


~~Hung.~~

Egy szám ára 15 kr. = 30 fillér. 

~~348. n~~

# MAGYAR KÖNYVTÁR.

SZERKESZTI: RADÓ ANTAL.

## KERÉKPÁROS KÁTÉ.



IRTA

Dr. KORCHMÁROS KÁLMÁN.

MINDEN FÜZET EGYENKÉNT KAPHATÓ.

LAMPEL RÓBERT (Wodianer F. és Fiai)

KÖNYVKERESKEDÉSE BUDAPESTEN, ANDRÁSSY-ÚT 21. SZÁM ALATT.

Minden hó 1-én és 15-én új füzet jelenik meg.

# „Magyar Könyvtár“

Szerkeszti: RADÓ ANTAL.

Az 1899. májusig megjelent füzetek a következők:

1. **Katona**, Bánk bán. Bevezetéssel ellátta *Beöthy Zsolt*.
2. **Guy de Maupassant**. Elbeszélések. Ford. *Tóth Béla*.
3. **Berzsenyi** Válogatott ódái. Életrajzi bevezetéssel.
4. **Coppée**. Kovácsok sztrájkja és egyéb elbeszélő költemények. Ford. *Radó Antal*.
5. **Kisfaludy K.** A kérők. Bevezetéssel ellátta *Beöthy Zs.*
6. **Sipulusz**. Humoreszkek.
7. **De Amicis**. A bor. Fordította *Tóth Béla*.
8. **Zrinyi**. Szigeti veszedelem.
9. **Du Maurier Potter**. Trilby, színmű. Ford. *Fái B.*
10. **Dorottya, vagyis a dámák diadalma a farsangon**. Furesa vitézi verszet. 4 könyvben. Irta *Csokonai Viléz Mihály*. Bevezetéssel ellátta *Négyesy L.* (Isk. kiad.)
- 11–12. **Arany János** válogatott balladái. (Iskolai kiadás.) *Riedl Frigyes* bevezetésével.
13. **Olasz elbeszélők tára**. Első sorozat. *Farina, Verga, Serao, De Amicis*. Ford. *Radó Antal*.
14. **Petőfi**. Uti rajzok.
15. **Dumas Sándor**. A kamélias hölgy. Színmű. Fordította *Szemere Attila*.
16. **Szomaházy I.** Légyott hárommasban és egyéb történetek.
17. **Franczia elbeszélők tára**. (Maupassant, Gréville, Ricard, Chavette, Bonsergent.) Ford. *Ambrus Zoltán*.
18. **Gerolamo Rovetta**. A becsatelenek. Ford. *Radó A.*
19. **Kisfaludy Károly** Válogatott költeményei. Sajtó alá rendezte és bevezetéssel ellátta *Bánóczi József*.
- 20–21. **Shakespeare** Szentivánéji álom. Ford. *Arany J.* (Isk. kiadás.)
22. **Kármán**. Fanni hagyományai. Bevezetéssel ellátta *Bánóczi József*.
23. **Byron**. Manfréd. Fordította *Ábrányi Emil*.
24. **Porzó**. (*Agai A.*) A Viola Vera s egyéb elbeszélések.
25. **Sardou-Najac**. Válgunk el. Fordította *Fái Béla*.
26. **Deák Ferencz** 1861-iki első felirati javaslata.
27. **Aischylos**. A lelánczolt Prometheusz. Ford. *Zilahy Károly*, bevezette *Tóth Rezső*.
28. **Bárony István**. Vadász-történetek.
29. **Murger és Barrière**. Bohém-élet, színmű, ford. *Radó A.*
30. **Béla király névtelen jegyzője**. A magyarok tet-teiről. Ford. *Szabó Károly*, javította és bevezetéssel ellátta *Mika Sándor*.
31. **Molière**. Dandin György. Ford. *Hevesi Sándor*.
32. **Gracza**. 1848. márczius 15.
33. **Bourget**. Három elbeszélés. Ford. *Hevesi Sándor*.
34. **Szabolcska M.** Versek.
35. **Turgenyev**. Az ötödik ke-rék. Ford. *Szabóné Nogáll J.*
36. **Kossuth Lajos** 1848. július 11-iki beszéde a haderő megajánlása ügyében.
37. **Flammarion Cemille**. Csillagos esték. Ford. *Tóth B.*
38. **Tóth Kálmán**. A király házassodik. Vigjáték.
39. **Droz Gusztáv**. Az úr, az asszony és a baba. Képek a családi életből. Ford. *Béri Gyula*.
40. **Vértessy Arnold**. Kiszvárosi történetek.
41. **Ibsen**. A népgyűlölő. Ford. *Vikár Béla*.
42. **A kurucvilág költés-zete**. Rendezte és bevezetéssel ellátta *Kardos Albert*.
43. **Schiller**. A messinai meny-asszony. Ford. *Váradi Antal*.
44. **Petőfi Sándor**. Elbeszélés-ek és hírlapi cikkek.

# KERÉKPÁROS KÁTÉ.

\*

IRTA

Dr. KORCHMÁROS KÁLMÁN.

Országos Széchényi Könyvtár



BUDAPEST,  
LAMPEL RÓBERT (WODIANER F. ÉS FIAI)  
KÖNYVKERESKEDÉSÉNEK KIADÁSA.

ny. k.  
3484



Minden jog fentartva.

OSZK

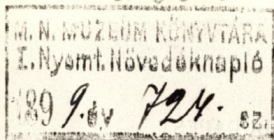
Országos Széchényi Könyvtár




12.097/117

12.097/117

018811







## A kerékpár története.

Maholnap végéhez jutó századunk feltalálói-nak legnagyobb része a közlekedési eszközök ja-vítása és tökéletesítése körül fáradozott. A gőz és elektromosság csodálatos energiáinak legtöbb al-kalmazását a járműveken találjuk.

A „szárnyas kerék“ csak a gőzkorszak szü-lötté ugyan, de már sok idővel a gőzgép előtt sym-boluma volt a haladásnak, a gyorsaságnak. Mert még ma is csak keréken haladunk. A kerék törté-netének csak kis része a múlté, a nagyobb része a jövőé. A sineken robogó mozdony és villamos kocszi kerekei a félmúltéi, a légjárók szárnyait moz-gató kerék a jövőé: e kettő között pedig a *pneu-matikus kerék* a jelen dicsőségét alkotja.

A mig majd az a nagy korszak elérkezik, a melyben az ember a lég urává lesz, addig az em-beri fejlődés nagy történetében be fogja tölteni végtelenül fontos, nagy feladatát a kis biczikli, ez a pedálokkal hajtott szerény kis könnyű jármű-vecske.

Az egyén, az individuum jogi szabadságát, melyet békókba szorított az állameszme túlhatal-masodása, visszaadta a száz év előtti francia vi-har, mely szertehordta Európában a szabadság, egyenlőség és testvériség elveit. De az ember a

régi békók helyett ujakat szerzett magának. Rabja lett a haladó kultúra eszméjének. A vasutak hihetetlen mérvű elterjedése, a forgalmi és ipari élet szövevényessé alakulása nehezítették az egyén mozgását, a létért való küzdelem ma súlyosabb lett, mint volt bármikor. A modern ember agya kezdett szenvedni a túlterheltetés alatt. A neurasthenia és a rövidlátás a kultur-ember két speciális betegségévé átalánosult. A vasutakon számtalan korlátozás gátolja az egyén szabad mozgását. Elveszni készült az egyén, a ki csak mint sinek között, határozott időpontokban, ismert irányban tovamozgó tehernek egy kis része szerepelt. A kerékpár ma szabaddá teszi ismét az embert, önállóságát, önérzetét fokozza azon tudat révén, hogy saját erejével halad előre, egészségét, testi erejét nagyobbítja.

Új támasza van az embernek a létért folytatott küzdelemben. Új üzleti, jövedelmi források nyílnak meg számára. A szabad levegőn végzett mozgás megakasztja és megszünteti az idegesség kifejlődését s így a kerékpár elterjedésével egy újabb, egészségesebb nemzedék keletkezése fogja elejét venni az ember testi elsatnyulásának.

A kerékpár fontosabb minden más sportágnál és sporteszköznél, melyek — mint az atletikai játékok általában — csak játékok maradnak, míg amaz nemzetgazdasági tényező jelentőségére emelkedik. Ha el is tekintünk azon közvetlen eredményétől, hogy a kerékpár és a vele összefüggő iparágak gyártása a munkások százczreinek nyújt megélhetési módot, nem kisebb jelentőséggel bír e tekintetben az is, hogy a szerény jövedelmű nagyvárosi munkásnak, hivatalnoknak az olyannyira súlyos lakáskérdés megoldásában segélyére van. A városok központjaiban elfoglalt munkás és kishivatalnok a drága belvárosi lakást az olcsóbb és

egészségesebb külső telepek lakásaival cserélheti fel, mert képes az 5—6 km. távolságot is nagyobb idő, vagy más járműért fizetendő költségvesztése nélkül könnyű szerrel leküzdeni.

A mily nagy jövő van a kerékpár előtt, mondhatni, hogy ép oly kicsiny, rövid mult áll mögötte. Alig két évtized óta kezdett csak nagyobb jelentőségre emelkedni, igazán erőteljes, általános elterjedésének korszaka pedig csak 1891 óta számítható, a midőn a pneumatik segélyével mai alakját és szerkezetét elnyerte.

Az ókor kerékpárja, melynek rajzát egyiptomi obeliskeken láthatjuk, nagyon is vitatott alak. Ha valónak vesszük, hogy olyanforma kétkerekű gépek voltak is, melyek a Drais báró első kísérleteihez hasonlítottak: bizonyos, hogy azok nem érték el a híres görög futárok gyorsaságát, különben ezek az új eszmét bizonyára felkarolták volna.

Azok a gépek, a melyeket a legtöbb kerékpáros szakmüben, mint a bicikli elődjait tárgyalnak, voltaképen nem ennek, hanem az automobilonak elődjei gyanánt tekintendők. Igaz ugyan, hogy ezeket is a rajta ülő embernek izom-ereje segélyével mozgatták előre, de úgy alakjuk, mint gépezetük bonyolultabb szerkezete miatt sokkal több analogiájuk van a gépkocsikkal, mint a kerékpárokkal.

Elég ezekről csak annyit megemlíteni, hogy már a *meiningeni krónikában* találunk 1447-ből egy feljegyzést, mely szerint ilyen jármű megjelent az utcán és a bennülő feltaláló azt mechanismus segélyével hajtotta előre. A *nürnbergi krónika* Hautsch János műszerkovács egy 1689-ben bemutatott járművét említi fel, mely óránként 2000 lépésnyi gyorsasággal haladhatott. E jármű utóbb Stockholmba Gusztáv Károly herczeg birtokába jutott. Ugyancsak ebben a században produ-

kálta valami *Farfler István* nevű órásmeister *kézzel* hajtható járművét. A francziák egy *Richard* nevű orvosra hivatkozva, ki 1639-ben La Rochelle-ben egy lábbal hajtható járművet készített, szintén maguknak vindikálják a feltalálás dicsőségét. Az angolok meg *Verversre* utalnak, a ki 1769-ben szerkesztett oly gépet, a melyen két ember állt — az első *tandem* — a hátsó valami pedálforma szerkezetet tiport, az elsőnek csak a kormányzás volt a feladata.

A valószínűség mindenesetre amellett harczol, hogy Nürnberg, mint az akkori gépipar centruma volt egyuttal bölcsője az automobil szerkezetű járműveknek is. Legalább annyit tudunk, hogy e *Hautsch*-féle gépet ismerték és minden látszat szerint ennek eszméje nyomán alkotta meg *Le Sivrac* 1790-ben a *celerifère*-t. Ezt máskép *velocifère*-nek is hívták.

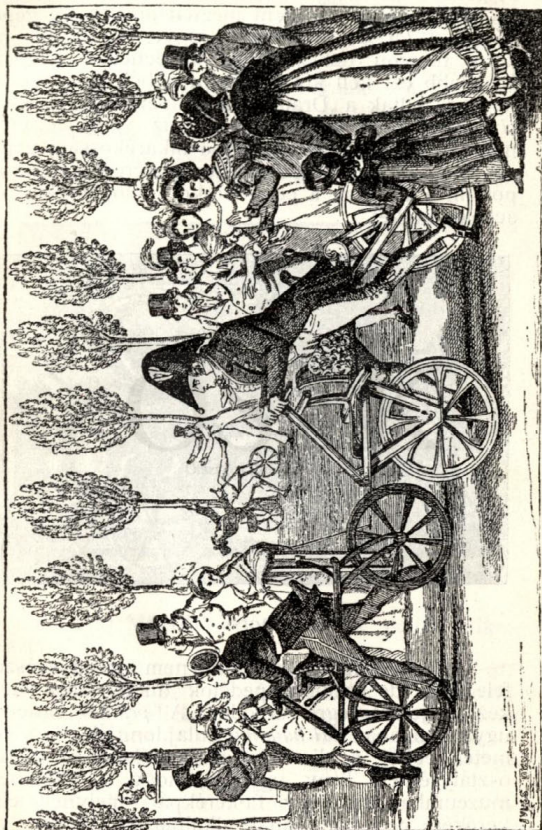
A dandyk és „*Madame Sans-Gêne*”-k nagyon fölkapták ezt a játékot s nagy örömeire a vargáknak, szorgalmasan taposták a földet a *boulognei* erdőben.

Hogy milyen népszerű volt ez egy ideig, mutatja az is, hogy a párisi Vaudeville színházban 1804. márczius 19-én egy „*Les Velocifères*” című szindarabot is adtak elő, mely azután jó sokáig műsoron maradt.

Az angolok ezt „*dandy horse*,” „*hobby horse*”-nek nevezték el s próbálgatták is javítgatni, könnyebbé, kormányozhatóvá tenni. Eleintén persze minden utczasarkon meg kellett állaniok és a kívánt irányba fordítaniok a gépet.

Mégis 30 év telt el, a mig a *celerifère* első kerekét forgatható fejjel látták el. Ez báró *Drais* érdeme volt, a ki hosszú kísérletezés után gépét szabadalmaztatta is. A „*Laufmaschine*” újítása, mint jeleztük, abban állott, hogy forgatható első kereke





Draisena (1818).

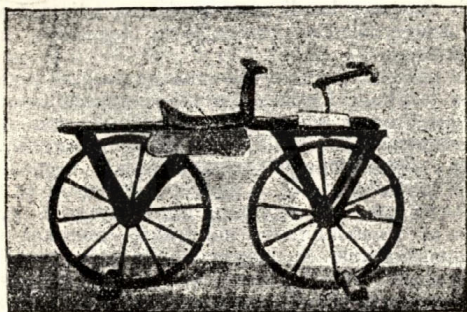
segélyével kormányozni lehetett. *Drais* ugyan azt mondta, hogy ő mindent megtett arra, hogy gépét könnyűvé, tartóssá és csinosná tegye, — de az bizony nagyon nehézkes és kezdetleges lehetett. Legalább ezt kell következtetni abból, hogy gúnynevet is adtak a „Draisénának“ ilyenformán: „*velocipédrausivaporiana*,“ a minek az volna az értelménye, hogy „elmés, meglepő takarékosági gépezet, mely a lovak kipusztulása esetére hivatva van pótolni a lovakat, a celerifèreket, velocifèreket és accelerifèreket.“



Hobby-horse (1817).

A celerifère és draisena nem merült egészen feledésbe, de csakis a pedálok alkalmazása után kezdett jelentőségre vergődni. A *pedálok* érdemét ugyan általában *Michaux*nak tulajdonítják, de a németek ebből a dicsőségből is kikérik a maguk osztályrészét. Tény ugyanis, hogy a müncheni muzeumban van egy fa-kerékpár, melynek első kerekére pedálok vannak alkalmazva. Az erre vo-

natkozó hiteles adatok szerint ezen gépet az 1835-ben elhalt *Baader József* tanár, főbányatanácsos használta a München és Nymphenburg közötti úton az 1820 körüli években. Ezenkívül ugyanilyen gép van egy *Hanstein* nevű urnak Hanfstädtben birtokában, melyet a themeri *Milius H.* készített. Ujabban pedig a schweinfurti muzeumban fedeztek fel egy ezekhez egészen hasonló gépet, mely legkésőbb 1855-ben készült. Még *Lallement*-t is em-



Baader gépe. (1820.)

legetik, a ki Michaux előtt már a pedált alkalmazta.

Azonban a dicsőség javarésze mégis *Michaux*-é, ki 1867-ben már 500 munkást foglalkoztatott gyárában. Michaux Ernő és fia sok javítást végzett a gépen és sokat tett annak elterjesztése körül. Érdemeiket 1894-ben egy Bar le Duchben felállított emlék örökíti meg.

Már 1867 óta állandóan lekötötte a gyáro-

sok és iparosok figyelmét a *velocipède*, melyre 1869-ben alkalmazták az akkor feltalált golyós csapágyakat. Innét kezdve már a szabadalmak egész tömegei tanuskodnak a gyárosok nagy tevékenységéről. A fa helyett vasat és aczélt alkalmaznak s a Michaux 40 kilós gépének súlyát folyton csökkentik. *Truffault*, toursi mechanikusnak van ebben sok érdeme, a ki 1877-ben már 15 kg súlyú gépeket állít elő, melyeken megindul a versenyzés.

A *bicycle* gyártását az angol *Surrey Machinist's Company* kezdi meg és piacra adja a *kengurut*, a melynek első kereke jóval magasabb, mint a hátulsó.

Az első kerékre alkalmazott pedálok kívánatossá tették a kerék folytonos nagyobbítását és így jutottunk a *magas géphez*. *Truffault* első ilyen gépének még 304 küllője volt az első kerekén. A magas gépet némelyek megfordították, úgy, hogy a kis kerék volt elől, a nagy pedig hátul, ez volt a *Star-bicycle*. Ez azonban, minthogy igen nehéz rajta az egyensúlyozás, mindvégig amerikai specialitás maradt. A magas kerék elég veszélyes sport-eszköz volt és arra vezetett, hogy megszerkeszték a *safetyt*. Ez azonban csak úgy mérkőzhetett a magas géppel, melyet később nagyban felül is mult, hogy *áttételt* alkalmaztak a hajtókerékre.

Ez időtájban merültek fel a *tricyclék*, melyek különösen Angliában elég nagy elterjedést nyertek. De ez egyszerre megszűnt, a midőn a pneumatik megjelent.

Dunlop genialis találmánya egyszerre leszorította a térről a *tömör* és az *üreges* (cushion) gummit. A *tömör*, az *üreges* és a *pneumatikus* gummi úgy viszonylanak egymáshoz, mint 1 : 2 : 4. Az elért eredmények teljesen megfelelnek ezen aránynak.

Ekkor már a kerékpár mai alakja kezd meg-



állapodni. A *Humber*-váz, mely 1896 óta semmi változáson nem ment át, általános elfogadásra talált és úgy látszik hosszú ideig typusa marad a modern bicziklinek.

Jelenleg a *láncznélküli* gépek kezdenek szerepet játszani, de csak a mióta azokat az amerikai Pope Mfg. Co gyártja. A *Chainless Columbia* és nyomában már több osztrák és német gyár is kezd konkurrencziát csinálni a lánczos gépeknek és ma már nem egy elegáns „*Madame sans chaine*” sikklik végig az *Andrássy-úton*.

Ime, így jutottunk el a száz év előtti „*Madame sans gêne*”-től, a ki a hobby horset hordozta meg a boulevardokon, hogy többé-kevésbé csinos selyemharisnyácskáit mutogassa, a modern *Madame sans chaine*-ig, a ki prűde hosszú szoknyájában — csak ritkán még a knickerbockerjében — sétáltatja meg láncznélküli Columbiáját és bizony mi tűrés-tagadás benne — még mindig fél egy kissé, hogy nem tartják-e majd nagyon fin de siéclenek a viselkedését?!

Legyen nyugodt madame, ezt csak a tudatlanok, együgyűek és álszenteskedők fogják mondani, azok, a kik naiv tudatlanságukban nem látják a kort, melyben élnek, kik a biczikli csöngettyűjének hangjában csak egy boszantó figyelmeztetést hallanak meg, a mely őket a kitérésre kényszeríti, de nem hallják abban a mai kor kulturájának jelző-harangját, a mely azt hirdeti: „Jertek velem, meneküljete a szabad tiszta levegőre, ki az üde természet ölére, mert ott van az egészség, a jó kedv, a boldogság!”





## Kik kerékpározzanak?

A kerékpározásnak hasznairól, előnyeiről, testedző hatásáról ma már nem szükséges általánosságban bizonyítékokat produkálnunk. Annyira közismeretűek ezek, hogy szinte fölöslegesnek látszik a czimben fölített kérdés. Hiszen, ha oly üdvös hatása van a kerekezésnek, akkor *mindenkin*ek ajánlható.

És valóban a kerekezést *minden egészséges embernek* meg kell engednünk, ha azt észszerűleg és minden túlhajtás nélkül űzi.

Az életkor azon határát, a melyben a kerekezést megkezdendünk szabad, vagy a mikor azzal felhagynunk kell, teljesen pontos évszámhoz kötni nem lehet. A *gyermekeket* a 12 éves életkortól kezdve, ha különben egészségesek, nyugodtan kerékre ültethetjük. E korban már a gyermek fejlődő csontozata annyira megszilárdult, hogy annak deformálásától nem kell tartani. Emellett azonban soha ne bocsássuk őket tapasztalt szülők, nevelő vagy idősebb társak nélkül, a kiknek gondjuk legyen arra, hogy a gyermek túleröltető, hosszú utakat ne tegyen. Gépje kicsiny, 60-nál nem magasabb áttételű legyen. A gyermek által megtehető napi utnak hosszát kilometerekben szintén nem lehet teljes pontossággal meghatározni, mert ez azok izmossá-

gától, fejlettségétől függ. Meg kell figyelni különösen a végzett út után a gyermek étvágyát és almat. Ha nem képes jó étvágygyal enni és nem alszik nyugodtan, ez esetben az út megerőltető volt s máskor rövidebbre kell szabni.

*Idősebb embereknek* kerékpározásánál az a fő kérdés merül fel, hogy minő azok egészségi állapota. Számos őszhaju öreget láthatunk, a kinek nemhogy ártalmára volna, de inkább egészségére, üdülésére szolgál a kerékpározás és a ki korát feledí a szabadban űzött mozgás közepette. Minden idősebb embernek magának kell érezni, hogy izmai elég erősek-e ehhez a gyakorlathoz. Legtöbbször azt hozzák fel a koros emberek kerékpározása ellen, hogy véredényeik meszesedett állapota mellett azok az elrepedésnek vannak kitéve minden gyorsabb vérlüktetés alkalmával. Ez a veszély azonban nem épen nagy, ha kellő óvossággal kerüljük a túlerőltetést. A fődolog, hogy idősebb emberek orvossal vizsgáltassák meg szívéket, tüdejüket és veséjüket. Ha ezek rendben vannak, akkor nyugodtan kerékre kaphat bármely 70 éves ember is. Ha mégis szédülés, légzési nehézség vagy a lábak reszketése mutatkozik s e tünetek a pihenések után is ismétlődnek, akkor legjobb felhagyni a kerekezéssel. De ha e próbákon túl van a magasabb korosztály, annál több élvezetet fog találni később a megifjító mozgásban és erőinek emelkedésében.

*A hölgyek* kerékpározása hosszú időn át elkeseredett viták tárgya volt. Az akták ma már le vannak zárva s az ítélet a hölgyek kerékpározása javára szól. Mindazon aggályok, melyek ehhez fűződtek, a gyakorlati tapasztalatok világítása mellett egyenként megszűntek. Mindamellett általános szabályként áll az, hogy „ne minden nő és ne mindenkor kerékpározzék.”

Itt is szükséges az orvos tanácsa, a mely a szervi bajok esetén bizonyára a kerékpározás ellen fog szólani. Valamint bizonyos állapotokban, a midőn a meghülés veszélye és annak következményei súlyosabbak, vagy a mikor egy-egy elbukás komplikációkra vezetne, szintén óvakodjunk a kerekezéstől. Viszont azonban épen igen számos speciális női bajban a kerékpározás a legjobb gyógyszer gyanánt működhetik. Sápköros, kevésbé hysterikus nőknél és az altest funkcióinak zavarai mellett a kerék kitűnő hatású gyógyító eszköz. Természetesen itt ismételnünk kell, hogy magas és szorosra fűzött fűző elrontaná azt a jó hatást, a mit az üdítő mozgás okozna.

Sokan vannak, a kik nem épen betegek, de egyes testi hibákban szenvednek és bár szívesen kerekeznének, ezen kis bajaik miatt nem mernek hozzáfogni. Ezek számára adunk itt utmutatást, a melyből az tűnik ki, hogy bizonyos testi hibák egyenesen kívánatossá teszik a kerekezést. Így az elhízásra való hajlandóság ellen kitűnő óvszer, mert az emelkedett anyagcsere mellett a fölösleges víztől a verejték alakjában megmenekül az izomzat. A székrekedés és hámorrhoidális bajok mellett jótékonyan hat a kerekezés, mert a tiprás úgy hat az altesti izmokra, úgy fokozza a belek tevékenységét, mint a massage. Az idegbajok kezdődő korában és az evvel kapcsolatos hypochondria eseteiben, valamint a szellemi túlerőltetések után nincs jobb gyógyszer a bicziklinél.

A *köszvényesekre* is jó hatása szokott lenni a kerekezésnek, de szervi bajokban szenvedő egyének csak mérsékelt tempóban és csak úgy kerekezenek, hogy magukat meg ne erőltessék és ha jól tartó sérvkötőkkel vannak felszerelve.







## Kik ne kerékpározzanak ?

Külön fejezetet szántunk e kérdésnek, melyre különben igen röviden fogunk válaszolni, mert a kerékpárnak még ma is igen számos ellenségei ép olyan esetekből merítették a sport elleni támadásaik alapját, a melyek a most közlendő szabálynak figyelmen kívül hagyása miatt egyesekre vészthozók voltak.

Egy-egy szivbajos embernek halála, ki orvos tanácsa nélkül, vagy épen annak ellenére ült gépére, sokakat és sokáig visszatartott a kerékpározástól és segített elterjeszteni e sport veszélyességének hírét.

Ezért igen fontos az, hogy a lázas, az agy- és gerinczbajos, valamint a nyavalyatörős egyének tartózkodjanak a biciklizéstől. A súlyos gége- és tüdőbajokban, valamint a szívtágulásban és a szívbil-lentyük hibáiban szenvedő egyének ne kapjanak kerékre.

Mindazon bajok részletes felsorolásai persze, a melyek mellett nem engedhető meg a kerékpározás, a lehetőség határain, vagyis legalább e könyvecske keretén kívül esik. Azért világos, hogy a kinek bármely baja miatt aggályai vannak, hogy jót tesz-e neki a kerékpározás, ne mulasztja el, hogy az orvos tanácsát kikérje.





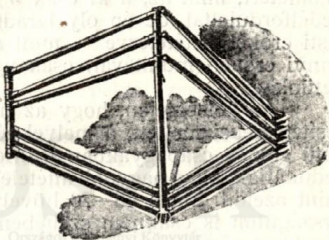
## A kerékpár megválasztása.

A fenti czimben foglalt kérdés alatt nem azt értjük, hogy melyik gyártmányt válasszunk ki. Ez egészen pénzkérdés dolga. A jó nevű és valóban jó, szilárd szerkezetű, könnyű járású gépet ma még igen drágán meg kell fizetni. Az elsőrangú gyárak valóban jó árut is szolgáltatnak; azért e tekintetben arra kell ügyelni, hogy szolid kereskedőhöz forduljunk, a ki valóban ugyanazon gyártmányt adja, a melyet kívánunk. Nem fölösleges e téren az óvatosság, mert gyakori dolog, hogy hangzatos cím alatt harmadrangú gyártmányra teszünk szert, mely több időt fog tölteni a javító műhelyben, mint az országúton. Különösen gyakorlatba hozta néhány, épen nem szolid kereskedő és gyáros, hogy valamely elismert hírnevű gyártmánynak címét adja valami csekély — a laikus által rendszerint föl nem ismerhető — eltéréssel negyedrangú tákolmányának és oly árakon sózza vevői nyakába, hogy az majdnem csalás-számba megy. Azért mindig czélszerű, ha a gép megvásárlása előtt valamely tapasztaltabb ismerősünk — öreg biciklis — tanácsát kérjük ki.

*A kerékpár magassága.* A kerékpár megválasztásánál arra ügyeljünk, hogy az lábaink hosszúságának megfelelő legyen. Ezt úgy értjük, hogy a

nyereg *legalacsonyabb állásában* is elérjük a pedált egész talpunkkal. A nyereg magasságára nézve általános szabály, hogy az csipőcsontunkig érjen, ha a gép mellett állunk. Ezen magasság mellett lehető lesz, hogy a pedált annak legmélyebb helyzete mellett is talpával — nem ám csak a lába hegyével! — elérje a kerekező. Ebben a dologban ne ismerjünk alkut, bármint iparkodik is valamely kereskedő rábeszélni bennünket. Ma már minden jelentékenyebb gyár gépeinek összes mintáit *három*

keretnagyságban állítja elő és bizonyos, hogy minden természetnek megfelelő gépek vannak. Ismételjük tehát, hogy figyelem legyen arra, hogy ne a fölemelt nyereggel beállított gép, hanem a lebocsátott nyeregtartó rúd mellett beállított gép legyen természetünknek megfelelő.



Háromféle keret-nagyság.

A *kerékpár súlya* tekintetében nagyon óvakodjunk a szokásos szélsőségektől. A nagyon könnyű gép csak teljesen *sima* talajon, *sík* úton ér valamit. Különben túlságosan rezeg, és ez a rezgés hosszabb utakon sokkal több erőt fogyaszt, semmint rendszerint hinnők. A férfi-gép ne legyen könnyebb 13, a női gép 11—12 kilónál. E súlyt lámpa, csöngettyű, szerszámtáska nélkül számítjuk.

*Valamely gép áttétele* alatt értjük, hogy az egy pedálfordulattal előre vitt *alacsony kerékpár* (bicyclette) ugyanakkora utat tesz meg, mint oly

*magas gép* (bicycle), melynek nagy kerekére a pedál közvetlenül van alkalmazva.

A *kerékpár áttételének* megválasztásánál sokan túlságba mennek, mert azt hiszik, hogy mennél nagyobb az áttétel, annál gyorsabban haladhatnak. De megfelelkeznek arról, hogy a mechanikában nem kapunk semmit ingyen. Hogy hosszabb utat nyerjünk, nagyobb erőt kell beléadnunk a gépbe. A ki egy típrással 7 méternyi utat fut meg, az kevesebb számú típrással éri ugyan el az 50-edik kilométert, mint az, a ki csak 5 méternyire jut egy pedálfordulattal, de ép oly fáradt lesz — egyenlő testi erőket föltételezve — mint amaz, mert ugyanannyi erővel (munkával) csak ugyanannyi utat érhetünk el.

Az kétségtelen, hogy az utóbbi évek tökéletesített gépei mellett, a melyeknél a finom szerkezetű golyós csapágyakban a surlódást a minimumra redukálják, átlag nagyobb áttételeket használhatunk, mint azelőtt. Ma a 68—70 hüvelykes áttételű gépet országuton is csaknem szélteben használják, míg régebben sima versenypályákon sem igen használtak 64—66-nál magasabb áttételű gépet. *Shorland* a híres angol versenyző még 1891—92-ben is csak 66-os áttételű gépet használt, míg ma már *Gerger* Ferencz 88—92-ös áttétellel megy. Sokan a pályán 100-as áttételt tipornak, anélkül, hogy ebben a különbségben keressék az értelmes sportemberek a győzelmek forrását.

Az áttételről fent elmondott alapelv ismerete mellett könnyű kiszámítanunk valamely gép áttételét, hogyha a hajtókerék fogainak számával szorozzuk a hajtókerék átmérőjét és ezt elosztjuk a kis fogaskerék fogainak számával.

A gép által egy teljes pedálfordulatra megtett utat pedig úgy számítjuk ki, hogy a gép áttételét megszorozzuk a  $\pi$ -vel  $= 3.14 = 8$ -al.



Pl. Ha a hajtókerék 28 hüvelykes, a nagy fogaskeréken 20 és a kis fogaskeréken 10 fog van, akkor a következő egyenlet áll elő:

$$\text{áttétel} = \frac{28 \times 20}{10} \text{ azaz } \frac{560}{10} = 56\text{-os.}$$

Viszont ugyanezen példában a

$$\text{megtett út} = 147 \cdot 28 \text{ cm.} \times 3 \cdot 14 = 4 \text{ m. } 62 \text{ cm.}$$

A számítást egyszerűsíthetjük, ha  $\pi$  helyett 8-at teszünk és így a törtekkel való számítást elkerülhetjük. Ezen esetben persze a cm. helyett a hüvelyk értéke teendő a képletbe. Ez ugyan nagyon csekély különbözetet okoz, de ez oly kicsiny, 5—6 méternél 1—2 cm. eltérésre vezet, a mi a gyakorlatban figyelembe nem jöhet.

Tehát a fennebbi példa szerint: 56 (áttétel  $\times 8 (\pi) = 4 \text{ m. } 48 \text{ cm.}$

Az alábbi táblázat kényelmes áttekintést nyújt minden irányban. A 26 hüvelykes kerék rendszerint a női vagy gyermek-gépeken van alkalmazásban.

**Az áttétel táblázata.**

A kerék fogainak száma		Ha a hátsó kerék átmérője 28"	Egy teljes pedál-fordulóra megfutott út méterekben	Ha a hátsó kerék átmérője 26"	Egy teljes pedál-fordulóra megfutott út méterekben
a hajtó	a hátsó				
fogaskeréken					
16	7	64	5.11	59.4	4.74
16	8	56	4.47	51.5	4.12
17	7	68	5.43	63.2	5.06
17	8	59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4.75	55.2	4.40
18	7	72	5.75	66.8	5.34
18	8	63	5.03	58.5	4.65
19	7	76	6.06	70.6	5.62
19	8	66 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5.31	61.7	4.93

A kerék fogainak száma		Ha a hátsó kerék átmérője 28"	Egy teljes pedál-fordulóra megfutott út méterekben	Ha a hátsó kerék átmérője 26"	Egy teljes pedál-fordulóra megfutott út méterekben
a hajtó	a hátsó				
fogaskeréken					
19	9	59	4.72	54.9	4.39
20	7	80	6.38	74.2	5.90
20	8	70	5.59	65	5.18
20	9	62	4.97	57.8	4.61
20	10	56	4.47	52	4.16
21	8	73 $\frac{1}{2}$	5.87	68.2	5.43
21	9	65	5.21	60.6	4.84
21	10	59	4.69	54.6	4.36
22	8	77	6.14	71.5	5.72
22	9	68 $\frac{1}{2}$	5.46	63.5	5.06
22	10	61	4.92	57.2	4.55
23	8	80 $\frac{1}{2}$	6.42	74.7	5.97
23	9	71 $\frac{1}{2}$	5.71	66.4	5.31
23	10	64 $\frac{1}{2}$	5.14	59.8	4.77
23	11	58 $\frac{1}{2}$	4.67	54.4	4.35
24	8	84 $\frac{1}{2}$	6.70	78	6.22
24	9	75	5.96	69.3	5.53
24	10	67	5.36	62.4	0.96
24	11	61	4.87	56.7	4.54
25	9	78	6.21	72.2	5.75
25	10	70	5.59	65	5.18
25	11	63	5.08	59	4.72
25	12	58 $\frac{1}{2}$	4.65	54.1	4.32
26	9	81	6.45	75.1	6.00
26	10	73	5.81	67.6	5.40
26	11	66	5.28	61.4	4.91
26	12	61	4.84	56.3	4.50



## A kerékpár alkatrészei.

A *pneumatik*, mint rendszerint röviden nevez-  
zük, 3 alkatrészből áll: a) aczélabroncs, b) lég-  
tömlő (szorosabb ért. vett pneumatik), c) köpeny  
(külső burkolat). A pneumatik azon része a gép-  
nek, a melylyel rendszerint legtöbb bajunk van,  
azért annak jókarban tartására kiváló gondot for-  
dítunk és egyuttal gyakoroljuk be javításainak  
legczélszerűbb módját.

A karbantartásról és javításról alább szólunk ;  
itt csak azt említjük meg, hogy nagyon keskeny  
és nagyon vékony falú pneumatikot ne válasz-  
szunk. Sok kezdőnek kedvencz eszméje, hogy ver-  
seny-pneumatikot használjon, ezáltal téve egy  
kissé könnyebbé a gépet. Ez azonban mindenkor  
megboszulja magát, mert rosszul gondozott utjain-  
kon hamar elpusztul az ilyen vékony gummi.

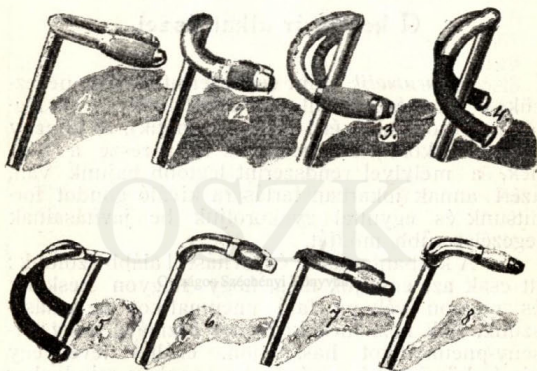
A *nyereg* oly sok alakban készül, hogy azok  
elősorolása lehetetlen. A nyereg kiválasztásánál  
arra legyünk tekintettel, hogy az lehetőleg egy-  
szerű szerkezetű legyen és erős rugókkal ellátva.  
Inkább kemény, mint puha ülésű nyereghez szok-  
tassuk magunkat.

A nyeret akkép állítsuk be, hogy egyenes  
ülés mellett a függélyes tiprást megengedje. Ha  
nagyon hátra helyezzük, akkor púpos háttal kell

ülnünk és rézsut előre tipornunk, amivel teljes erőnket nem fejthetjük ki.

Sok nyegle ifjúnak szokása, hogy púposra görbített háttal ül, csak hogy versenyzőnek tartsák, pedig tudhatná, hogy az ily ülés nagyon csúnya, hogy a jó versenyzőket mindenki ismeri és hogy a gyöngé versenyzőkre senki sem kíváncsi.

A kormányrúd, mint az alábbi ábrákon lát-



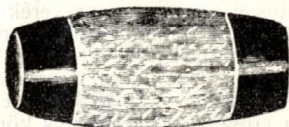
ható, két fő alakzatot mutat, vagyis a versenyzők és a turázók kormányrúdjaikat. A 3., 4., 5. számúak versnyre valók, míg a többi alak a ma divatos kormányrudakat mutatják. Általános elv itt az, hogy kinyújtott karral, kényelmes fogással elérjük a fogantyút. A mély kormányrúd görbe ülésre vezet, ami hosszabb ülésnél gerincz-fájdalmakat okoz, míg a túl magasan állított kormányrúd mellett a kar elzsibbad és a kormányzás bizonytalanabbá válik.



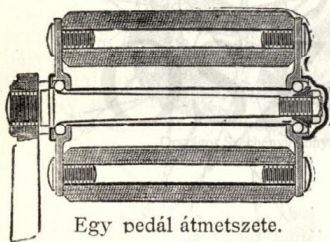
*Fogantyú* gyanánt legczélszerűbb a parafából készült és celluloid végekkel ellátott, mely mellett a kéz nem izzad és nem csúszik.

A *pedálok* szerkezetét a 8. ábra tünteti elő, a melynél, amint látható, minden forgó rész golyós csapágyakba van beillesztve.

Csakisgummival ellátott pedálokat ajánlhatunk, mert a fűrészes (versenypedál) a cipőt rontja és csakis versenyre való,



Parafa-fogantyú.



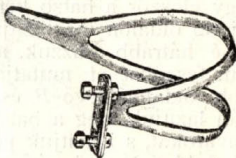
Egy pedál átmetszete.

a melyben célja az, hogy lábunk verseny közben le ne csúszszék róla. A lecsúszást különben *lábtartóval* (9. ábra) kell megelőzni.

A pedál többnyire haránt-ékkal van a tengelyre fölerősítve, a végére mért ka-

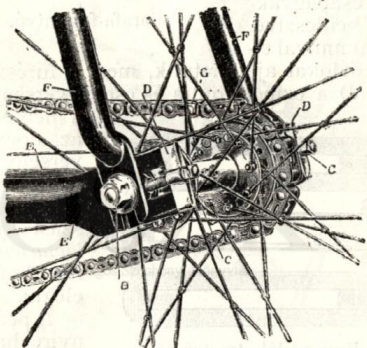
lapács-ütéssel beljebb hajtandó és ezen helyzetében a másik végén levő anyacsavar meghúzása által biztosítandó. Csupán az anyacsavar segélyével lehetetlen az éket megerősíteni, mert tönkre megy a csavarmenet, és az ék még sem fog mozdulni.

A *láncz* a gépnek egyik



Lábtartó. (Clips.)

legfontosabb alkatrésze, azért gondunk legyen arra, hogy kerekünk jó minőségű lánczczal legyen el látva. Jó az a láncz, a mely hajlékony, minden íze pontosan vágjon a fogaskerek nyílásaiba. A láncz csak akkor működik jól, ha mérsékeltén megszorítja a fogaskerekeket; azért, se tulságos laza ne legyen — mert akkor gyors hajtás közben könnyen kiugrik — se pedig túlfeszés, mert akkor hajtása erővesztéssel jár és könnyen is szakadhat.

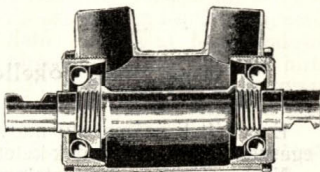


A láncz feszítése.

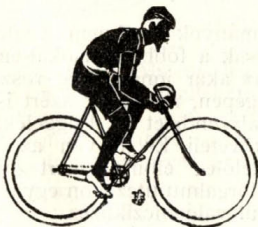
A láncz hosszabb használat után rendszerint megtágul. Ekkor meg kell húzni, ami akkép történik, hogy először a hátsó kereket tartó anyacsavarokat a jobb oldalon meglazítjuk; ekkor a kereket egy kissé hátrább húzzuk, addig, a míg a láncz a kívánt feszültséget mutatja; ekkor megszorítjuk a jobb oldalon lévő B és C csavarokat és csak ezután lazítjuk meg a baloldalon lévő B és C anyacsavarokat, s igazítjuk pontosan középre a kereket a baloldali lánczfeszítő szerkezet D segítségével.

A *lánctvédő* elméletben nagyon hasznos szerkezet volna, de a gyakorlatban bizonyos idő múltán alkalmatlanná válik, mert megtágulva zörögni kezd, majd a pedál mozgását is könnyen akadályozhatja. Mindamellett a hosszú szoknyában kerekező hölgyek gépein csaknem elkerülhetetlen.

A *golyós csapágy* rajzát is bemutatjuk, melyen látható, hogy a tengely és a csapágy-csésze közötti űrt golyók töltik be, melyeken a tengely forog. A csapágyak szabályozása a csap-kúpok szorítása, vagy meglazítása által történik. Ne feledjük azonban, hogy minden ily igazítás előtt a biztosító anyacsavar meglazítandó és azután visszacsavarandó.



Golyós csapágy.





## A kerékpár főkellékei.

E kellékek száma oly nagy ma már, hogy egy egészen önálló ipar-ágnak keletkezésére vezetett.

Nemcsak az apró alkatrészek gyártására, minők pl. a csavarok, golyók, küllők stb. alakultak a külföldön külön-külön gyárok, melyek nagy alapítókéket ruháztak be és sok ezer munkást foglalkoztatnak, hanem a nyergek, lámpák, csavarkulcsok, szerszámtáskák, szivattyuk stb. készítésével is külön gyárok foglalkoznak. Mi csaknem kizárólag ezeknek termékeire vagyunk rászorulva. Tudunkkal magyar területen még egy gyár sincs, mely speciális kerékpár-kellékek előállításával foglalkoznék.

E gyártmányok csaknem végtelen sokfélesége mellett csak a főbb típusokat említhetjük fel.

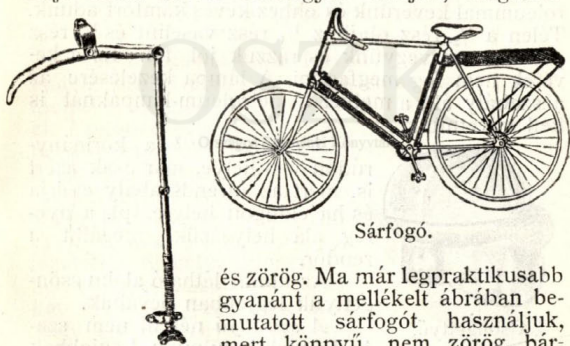
*Fékezőnek* akár jónak, akár rosznak, de rajt' kell lennie a gépen, már csak azért is, mert ezt az országos szabályrendelet (L. Függelék) 3. §-a határozottan megköveteli. És jól van az, hogy ezt a szabály követelőleg előírja, mert lejtős vidéken vagy a nagy forgalmu utczákon egyaránt veszélyes a fékező nélkül való biciklizés.

Sok fiatal ember virtust talál abban, hogy ő nem használ féket és úgy, mint a versenyzők, a kik annak eltávolításával a gépet könnyebbé ipar-



kodnak tenni, ők is leveszik azt. Ezek előbb vagy utóbb a magók kárán fognak okulni, mert a meredekebb lejtőkön vagy valamely utcafordulaton váratlanul fölbukkanó akadály láttára nem lesznek képesek, ha csak nincs szokatlan testi erejük és ügyességük, fékező nélkül hirtelen megállani. A Doolittle-féle *lábfékező*, mely tulságosan is gyors szolgálatot teljesített, csakis rendkívüli ügyesség mellett volt használható, mert a ki nem óvatosan használta, gyakran kirepült a nyeregből, oly hirtelen működött ez a szerkezet. Legjobb a legegyszerűbb típusu fékező, mely gummi-talpaival nem sérti fel a pneumatik takaró gummiját.

A *sárfogót* rendszerint pléből készítették, majd fából. Idővel mindegyik elhajlik, meglazul



Sárfogó.

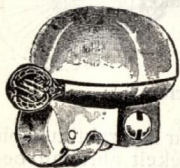
Fék.

és zörög. Ma már legpraktikusabb gyanánt a mellékelt ábrában bemutatott sárfogót használjuk, mert könnyű, nem zörög, bármikor könnyen leszerelhető.

A *lám-pát* ép úgy előírja az útrendszabály, mint a féket és csöngettyűt. Lándzsát kell törnünk az *acetylén-lámpa* mellett, mert ez az egyedüli, a mely úgy világít, hogy az is láthat mellette, a ki a gépen ül, nemcsak az, a ki előre kitérni szándé-

kozik. Nagyon sok minta van már forgalomban, s ha nem is érte még el e lámpa a tőkély legfelső fokát, mindamellett ügyes kezelés mellett teljesen kielégítő eredményeket lehet vele elérni, mert a gyakorlat igazolta, hogy az acetylén-lámpa veszélyességéről költött hír teljesen alaptalan és így ez aggálylyal szemben mindenkit megnyugtathatunk. Még egyetlen esetről sem tudunk, a melyben acetylén kerékpár-lámpa szétrobbant volna.

A ki mindamellett ragaszkodik az olajlámpához, annak csak azt tanácsoljuk, hogy olyat vásároljon, a mely könnyen szétszedhető, használat közben nem lesz izzóvá és könnyen tisztogatható. Tűrhetően úgy fog működni bármely olajlámpa, hogyha  $\frac{2}{3}$ -ad rész jó olajat  $\frac{1}{3}$ -ad rész petroleummal keverünk és ehhez kevés kámfort adunk. Télen a  $\frac{1}{2}$  rész olajhoz  $\frac{1}{4}$  rész vaselint és  $\frac{1}{4}$  rész petroleumot vegyünk és rázzuk jól föl. Ez a keverék nem fog megfagyni. A lámpa kezelésére az a szabály áll, a melyet a petroleum-lámpáknál is kell követnünk.



Csöngettyű.

A csöngettyűnek a kormányrúdon van helye, már csak azért is, mert az útrendszabály előírja és ha eldugott helyre, pl. a nyereg alá helyezzük, megállít a rendőr.

Az ábrán látható alaku csöngettyűk legjobban beváltak.

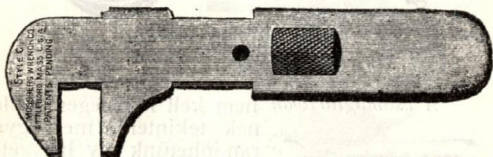
A szivattyú nélkül nem szabad utnak indulnunk. Legjobb



Szivattyú.

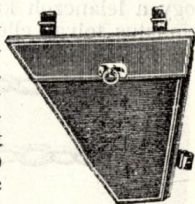
a hosszú és könnyű alumínium-szivattyúk, a mi-  
nőt ábránk is mutat. Az ily hosszú szivattyú leg-  
czélszerűbben a keret felső részére csatolandó.

A csavarkulcsok között még mindig az alábbi  
alaku u. n. „francia-kulcs“ a legjobb, mert kü-  
lönféle nagyságra lévén beállítható, minden csa-  
vart megmozdíthatunk vele.



Csavarkulcs („Francia“-kulcs).

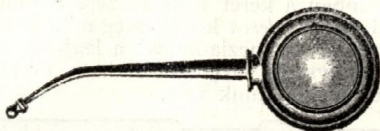
A szerszámtáskának legkedveltebb formája ma  
már az alábbi ábrán látható háromszögletű táska,  
melyet a kereten a nyereg alatti részen helyezünk  
el. Azelőtt e helyen egy nagy, az egész keretet  
betöltő utitáskát szoktunk elhelyezni — a mi  
különösen hosszabb utakon na-  
gyon czélszerű volt — de mi-  
óta a pedálok tengelyeit na-  
gyon szűkre szabják, hogy a  
lehetőleg függélyes tiprást le-  
hetővé tegyék, azóta ily utitás-  
kát el nem helyezhetünk, mert  
vagy oly keskenyre (laposra)  
kellene rakni, hogy alig férne  
belé valami, vagy pedig ha  
erősebben kiduzzadna, gátolná  
a pedálok forgását.



Szerszámtáska.

Az olajozónak megszokottabb typusa az alábbi  
ábrán látható, hajtott végű alak, melylyel minden  
olajozandó nyíláshoz könnyen hozzá férünk.

Az olajozóban csakis savmentes olajnemeket használjunk.



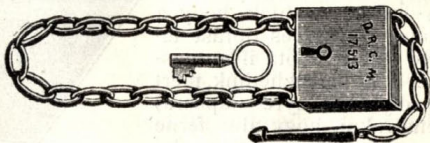
Olajozó.



Csomagtartó.

A csomagtartókat nem kell fölösleges kellékeknek tekinteni, mert gyakran jöhetünk oly helyzetbe, hogy valamit magunkkal hordjunk, a mi a nyereg alá illesztendő kisebb táskában vagy göngyölegben el nem fér.

A lánczos lakat számos esetben megvédi gépünket a tolvajok ellen, bár ismerünk eseteket, hogy a lelánczolt kerékpárt is ellopták. A professzionatus tolvaj ellen biztos óvszer nem létezik



Lánczos lakat.

ugyan, mert éles harapófogóval lecsípi a lánczot, de az alkalmi tolvajok ellen a lánczos lakat mégis elég jó szolgálatot tehet.

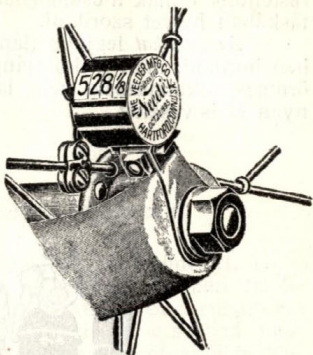


A távolságmérők számos faja van használatban, de legjobbnak tapasztalták a Veeder-féle rendszert, melyet itt bemutatunk.

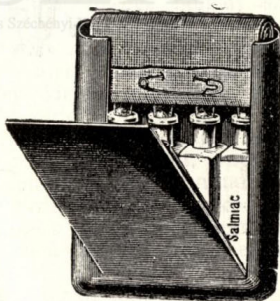
Anélkül azonban bárki komoly sportember lehet, mert útjaink legnagyobb részét ma már általában távjelző duczok díszítik s a legnagyobb kilométerfalókat is kielégíthetik.

Ostort vagy ostortartót nem épen kell magunkkal vinnünk, mert a kutyák is kezdik már megszokni a kerékpárt, az alkalmatlankodó kuvaszokat pedig vagy a csöngettyű elijeszti, vagy egy-egy ügyesen alkalmazott rugás távol tartja.

A kis zsebgyógyszertár könnyű, oly csekély helyet foglal el és ügyesen megválasztott tartal-



Távolságmérő.



Zseb-gyógyszertáska.

ma oly gyakran tehet becses szolgálatot, hogy ne

resteljünk annak a csomagban, vagy a szerszám-táskában helyet szorítani.

*Az óránkat* legjobb (láncz nélkül) zsebünkben hordani, mert a kormányrúdról, hova sokan örömet alkalmazták, néha lába kelne, meg könnyen el is veszhet.





## A kerékpáros ruházata.

**Urak.** Azt az általános követelményt, a melyet az ember bármily öltözetével szemben felállítunk, alkalmaznunk kell a kerékpáros ruházatára is. Az öltözék olyan legyen, hogy a szabad mozgást ne gátolja és az idő viszonyosságai ellen megvédjen. Ne legyen öltönyünk rikító színű, hanem szürke, szürkés vagy zöldesbarna. Szövege puha loden-szövet legyen.

Legcélzszerűbb a közönséges polgári szabásu sacco-*kabát*, kívül begombolható zsebekkel, belül pedig ugyanazon szövetből bevarrt tartókkal, a minőket rendszerint a turista-zsákokon alkalmazunk, hogy nagy meleg idején panyókára vetve hordhassuk. A mellényt legjobb otthon hagyni.

A *nadrág* lehetőleg bő térdnadrág, melyet vagy csattal szorítunk meg a térd alatt, vagy jó széles gummi-szalaggal látunk el. Ez egyuttal nélkülözhetővé teszi a harisnyakötőt. Óvakodjunk azonban a nagyon szoros gummitól, mert ez a vérkeringést gátolja, a mi a lábaink gyors elzsibbadására vezet.

Sokat vitatott és valóban fontos része öltözetünknek az *ing*. Semmi esetre se legyen az váson vagy chiffon, mert ezek mellett minden izzadás esetén nagyon ki vagyunk téve a meghülésnek.

Legcélyszerűbb a sweater, de az tiszta *gyapjuból*, ne pedig gyapotból való legyen. Annak egy-két forinttal drágább az ára, de tartósabb is és a bőrt nem izgatja. A sweaterekben (izzasztó), melyekben könnyebbek és vastagabbak között válogathatunk — a nyári, vagy a tavaszi és őszi szezonra — nem vagyunk kitéve oly könnyen a meghűlésnek, különösen nyakunk, mely a legtöbb egyénnél érzékeny a hőváltozások iránt, nagyon jól védve van.

*Alsó nadrág* gyanánt nyáron rövid száru, tiszta vászon, tavasszal és ősszel pedig Jäger-féle gyapjuszövet ajánlható.

*A harisnya* inkább vastag, mint vékony legyen. Alsó lábszárunk érzékenyebb a hideg iránt, mintsem hinnők.

*Czipőink* fűzősek és csak oly magasak legyenek, hogy a bokacsontot megvédjék. Félczipőkben gyakorta fölsértjük bokáinkat a pedálok ütéseivel. Félczipő csak a versenyzőnek való, ennek is csak versenypályára.

*Övet, nadrágszíjat, nadrágtartót* józan sportember nem visel. Legjobb a nadrágot a csattos szorítók helyett rugalmas szorítókkal megerősíteni.

*A sapka* izlés dolga. Egyikünknek a széles, gomba-sapka, másiknak a szemvédővel ellátott keskenyebb sapka áll jól. Legfőbb kíváncsi, hogy könnyű és puha legyen és oly szövetből készüljön, a mely a fej párolgását megengedi.

Szalmakalap nagyon kellemes volna, de gyakran elkapja a szél s így legfőljebb csak városok belterületén alkalmas, de a turistának nem való.

Keztyűt lehetőleg mindig viseljünk. A legtöbb elbukás alkalmával kezünk sérül meg és legtöbbször csak azért, mivel keztyűt nem viseltünk.

*Esőköpeny* nagyon szükséges felszerelés minden hosszabb útra. De semmi esetre se kaucsuk, hanem loden szövetű legyen.



**Hölgyek.** Alig kell e téren másról beszélnünk, mint arról a kérdésről, hogy *nadrág*-e vagy *szoknya*?

Ha ez az elvi téma meg van oldva, akkor a részleteket nyugodtan hölgyeink ízlésére és a divatra bízhatjuk. A nagy harcban mi a „knickerbocker“-párthoz csatlakozunk, pedig tudjuk, hogy ezzel még nem döntöttük el a kérdést. A szoknya még nem adta meg magát, de kénytelen volt jókora tért engedni a nadrágnak, különösen Párisban.



Ujabban azonban a „knickerbocker“ már Angliában is hódít és így valószínűleg végképen győzni fog.

Mi sem az aesthetika, sem a divat szempontjai szerint nem tekintjük a kérdést, hanem pusztán a célszerűség szempontjából. A hosszú szoknya könnyen beleakad a pedálokba, nagy port ver föl és csak kisebb szélben is rendkívül nagy szélfogó gyanánt működik.

A kerékpározó hölgy ruházata 3 darabból álljon: és pedig: 1. Térdig érő ingnadrág tricot-gyapju-szövetből vagy nyers selyemből, mely a testhez simul, felszívja az izzadtságot, nem gátolja a kipárolgást és megvédi a meghűléstől. 2. Bő nadrág, tartókkal. 3. Szoknya hasonló szövetből, mint a nadrág. (Ez utóbbi persze az „ézszerű“ öltöny mellett felesleges.)

A czipő elég magas, ne igen szűk, kényelmes, alacsony sarkú és ne hegyes orru legyen.

A fűző (mieder) ellen nem akarunk szélmalomharczot folytatni, azért megelégszünk azzal, ha elérhetjük, hogy lehetőleg alacsony és ne szorosra fűzött legyen, hogy a tüdő működését semmiképp ne korlátozza.

A kalapot nem írjuk elő, mert ebben is a divat és izlés dönt. Csak arra ügyeljenek hölgyeink, hogy ne legyen túlságosan széles karimájú, mert az csak boszusággal jár. Csakis a *kék fátyol* ártalmatlan, mert az nem melegít és nem vakít.

Nyáron a czérna, télen a pamutkeзtyűk megfelelők.





## A kerékpár jókarban tartása.

A különböző kerékpárok és azok alkatrészeinek bemutatása után föltételezzük már most, hogy a kerékpáros kerékpárját és annak alkatrészeit ismeri. Ezek pontos ismerete egyszersmind útmutatója a kerékpárosnak, hogy gépével gondosan és öntudatosan mikép bánjék, hogy károktól megóvja. A kerékpárosnak gépe az, ami a katonának a lova. Mint az lovát gondozza, ápolja, eteti, úgy ez is figyelemmel ápolja, óvatosan használja és használat után gondosan őrzi. Kerékpárunk ugyan nem szorúl etetésre, de legyen azért gondunk arra, hogy minden fényezett része tiszta, fényes, minden csavar rendben, tengelyek és dörzsölésnek alávetett részek kenve, a pneumatik pedig jó állapotban legyen.

Állítsuk gépünket használat után hűvös, de nem nedves, nem változó hőmérsékletű helyre, mert a meleg a pneumatiknak, a nedves hely a fényezett részeknek, a nyeregnek stb. árt. Legjobb a gépet *kerékpár-állványokban* tartani. *Használatba vétel előtt* a kerékpárt mindig vizsgáljuk meg, hogy kifogástalan állapotban van-e; ha hosszabb ideig nem volt használatban, nem szabad elmulasztanunk összes csapágynak olajozását. A lánczot olykor petrolumban mossuk jól ki s szárazon

tegyük ismét a kerékpárra. A kerékpár kerekei oly könnyen mozogjanak, hogy a mozgásba hozott felemelt keréknek megállásakor, mindig legnehezebb része, — rendszerint az, ahol a szelep van, — maradjon alul. Ha a kereket a vázban könnyen mozgathatjuk tengelye irányában, beállítása túl laza, s ha a mozgás mérve 1 mm.-nél nagyobb, utánállítást válik szükségessé. A főcsapágó akkor van helyesen beállítva, ha a tengelynek a vázban egészen csekélyke kis játéka van; ha a tengely megmozgásánál egyáltalán semmi mozgást nem érzünk, a beállítás túl feszes; míg ellenben ha a mozgás az alig érezhetőnél nagyobb, laza a csapágó s utánállítást igényel.

A kormány helyes beállítását következőleg ítéldhetjük meg. Emeljük meg a gépet a kormányrúd két fogantyújánál fogva: ha azt találjuk, hogy a kormány kissé megemelhető, mielőtt az első kerék felemelkednék, ez annak jele, hogy a kormány nagyon laza; ha pedig a felemelt vázban a kerék és kormányrúd nem mozog elég könnyen, az annak a jele, hogy a kormány nagyon is feszes.

*Használaton kívül* a kerékpárt legjobb oly állványban tartani, melyben mindkét kerék szabadon áll, ugyanebben eszközölhető legcélszerűbben a tisztogatás is. Ha nincs ilyen állványunk, legyen rá gondunk, hogy a gummi-abroncsok *állandóan felfújtt állapotban* legyenek, nehogy ott, ahol a földet érik, összenyomódva az acél-abroncs által megsérüljenek.

*Víz*et nem szabad használni a tisztogatásnál soha. Célszerűen használhatók a gép tisztítására kefék, szalagalakú tisztító rongyok, valamint egy fadarab, melyet ronggyal csavarunk körül.

A csapágókat oly módon tisztogatjuk, hogy az olajlyukba benzint vagy petroléumot fecskendezünk s eközben a kerekeket, illetve a főtengelyt



forgásba hozzuk, s e műveletet mindaddig folytatjuk, míg a benzin vagy petroleum tisztán nem folyik ki a csapágyakból. Ezután a csapágyak ismét gondosan megolajozandók, mert a benzin vagy petroleum a kenőolajat föloldja. *A csapágyak szétszedése ilyen tisztogatás mellett sohasem válik szükségessé.*

Csavarok meghúzásakor a kulcs mindig teljesen megfeleljen az anyacsavar méretének, hogy az anyacsavarok szögleteit el ne tompítsa, mi által a gép szépségéből és értékéből sokat veszít.

*A legjobb nikkelezés* is rozsdafoltossá lehet nedves levegőn. Ezt azonban könnyen meggátolhatjuk, ha olajos posztódarabbal megtörölgetjük a nikkelezett alkatrészeket, ez által ugyanis elérjük, hogy a nedvesség csak összefüggő cseppecskék alakjában képes lerakódni.

*A gép tisztogatása* a legkellemetlenebb mulatságok egyike, noha gondos kerékpáros csakis maga végzi el és nem bizza másokra. Erről sokat írni fölösleges. Azt hiszem, hogy mindenki reájött mihamar is magától arra, hogy a sárt vizes ronggyal és kefével, a csapágyak piszkos tartalmát pedig bőségesen beléöntözött petroleummal vagy benzinnel kell tisztogatni.

A keretek emailjét  $\frac{3}{4}$  rész ferenczpálinka és  $\frac{1}{4}$  rész petroleumban jól áztatott szarvasbőrrel lehet ismét fényesíteni. A fényezett részeket tiszta szarvasbőrrel törölgetjük meg, esetleg tisztító keőcsőt is használhatunk.

A láncz tisztogatását úgy eszközöljük, hogy lecsavarjuk a lánczot összekötő kis csavart és a láncz levétele után azt benzinben vagy petroleumban áztatjuk és kefével ledörzsöljük. Ezután le-  
szárítjuk a lánczot, ismét olajban áztatjuk és száraz ronggyal letöröljük.





## A kerékpár javítása.

A gép kisebb romlásait túra közben némi ügyességgel igen gyakran képesek leszünk házilag — vagy tán inkább országútilag — javítani, ha az alábbi tanácsokat megfigyeljük.

A *nyolczas*. Réme minden turistának. Súlyosabb bukások közben a keréktalp szabályos köralakját elveszti és központkivülivé lesz. Ez rendszerint egy-két küllő kiszakadásának eredménye, mert így a küllők feszítő nyomása a keréktalp egyes pontjaira meggyöngül. De a küllők meglazulása is okozhatja, s ez esetben azok csavarait egyszerűen megszorítjuk. Ha t. i. van nálunk kellő csavarszorító. Ha nincs, akkor oly módon is segíthetünk néha, hogy a küllőket spargával azon oldal felé összehúzzuk, amely felé igazítani akarjuk és ekkép ott a feszültséget fokozzuk.

*Elgörbült pedált* vagy egy erőteljesebb lábnyomással hozhatunk ismét vízszintes helyzetébe, hogy csapágyában ismét forogjon, vagy néha a csapágy csavarjainak meglazítása is segít. Ha ez sem segít, akkor egy lábbal hajtunk a legközelebbi mechanikusig.

Az *elgörbült hajtókar* kiegyenesítéséhez, ha a lábnak nyomása nem elégséges, a hajtókart le kell venni és valamely erősebb vasrudat keresünk ; eset-

leg fadarab is megteheti, a mely mellett sikerülhet egyenesre hajlitanunk.

Az *elszakadt lánczot* esetleg az illető lánczszem levételével megrövidítjük. Bármely kovácsműhelyben segítenek ezen. Esetleg pedig erős sodronynyal is sikerülhet az összekötés.

A *keretcsövek* elhajlását, vagy a villák elgörbülését rendszerint nagyon nehéz helyreigazítani. Elég annyit tanácsolnunk, hogy ily esetekben sohasem kell ütéssel, hanem lassu, óvatos nyomással megkísérteni az egyenesre hajlítást.

*Eltört keretcsöveknél* a keretbe egy elég vastag faágot, botocskát dugunk, s az eltört részt az átellenes ép keretcsőhöz szorosan hozzákötjük és azt olyanformán szorítjuk meg, mint a fűrészkötele egy fapálczikával összesodorva és megfeszítve van.

Az *eltört fékezőt* kevésbbé meredek lejtőn lábunk ellennyomásával helyettesítjük, igen meredek hegyen pedig egy súlyosabb faágot kötünk a nyeregtartó rúdra. Vannak alaposságtól görnyedező szakírók, akik azt ajánlják, hogy lábunkkal helyettesítsük a fékezőt s azt a pedálról levéve, az első kerék gummijához szorítsuk. Ezt még akkor is a legveszélyesebb baklövésnek tartjuk, ha hozzáférhetünk lábunkkal az első kerék gummijához, amire csak akkor van eset, ha levettük a sárfogót. Aki nem elég erős és gyakorlott, hogy ellennyomással fékezzen és faágot nem talál, az inkább szálljon le a meredek lejtőn. Mert amíg a láb a pedálon van, addig a kerékpáros az úr, de ha levette a lábát, akkor már a gép az úr, annak pedig nincs mindig elég belátása és már sokszor vitte ily esetben gazdáját a bajba.

A *pneumatikus abroncsok* három részből állnak: a) aczélabroncs, b) légtömlő és c) köpeny. Felhuzásuk az aczélabroncsra következőképen tör-

ténik : A kereket egy asztalra vagy a földre helyezzük, tegyük a légtömlőt a köpenybe, ügyelve arra, hogy a légtömlő ne legyen átcsavarodva s oly módon, hogy a köpenynek azon része legyen felül, melyen a név és gyári jegy van s dugjuk a szelepet az aczélabroncson levő megfelelő lyukon át. Ezt követőleg nyomjuk be a köpeny alsó karimáját az abroncsba köröskörül, fordítsuk meg a kereket s ugyanígy járjunk el a köpeny másik oldalával, arra igen ügyelve, hogy a légtömlő a köpenybe valahogy be ne csipődjék. A szelepet egy anyacsavar segélyével erősítjük az aczélabroncshoz, ügyelve arra, hogy mindig erre merőleges állást foglaljon el, ezután győződjünk meg még egyszer, hogy helyesen van-e a köpeny behelyezve s fujtassuk föl az abroncsot.

A légtömlő javításánál következő szabályok veendőek figyelembe. A légtömlő sérült helyének javítása foltozással eszközlendő oly módon, hogy vulkanizált gummi, vagy vászonbetéttel ellátott vulkanizálatlan gummifoltot ragasztunk a hibás helyre. A foltnak  $1\frac{1}{2}$  mm.-nél nem szabad vastagabbnak lenni, különben könnyen leválhat és egyenetlenné is teszi a légtömlő rugalmasságát azon a helyen. Ha a hibás hely nem szembeötlő, akkor felfuvott állapotban vizsgáljuk meg a légtömlőt, vigyázva arra, hogy túlerősen fel ne fújjuk, különben a köpeny védelme nélkül a tömlő egyes helyei felhólyagosodnak. Ezután merítsük a tömlőt egy vödörben vagy tálban víz alá, vagy ha ez nem volna kéznél, vonjuk be szappanos vagy cukros vízzel, sörrel vagy más oly természetű folyadékkal, mely buborék képződésre alkalmas s akkor azt fogjuk találni, hogy a hibás helyen buborékok fog-nak mutatkozni. Néha oly csekélyek a folytonos-sági hibák, hogy a levegő csak néhány óra alatt szökhetik meg a tömlőből. Ilyen csekély hibákat



akként találhatunk meg, hogy a vízpróba alatt a légtömlőt kissé széjjel húzzuk.

Ragasztó anyag gyanánt csak gummioldat használandó. A ragasztandó felületet, úgy a tömlőt, mint a foltot, evvel egyenletesen vékonyan bekenjük, s annyira meg hagyjuk száradni, hogy száraz ujjunkhoz ne ragadjon. Ha az ily módon kezelt felületeket szorosan egymásra nyomjuk, ezek bensőleg egyesülnek. Nem szabad elmulasztanunk a ragasztandó felületeket, a gummioldattal való bekenés előtt, durva üveges papírral szorgosan feldörzsölni. A foltokat legczélszerűbb kerek alakra vágni, mert a szögletek könnyen leválnak.

Mihelyt a szelepen hiba mutatkozik, keressük a hibát első sorban a kis szelepcsövecskében; a hibát többnyire ennek romlása okozza, mely esetben újjal pótlendő.





## Miképp tanuljunk meg kerékpározni ?

Mindarra, a mi a testgyakorlások körébe vág, egyaránt áll az a szabály, hogy „könyvből” el nem sajátítható. Az izmoknak bizonyos művelethez, az idegeknek az egyensúly-érzethez való szoktatásához bizonyos mennyiségű, több-kevesebb ügyesség és gyakorlat kívántatik. Mindamellett vannak bizonyos útmutatások, a melyek a kezdőnek hasznára lehetnek és néhány bukástól, horzsolástól megmenthetik. Ezeket akarjuk itt összefoglalni azok részére, akik falun vagy oly városban laknak, ahol nincs kerékpár-iskola. A fővárosi emberre nézve fölöslegesek e kis szabályok, mert minden nagyobb kerékpárkereskedő tart iskolát, ahol vevőit ingyen megtanítják az ebben jártas „kerékpár-tanárok.”

Sokan azt hiszik, hogy a kerekezés elsajátítása rendkívül nehéz és merész vállalkozás, hogy annál még életünk is veszélyben forog, pedig bátran mondhatjuk, hogy *nincsen könnyebb, mint a kerékpározást elsajátítani.*

Mindamellett, ha csak lehetséges, *használt* gépen kezdjünk tanulni, mert némelykor elkerülhetlen elbukások könnyen kárt tehetnek az új gépben.

A *férfi* gyakorlataira kevésbé élénk forgalmú, egyenes, lehetőleg jó és kissé lejtős utat

válasszson. Vezesse a gépet e helyre úgy, hogy jobb kezével a nyeret, balkezével a kormányrudat fogja. Odaérve, álljon a kerékkel az út közepére, arcza a lejtő felé, álljon a gép mögé, fogja mindkét kezével a fogantyúknál a kormányrudat. Bal lábközéppel hágjon fel a baloldalon lévő felhágóra és jobb lábával kétszer-háromszor lökje el magát körülbelül oly mozdulattal, minőt a hattyú a vízben tesz.

Ha már fut a kerék, fogja erősen a kormányrudat, álljon egészen föl a felhágón, egyenesen kinyújtva tartsa jobb lábát a hátsó kerék jobb oldalán és irányítsa a kormányrudat. Ha már most többszöri gyakorlat után 20—30 métert képes ily módon befutni, kísértse meg jobb lábával előbb a nyeregbe ülést, miközben a jobb forgó pedálra lép. Ha ez sikerült, vegye le lábát a felhágóról, lépjen rá a balpedálra és tiporja *bátran* a lábközéppel a pedált. Ne feledje soha, hogy ha abba hagyjuk a tiprást, lebukhatunk. „Lépni, lépni“ — csak erre gondoljon. E gyakorlatnál sohase nézzen a földre közvetlenül előtte, hanem *előre*, körülbelül 10—15 méterre.

A kormányrúd erős fogása, mely a kezdők szokása, sok erőfogyasztást okoz, hamar kifáraszt. Ezért ne kíséreltezzon soha tovább egy félóránál, még akkor sem, ha több pihenőt tartott volna. Túlfáradtság sohase álljon be.

Ha a kerékpáros ezután bizton ül már a nyeregben, ne kísértse az egyik vagy másik oldalra dülő kereket felső testével egyensúlyozni, hanem maradjon egyenesen ülve és a kormányrúdnak *azon oldalát húzza magához, amely oldalra a kerék dülni indul*. A kerékpár erre nyomban egyenesen fog haladni.

Hosszabb gyakorlat után a kormányzás ezen műveletét a kerékpáros már ösztönszerűleg végzi

és a tanítvány — ha még nem is egészen tökéletes — de nagyot haladt.

Ha le akar szállni, lassítsa ellentiprással a pedálokra a gép futását, vagy könnyedén nyomja meg a féket és ama pillanatban, midőn a balpedál legközelebb áll a földhöz, bal lábával ugorják le és mindkét kezére támaszkodva a nyereg mögött hátul tegye jobb lábát a bal mellé a földre. Eközben jobb keze a fogantyuról a nyereghez nyúl, míg a ballal a fogantyut szilárdan megfogja.

Ha ez a kísérlet mindjárt nem sikerülne, ajánljuk, hogy a gép lassítása után, midőn vagy a bal vagy a jobb pedál a földhöz legközelebb van, egyszerűen azon lábbal dőlünk oldalra és lépünk le, anélkül, hogy a kormányrudat eleresztenők.

A *férfi* képes maga is megtanulni, a *nő* azonban *mindig* segítségre szorúl. A fel- és leszállás tanulása csak az esetben különbözik a férfiútól, ha *női* gépet használ. A *nő* — női gépre úgy száll föl, hogy *balra* áll a géptől, midőn a jobb pedál legmagasabban áll. Mindkét kézzel fogja a kormányrudat, jobb lábbal lépjen először a jobb pedálra, ballábbal erősen rúgja el magát a földtől és mialatt a gép a jobb pedálra történt nyomás által megindul, üljön a nyeregbe és bal lábával — *de ne a szemeivel* — keresse a bal pedált.

Aki a tanítványnak segédkezik, csak gyengén fogja hátulról a nyeret és csak arra vigyázzon, hogy ez első kísérletnél baleset ne érje. A leszállásnál is, melynek mindenkor *csakis a már lassan haladó* gépről szabad történnie, máskép jár el a *nő*, mint a *férfi*. A kormányrudat kevéssé jobbra fordítva, ballábbal lép le a földre és jobb lábbal a nyereg előtt lép a baloldalra.

Ha a tanítványok már gyakorlottabbak, mind-



két oldalra tanulják meg a leszállást, mert annak sok közbejött akadálynál nagy hasznát vehetik.

Kezdetől fogva szokják a kerékpáros a *hidegvérűséghez*. Tanácsos ugyan, hogy kezdetben inkább kisebb forgalmú utakon járjon, szálljon le inkább és várja meg esetleg a szembejövő kocsikat, de ha biztonságot, bátorságot érez, hajtson merészen el mellette, de ne a kocsira, hanem *előre nézzen, mert sajnos, a kezdők kerékpárja ép oda megy, ahová ő nem akar menni, — ez esetben tehát egyenesen a conflis kerekei alá.*

Rövid idő múlva, ha észlelni fogjuk, hogy elég bizton hajtunk, kisebb kirándulásokat tehetünk, amelyeken mindazt tapasztalni fogjuk, amit itt mind részletesen leírni nem lehet és amit mindenkinek magának kell átélnie.

Aki bőrhorzsolásokat el akar kerülni, mindig keztyűt viseljen.





## A kerékpározás hygieniája.

A következőkben a testnek oly abnormális állapotairól fogunk röviden megemlékezni, melyeknek véletlen körülmények között, bármikor ki lehetünk téve s így a felemlítendő esetekben alkalmazandó czélszerű és egyszerű első segély ismertetése e helyen gyakorlati jelentőséggel bírhat.

*Rázkódás.* Ennek a kerékpáros váratlan esések folytán ki van téve. Az esés után bekövetkezett rázkódás hatása legkellemetlenebb az agyra; ez leginkább akkor szokott jelentkezni, mikor erősebb esés után talppal vagy a medencze-csontokkal érintjük a talajt. Nagyobbfokú rázkódásnak ismerető jelei: hányás, eszméletlen állapot, — gyakran kimeresztett szemekkel — csekély, alig érezhető érverés és az izmoknak elernyedése. Ha a rázkódás a mellkasra is hatott érzékenyebben, akkor vérköpet árulja azt el.

Rázkódások után kívánatos a feltétlen nyugalom, kiváltképen agyrázkódás esetében a fej alacsony, a testtel majdnem vízszintes helyzetben legyen, miközben a ruházatnak szorosabban feszülő alkatrészei (gallér, öv, stb.) eltávolítandók. Ha a beteg tud nyelni, akkor jó bor, rum vagy egyéb szeszes ital mint izgató szer kis adagban adandók neki. A gyomor, mell és lábikrákra mustár-pép

teendő, ha szükség kívánja, ismételten, de csak addig, míg a bőrt megvörösíti. Ha van közel orvos, kívánatos őt azonnal a beteghez hívni s tanácsával élni.

*Sebek, folytonossági hiányok a bőrön.* Nagyobb sérülések után csendes és lehetőleg egyenes tartása a megsebzett testrésznek fontos körülmény, miközben a sebzett részt a ruházattól megszabadítjuk. Első dolog már most a sebet a netán belé került idegen anyagoktól (por, homok, föld, szenny stb.) vizöblítésekkel megtisztítani, miközben a legnagyobb gondosságra van szükség. Ezután bármelyik gyógyszerútból beszerzett fertőtlenítő folyadékkal (pl. 5%-os carbol-oldattal) a sérült részt bekenjük, mire a sebet egészen tiszta kendővel úgy kötjük be, hogy a sebbe utólagosan semmiféle piszok ne férközhessen. Sebzések alkalmával visszerek (vena) vagy ütőerek (arteria) sérülhetnek meg; előbbieik sérülése esetén sötét kékes-vörös vér folyik a sebből, utóbbi esetben világosvörös és nagyobb erővel buggyan ki a bőr alól. Utóbbi érsérülés komolyabb természetű, mely ha nagyobb erek megsebzéséből származik, elvérzést is idézhet elő. Ilyen esetben szükséges — az illető sérült résznek egyenes helyzetén kívül — hogy tiszta vászonrongygyal többszörösen körülcavarva szorosan bekössük; hideg borogatások, jég igen jó hatással vannak, mert a sérült ereknek összehuzódását okozzák.

*Orrvérzés.* Ilyen bekövetkező esetben a nyakat szorító gallért, inget stb. meglazítjuk. Az orrüregbe vizes eczetet, jeges vizet szivunk fel vagy jégdarabkákat helyezünk az orrüregekbe. Jótékony hatásuk van továbbá a homlokra és az orra tett hideg borogatásoknak.

*Napszúrás.* E jelenség arról ismerhető fel, hogy heves fejfájás, szédülés és önkivület fogja el

a beteget, a test melege pedig felszökik 42—43<sup>o</sup>-ra. Ilyenkor első dolog a szoros ruharészletek felszabadítása, a beteget hűvös, árnyékos helyre viszük s lehetőleg egyenes helyzetben ültetjük le, miközben hideg zuhanyozás vagy leöntések, ezután pedig hideg vizes kendőkbe való begöngyölés előnyösen hatnak. Bőrizgatás mustárpép felrakása által, salmiak vagy eczet-aether a beteg orra alá jó hatással vannak. Ha a beteg magához tért, erős bort adunk neki, utána bőségesen vizet.

*A térdek fáradtsága.* A kezdő kerékpáros, vagy a ki a hajtásban kimerült, gyakran érez térdeiben zsibongo fájdalmat. Ez ellen jól teszünk, ha a fájó térdet rumos flanellal bedörzsöljük s aztán a flanelt éjszakán át rajta hagyjuk. Reggelre térdünk ismét friss és hajlékony lesz.

*Ütés.* Ha fejünket, pl. homlokunkat, vagy más csontosabb testrészünket megütöttük, folyamodjunk azon elterjedt eljáráshoz, hogy tegyünk egy nagyobb pénzdarabot a fájó helyre és nyomjuk azt jó erősen reá néhány perczen keresztül; ha utána forró vízzel megdörzsöljük az illető helyet, nem fog feldagadni.

*Kimerültség.* Versenyzés vagy huzamosabb és erőltetett turázás folytán tapasztalható kimerült állapotban igen ajánlatos néhány csepp eczetet vagy aethert csepegtetni vattára s ezt a fülüregbe tenni.

*Fertőtlenítő szerek.* A mennyiben sebzések és sérülések a kerékpáros életben napirenden vannak, fontos a vérző testfelületeket alkalmas fertőtlenítő folyadékokkal kellőképen tisztán tartani és ekképen esetleg végzetes következmények elől óvakodni. Nem egészen felesleges, ha a táskában kisebb, jól zárható üvegcsében a következő folyadékok közül valamelyiket állandóan magunkkal hordjuk, nem tudván, hogy mikor érhet bennünket bal-





eset. E folyadékok egyébként bármely vidéki gyógyszerárban is könnyen megszerezhetők. *Chlorviz*, melyet ugyanannyi térfogatu vízzel felhígítva használunk; *Chlorzink*, belőle egy sulyrészhez 2000 sulyrész vizet adunk; *Felmangánsavas káli*-nak egy sulyrészéhez 500 sulyrész vizet adunk; *Sublimat*-ból egy részhez 1000 rész vizet; *Carbolsav* a legajánlatosabb valamennyi között, belőle mintegy 100 grammot mindenkor magunkkal vihetünk és használatkor akként hígítjuk fel, hogy két evőkanálnyit teszünk egy liter vízbe; gyógyszerárból szerezve, 3—5%-os karbolos víz felel meg legjobban a sebek fertőtlenítésének.





## Turisztika.

Kerékpáros turisztikánk mondhatni bölcsőkorát éli.

A szövetség munkálata alatti országos turakönyv dunántúli füzete most van sajtó alatt. E füzet a Dunántul összes utvonalaít egybefoglalja. (A turakönyvek leginkább Földváry Tibor, Kiss József, Földessy János, Bláthy Ottó, Diósy Ede és Kleindin Hugó munkálkodásának eredményei.) Ugyancsak munkában van a felsőmagyarországi turakönyv is. Az erdélyi részek utjairól J. Kolbe fogarasi hadnagy adott ki egy „Tourenbuch für Siebenbürgen“ czimű kötetet, amely azonban nemcsak utleíró részeiben szorul sok helyreigazításra, hanem geográfiai részei is sok téves és hamis adatot tartalmaznak, mert csak kis része készült akkép, mint a szövetség turakönyve, melyen a leírt utszakaszt tényleg bejárták az adatok benyújtói. De az erdélyi részekről is már számos adat együtt van és nemsokára kiadásra kerül.

Az igazi turisztika nagy elterjedése párhuzamosan halad az utak javulásával. Ezek gondozása, folytonos javítása és főkép új, kerékpáros utak építése alkotja legfőbb célját a szövetségnek és e tekintetben teljesen ugyanazon irányban halad, mint a külföldi nagy touring-klubok. Külön

kerékpáros utak építtetése alkotja végső ideálját a nagy kerékpáros szövetségeknek. Emellett tagjaik utjogának védelme, utjelzők felállíttatása, a vámok körül való zaklatások enyhítése, vendégfogadókban kedvezmények kieszközlése s minél több ponton javító eszközökkel ellátott szekrények felállítása (rendszerint a szövetségi szállóban) képezi jelenleg működésük programját. Belgiumban van legtöbb külön kerékpáros-út építve. Franciaországban a T. C. F. — mely e napokban haladta meg a 80.000 taglétszámot, — Páris és Havre között kiépítette már kerékpáros-utját. Németországban még csak kisebb utszakaszokon vannak „föntartott utak“ a kerékpár részére. Ausztriában az „Oest. T. Club“ már befejezte Bécs-Ujhely és Savanyú-kút (Sopron megyében) között a külön kerékpáros-út építését s a nevezett Club már megkezdte a szóbeli érintkezést szövetségünkkel, hogy ezen útnak tovább, Sopron és Szombathely irányában való kiépítése közös erővel létesüljön s általában, hogy e két szövetség között a tagoknak megszerzett kedvezményekben való kölcsönös részesítés iránt megegyezés, illetőleg kartell kötéssék.

A turisztika emelése alkotja a kerékpárosság legfőbb elvét. Csak néhány tapasztalattal megérlelt tanácsot kívánunk adni a turázónak, amiket ha megfogad, kirándulásaiban mindig gyönyörűséget fog lelteni. Kövesse ezt a tizparancsolatot.

1. Hosszabb, több napi utra ne indulj *egyedül*; de *kettőnél több* utitársat se hívj magaddal, mert ha négyen indultok : nem lesz szavazattöbbség és mihamar elválnak utjaitok.

2. Indulás előtt győződjél meg róla, rendben van-e minden csavar a gépeden.

3. Arra is ügyelj, hogy ne csak a saját számtáskád legyen fölszerelve, hanem a társaidé is.

4. Ne érje bőrödöt más, mint tiszta *gyapju* alsóruha, mert a *vászon* nyomban átizzadod, a *gyapot* pedig napokig sem szárad meg teljesen.

5. Ne vigy magaddal sok ruhát, elég egy átöltözéshez való alsóruha. De ha szereted a sok podgyászt és a keret-táskát meg akarod tölteni, inkább egy tartalék pneumatikot pakolj, mert nem mindig lehet a pneumatik sérüléseit kijavítani.

6. Tanulmányozd előbb a vidéket vagy országot, a hova indulsz és ne menj világgá, mint „Kukoricza Jancsi” utiterv nélkül. Ezt tartsd is be, ha csak lehet, mert mindig valami kár vagy boszúság ér, ha nem teszed. (Ez így babonaforma bolondságnak látszik, de kell benne lenni valami logikának, mint a Hamlet beszédjében, mert minden turista bizonyítja.)

7. Ne fald a kilométert, mert nem a szerint fizetnek, s ha rohansz, nem látod a tájat, amelyért útnak indultál. Ha 30 kilométert akarsz tenni óránként, azt a versenypályán is megteheted, nem kell azért a magas Tátrába menni.

8. Egy napon ne tiporj le többet 80—100 kilométernél, mert nem marad időd a pihenésre, kedved a látnivalók fölkeresésére, gyomrodat pedig alaposan elrontja a félig sült pecsenye, a melyet futtában kisürgetsz és lenyelsz.

9. A pedálról le ne vedd a lábad pihenés végett, inkább tolj, ha elfáradtál, mert különben a gép lesz úr fölötted a lejtőn, ha még oly erősen fogod is a szarvait. Fékező és lámpa nélkül pedig már azért se kelj útnak, mert a miatt 1—200 koronáig meg is büntetik az embert az olyan városban, ahol ismerik az országos kerékpáros utszabály 3. §-át. Inkább szedd le a lábnyugtatókat, ha már könnyíteni akarsz a gépen. A sárfogót pedig hagyd rajta, mert ha épen port akarsz nyelni, vas-



uton is utazhatol, ha pedig sárral akarod magadat befecskenyezni, akkor gyalog kell elindulnod.

10. Pénzt pedig eleget vigy magaddal, mert ha a fönnebbi összes tanácsokat hiven követed is : akkor sem állok jót arról, hogy nem a vasuton fogsz hazafelé utazni.





## A versenyzésről (Training).

*A versenyzés a sport művészete.* A mi a művészetről általában áll, az áll a versenyzés művészetéről is. Poeta non fit, sed nascitur! A versenyző nem lesz azzá, ha nincs meg benne a rátermettség, a szükséges *arravalóság*. És ezt a párhuzamot folytathatjuk még tovább is. Nem elég a poétának csak megszületni; ő sem jó teljes fegyverzettel a világra, mint Minerva Jupiter agyából, hanem néki is tanulnia kell sok mindenfélét a költés mesterségének fogásairól és azután meg kell próbálnia, hogy mikép öntse szép formába a lelkében támadó érzéseket és hangulatokat.

Igy a versenyző is. Nem elég, hogy valaki *egészséges szervezettel* birjon, nem elég hogy *erős, ügyes izmai, kitartó tüdeje* legyen, hanem kell, hogy *eleven szellemmel, gyors felfogó és ítélőképességgel* birjon a pillanat által adott helyzet fölismerésére és a mi legfőbb, meglegyen benne az *elhatározásnak* azon *gyors*, a tehetséghez képest pedig *kitartó energiája*, mely arra képesíti, hogy összes erejét a kellő időben vesse a küzdelembe, hogy a győzelmet biztosíthassa!

És ha a most leirt testi rátermettséggel és lelki energiával rendelkezik, még akkor is szüksége van *lelkiismeretes trainingre* és megfelelő *életmódra*.

A mint látjuk tehát, összes szellemi és testi erőire van szüksége annak, a ki a versenyek küzdelmeinek pálmája után vágyódik, összes erőit kell kifejtenie, — a mi pedig a test egész szervezete minden részének harmonikus működését feltételezi.

Egyleteinknek szigorú köteleessége legyen, hogy versenyre csak azon tagjukat bocsássák, kinek teljesen egészséges voltáról orvos tanuskodik. Enélkül sok fiatal ember könnyelműen veszélyezteti egészségét és gyakorta szerzi meg magának hosszú betegségek, sérvek, sőt a halál csiráit.

Vajjon pálya- vagy országuti versenyről van-e szó: az teljesen közönbös e tekintetben, mert az erőket ép úgy túlhajthatja, kimerítheti egy 500 méteres végspurt, mint a 8—10 órán, vagy még hosszabb időn át szakadatlanul mérsékeltbb ütemben folyó pedálhajtás.

Ismételjük tehát, hogy e tekintetben helyén van a legszigorubb felügyelet és ismételjük nagyon komoly megszívlelésre e sorok írója által már más helyütt is sürgetett azon eljárást, hogy egyleteink és a szövetség ne engedje meg más, mint *sportegyleti tagoknak* a versenyeken való résztvételt. Ha teljes garancia nem is, de némi valószínűség mégis rejlik ebben arra nézve, hogy a versenyzők szakszerű felügyelet mellett folytatott training és a szükséges sportbeli előismeretek birtokában álljanak a starter elé, hogy se maguknak, se versenyző társaiknak veszedelmét ne okozzák.

A versenyzéssel járó veszélyek ellen csak a rendszeres trainingben rejlik kellő biztosíték.

Minden sportembernek szüksége van trainingre, de az annyiféle lesz, a hányféle módon és terjedelemben gyakorolja valaki a kerékpározást. Másképp kell gyakorolni annak, a ki 20—30 km-teres és másképp annak, a ki 80—100 km. napi utakat akar végezni.

Elég lesz ezek részére az általános szabályokat vázolni, melyeket mindenkinek, aki testi erejét fokozni kívánja, szem előtt kell tartania. A test gondos ápolása, izmaink gyakorlása mellett táplálkozásunkat akkép kell folytatni, hogy sok táperővel bíró, könnyen emészthető tápanyagot vegyünk magunkhoz és a zsírképző ételektől, valamint a sok víz ivásától tartózkodjunk. Sült marhahús, borju- vagy juh-sült, lehetőleg sovány, zsirtalan. Főzelék kis mennyiségben. Tojás nyersen, vagy kissé hígra főzve. Tésztás ételeket és kenyeret lehetőleg fehérét, keveset fogyasztunk. Kevés könnyű, fehér bort igyunk. Vörös bort és sört egyáltalán ne. Rendes életmód és kielégítő alvás, pihenés oly követelmények, a melyek nélkül bármily szorgalmas gyakorlás és szigorú étrend sem járnak a kívánt eredménnyel.

A *versenyző trainingje* már fokozottabb munkát és szigorú étrendet igényel. Természetesen minden versenyzőre egyaránt illő módszert felállítani lehetetlen, mert ezek egyéni képességei is különbözők. Csak szigorú megfigyelés és gondos önbirodalmat mellett sikerülhet minden versenyzőnek azon állapotot — kondíciót — elérni, melyben a tőle telhető legnagyobb erő kifejtésre képes, röviden a mikor készen van (fit). Az egyéni sajátságok nagy különbözősége okozza tehát, hogy úgy az egyes versenyzők más-más training-eljárást folytatnak, valamint a különböző traineurök is egymástól — legalább a részletekben — eltérő módszert követnek. A fönnebbi általános szabályok mellé sorakozik még az, hogy a versenyző ne használjon súlyosabb gépet a trainingben, mint a minőn versenyezni fog és kezdetben sohase kísérelje meg — ha távversenyző (stayer) — az elérni kívánt távot, és — ha rövid távú versenyző (flyer) — a legnagyobb végső gyorsaságot.



Azok részére mégis, a kik „ismert, jó min-ták után“ kívánnak indulni, részletek tekintetében hasznos utmutatásul szolgálhat, ha pl. *Johnsonnak*, az ismert amerikai rekordernek és *Terrontnak*, a franczia stayernek training-módszerét leírjuk, a melyet bárkinek ajánlhatunk. (Persze csak azok-nak, a kik *hivatásszerűen* versenyeznek és egyéb dolguk nincs, mert az *amateur* versenyző kénytelen saját idejéhez és egyéb körülményeihez mértén módosítani Johnson helyes utasításait.)

*Johnson* tavasszal valamely meleg fürdőt keres fel 6 hétre. Ezután kezdi meg egy jó 400 m. cze mentpályán gyakorlatait. Reggel és délután meg-tesz 8—8 kilométert  $2\frac{1}{2}$  perczes tempóban. Ezt folytatja egy hétig. Ezután egy hétig reggel 15, délután 8 kilométert tesz 2 perczes tempóban. A harmadik héten egy kört (400 m.) 35—40 mp. alatt háromszor-négyszer, majd 33 mp. alatt tesz meg. És így napról-napra gyorsabb tempóban tesz meg 4 kört (1609 m.) egész 2 p. 20 mperczes tempóig. Ezt folytatja a saison kezdetéig. Eközben gyakorol 200 m. és azon felül spurtöket. A training alatt nem iszik szeszes italt, nem dohányzik és naponta  $\frac{1}{2}$  10 órakor ágyban van. Jól táplálkozik. Kedvencz ételei beafsteak, ürü-cotlette, sok főzelék és könnyü pudding. Valamely formában zablisztet vesz reggelire. Gyümölcsöt nem eszik.

*Terront*, a híres hosszutáv-versenyző, csak országuton trainiroz. Első nap 10—20 km. tesz meg, 4 perczes tempóban. Majd 25 kmétert gyorsabban és lehetőleg lejtős helyeken, hol a hegy-nek fölfelé erejét fejleszti, lefelé pedig gyorsasá-gát. Hazatértekor kölni vízzel dörzsölteti testét. Ha trainingjében az 50 kmétert túlhaladta, 1— $1\frac{1}{2}$  órát lepihen. Étrendje egyszerű. Sült hus, tojás, vörös bór. Sört nem iszik, nem dohányzik. Ajánlja hosz-zu utakon a chartreuse-t vízzel, rövidebb verseny-

ken a pezsgőt, theát vagy citromos vizet. Biztatja önbizalomra a versenyzőket, mert sokaknál tapasztalta, hogy csak csüggedésök miatt nem maradtak győztesek.

Ezek nyomán bármely versenyző megállapíthatja trainingje módszerét és ha következetesen jár el, úgy egészsége kockáztatása nélkül pályázhat a babérokra.



# Világrekordok.

— 1899. május hó 1-én. —

## A) LEGJOBB EREDMÉNYEK PÁLYÁN. (Vezetőkkel.)

### 1. Eredmények angolmértföldes távokon :

Angol- mértföld =	Kilo- méter	Idő	Név	Pálya	Mi- kor ?
$\frac{1}{4}^*) =$	0·402	0 : 21 $\frac{3}{5}$	Megson	Sydney	1893
$\frac{1}{4}^\dagger) =$	0·402	0 : 28	Johnson	Independence	1893
$\frac{1}{2}^*) =$	0·804	0 : 46 $\frac{3}{5}$	Platt Betts	London	1898
$\frac{1}{2}^\dagger) =$	0·804	0 : 54 $\frac{2}{5}$	Johnson	London	1896
$\frac{3}{4}^*) =$	1·206	1 : 10	"	New-Orleans	1896
$\frac{3}{4}^\dagger) =$	1·206	1 : 18 $\frac{2}{5}$	Stocks	London	1897
1 <sup>*</sup> ) =	1·609	1 : 31 $\frac{4}{5}$	M. Taylor	Philadelphia	1898
1 <sup>†</sup> ) =	1·609	1 : 41 $\frac{2}{5}$	"	New-York	1898
2 =	3·218	3 : 21 $\frac{2}{5}$	Tom Linton	"	1898
3 =	4·827	5 : 00 $\frac{2}{5}$	"	"	1898
4 =	6·436	6 : 40 $\frac{3}{5}$	"	"	1898
5 =	8·045	8 : 22 $\frac{4}{5}$	"	"	1898
10 =	16·090	17 : 11 $\frac{1}{5}$	"	"	1898
20 =	31·180	34 : 56	Mac Duffee	Boston	1898
25 =	40·225	44 : 18 $\frac{4}{5}$	Tom Linton	Philadelphia	1898
30 =	48·270	53 : 10 $\frac{1}{5}$	"	"	1898
40 =	64·360	1 : 14 : 52 $\frac{3}{5}$	Palmer	London	1897
50 =	80·450	1 : 3 : 14	Lesna	Algir	1899
50 <sup>1)</sup> ) =	80·450	1 : 32 : 13 $\frac{4}{5}$	Huret	Páris	1898
100 =	160·900	3 : 24 : 41	Gould	London	1898
100 <sup>1)</sup> ) =	160·900	3 : 11 : 01 $\frac{1}{5}$	Huret	Páris	1898
200 =	320·180	7 : 20 : 27	Cordang	London	1897
300 =	482·700	11 : 20 : 20 $\frac{3}{5}$	"	"	1897
400 =	643·600	15 : 18 : 47	"	"	1897
500 =	804·500	19 : 17 : 28	"	"	1897
600 =	906·400	23 : 26 : 34 $\frac{1}{5}$	"	"	1897

\*) Repülő start. — †) Álló start. — 1) Idő ellen.

## 2. Eredmények kilométeres távokon :

Kilom.	Idő	Név	Pálya	Mikor ?
$\frac{1}{3}$ *)	0 : 18 $\frac{4}{5}$	Champion	Páris	1898
$\frac{1}{3}$ †)	0 : 26 $\frac{3}{5}$	Jacquelin	Bordeaux	1896
$\frac{1}{2}$ *)	0 : 29 $\frac{3}{5}$	Lombard	Páris	1897
$\frac{1}{2}$ †)	0 : 35 $\frac{4}{5}$	Dufaux	Genf	1897
1 *)	0 : 56	Champion	Páris	1898
1 †)	1 : 08 $\frac{3}{5}$	Lombard	London	1897
2	2 : 14 $\frac{1}{5}$	Tom Linton	Páris	1898
3	3 : 14	"	"	1898
4	4 : 15	"	"	1898
5	5 : 17 $\frac{2}{5}$	"	"	1898
10	10 : 51	Chase	London	1898
20	21 : 54 $\frac{2}{5}$	"	"	1898
25	27 : 48 $\frac{1}{5}$	Stocks	"	1897
30	33 : 15	Chase	"	1898
40	44 : 32	"	"	1898
50	55 : 48	"	"	1898
100	1 : 57 : 19 $\frac{1}{5}$	Bouhours	Páris	1898
100 <sup>1)</sup>	1 : 54 : 24 $\frac{2}{5}$	Huret	"	1898
200	4 : 25 : 10 $\frac{2}{5}$	Cordang	London	1897
300	6 : 48 : 09 $\frac{1}{5}$	"	"	1897
400	9 : 17 : 36 $\frac{4}{5}$	"	"	1897
500	11 : 45 : 01 $\frac{4}{5}$	"	"	1897
600	14 : 14 : 45 $\frac{4}{5}$	"	"	1897
700	16 : 37 : 34 $\frac{4}{5}$	"	"	1897
800	19 : 10 : 16 $\frac{4}{5}$	"	"	1897
900	21 : 49 : 16 $\frac{1}{5}$	"	"	1897
1000	24 : 12 : 21 $\frac{4}{5}$	"	"	1897

\*) Repülő start. — †) Álló start. — ) Idő ellen.



## 3. Órás eredmények:

Órák	Táv	Név	Pálya	Mi- kor?
1	55.831 km.	Elkes	Philadelphia	1898
2	102.015 "	Bouhours	Páris	1898
2 <sup>1)</sup>	104.767 "	Huret		1898
3	142.442 "	Walters	London	1897
3 <sup>1)</sup>	151.744 "	Huret	Páris	1898
4	181.527 "	Cordang	London	1897
5	225.151 "	"		
6	266.723 "	"		
12	510.702 "	"		
18	753.699 "	"		
24	991.651 "	"		

(Vezetők nélkül.)

Táv	Idő	Név	Pálya	Mi- kor?
$\frac{1}{4}$ ang. mf*)	25	Cabanne	Décatur	1894
$\frac{1}{4}$ " †)	28 $\frac{1}{5}$	Davidson	Waltham	1895
$\frac{1}{2}$ " *)	49 $\frac{4}{5}$	I.S. Johnson	Nashville	1895
$\frac{1}{2}$ " †)	1 : 00 $\frac{2}{5}$	Barden	Lond. Putney	1897
$\frac{3}{4}$ " *)	1 : 32 $\frac{2}{5}$	Tyler	Springfield	1894
$\frac{3}{4}$ " †)	1 : 33 $\frac{3}{5}$	Platt Betts	London	1897
1 " *)	1 : 55 $\frac{4}{5}$	Hamilton	Denver	1898
1 " †)	2 : 03 $\frac{3}{5}$	Van Heering	Johannesburg	1898
$\frac{1}{3}$ klm. *)	21 $\frac{4}{5}$	Jacquelin	Bordeaux	1896
$\frac{1}{3}$ " †)	26 $\frac{1}{5}$	Buisson	"	1898
$\frac{1}{2}$ " *)	34 $\frac{2}{5}$	Pessoa	Genf	1898
1 " †)	1 : 13 $\frac{4}{5}$	Dufaux	"	1898
1 " *)	1 : 16 $\frac{3}{5}$	Jaap Eden	Bordeaux	1896
10 "	14 : 36 $\frac{1}{5}$	Yorel	Páris	1898
50 "	1 : 20 : 02	Capelle	Dijon	1898
100 "	2 : 49 : 58 $\frac{4}{5}$	"	"	1898
40-810 "	1 : 00 : 00	Hamilton	Denver	1898
360-589 "	12 : 00 : 00	Corre	Rouen	1897
671-963 "	24 : 00 : 00	"	"	

Táv	Idő	Név	Hely	Mi- kor ?
50 klmr	1 : 09 : 31 <sup>1/5</sup>	A. Linton	Salon-Arles	1896
100 "	2 : 19 : 16	Bouhours	Orléans Vierzon	1898
500 "	18 : 45 : 00	Rivierre	Bei Blois	1896
1000 "	58 : 35 : 03	Corre	Páris-Brest	1892
50 ang. mrf.	1 : 55 : 55	Walters	Birmingham	1895
100 "	4 : 11 : 25 <sup>2/5</sup>	J. Dubois	Blois-Tours	1897
1000 "	105 : 19 : 00	T. Edge	North-Road o.ut	1896
364·500 km.	12 : 00 : 00	Gould	"	1897
688·786 "	24 : 00 : 00	Goodwin	"	1898

### Magyar rekordok.

#### Pályán:

500 m.	34 <sup>4/5</sup> "	Rottenbiller J.	Budapest.
1 km.	1'12"	Lurion Maxim	"
1 ang. mfld.	2'04"	"	"
2 km.	2'38 <sup>1/5</sup> "	Gerger F.	"
3 "	3'55 <sup>2/5</sup> "	"	"
4 "	5'12 <sup>2/5</sup> "	"	"
5 "	6'36 <sup>1/5</sup> "	"	"
6 "	7'56 <sup>3/5</sup> "	"	"
7 "	9'17 <sup>2/5</sup> "	"	"
8 "	10'40 <sup>1/5</sup> "	"	"
9 "	11'59 <sup>2/5</sup> "	"	"
10 "	13'20"	"	"
15 "	20'11"	"	"
20 "	27'05 <sup>1/5</sup> "	"	"
25 "	33'51 <sup>4/5</sup> "	"	"
30 "	40'46 <sup>2/5</sup> "	"	"
35 "	47'54 <sup>3/5</sup> "	"	"
40 "	54'57"	"	"
45 " 1 óra	03'52"	"	"
50 " 1 "	11'01"	"	"

55	"	1	"	24'32"	Papp Ferencz	"
60	"	1	"	32'08 $\frac{1}{5}$ "	"	"
65	"	1	"	40'16"	"	"
70	"	1	"	48'56 $\frac{4}{5}$ "	"	"
75	"	1	"	57'46 $\frac{3}{5}$ "	"	"
80	"	2	"	06'24 $\frac{3}{5}$ "	"	"
85	"	2	"	15'05"	"	"
90	"	2	"	24'27 $\frac{2}{5}$ "	"	"
95	"	2	"	33'44"	"	"
100	"	2	"	43'12 $\frac{4}{5}$ "	"	"
1	óra	43	km. 600 m.	Gerger Ferencz	"	"
2	"	76	" 350 m.	Papp Ferencz	"	"

*Tandem-rekordok:*

500 m.	33 $\frac{1}{5}$ "	Huet-Max.	1896	Budapest.
3000 m.	4'00 $\frac{4}{5}$ "	Katzer-Selinka	1898	"

*Országúti rekordok:*

50 km.	1	óra 34'	Gillemot Ferencz.
100	"	3	" 22'
24	óra	441 km. 800 m.	Gerger Ferencz.
Kolozsvár-Arad	310.9 km.	20	óra 33' Bäumler Ede
Budapest-Pécs	227 km.	10	óra 53' Philipovich E.
Budapest-Keszthely	183 km.	11 ó.	56'59 $\frac{1}{5}$ " Gillemot.
Budapest-Siófok	108.3 km.	3.óra	52'50" Gillemot.





## Függelék.

**A m. kir. belügyminiszter által f. évi 42.159/V—c. szám alatt a kerékpározás egységes szabályozása tárgyában kiadott**

### KÖRRENDELET,

*valamennyi törvényhatóságnak.*

A kerékpárral való közlekedés, úgy kedvtelésből, mint gyakorlati célból, mindinkább terjedvén: szükséges, hogy az ily gépekkel való közlekedés közbiztonság, közrend és a szabad közlekedés biztosítása érdekében, országszerte egységesen szabályoztassék.

Ennélfogva a kerékpárral közutakon és köztereken való közlekedés tárgyában, az 1879. évi XL. t.-cz. 1. §-a alapján a következőket rendelem el:

1. §. A kerékpár különböző alakjaiban és szerkezeteiben könnyű járműnek tekintetik s a kocsiközlekedésre nézve közutakon, utakon és tereken követendő általános szabályok, a dolog természetéből folyó eltérésekkel, a kerékpárookra is alkalmazandók.



2. §. A kerékpárral való közlekedés általában csakis kocsitakon engedtetik meg.

A mennyiben a kocsit rosszasága a kerékpárral való haladást lehetetlenné tenné, úgy a helyi hatóság kivételesen megengedheti a gyalogutaknak e célra való felhasználását, de csakis a lépésben menő ember haladását felül nem múló sebességgel.

A törvényhatósági joggal felruházott, valamint a rendezett tanácsú városokban a rendőrhatalóságok, vármegyék más területein pedig az illető járás főszolgabirái feljogosítvák, hogy bizonyos közutakon vagy tereken a kerékpárral való közlekedést rendeletileg egészen, vagy részben, vagy a napnak csak bizonyos meghatározott időszakára — eltilthassák; e tilalom az illető út két végén láthatólag jelzendő.

3. §. Minden kerékpár, vagy ehhez hasonló szerkezetű gép, irányító fékező és legalább 30 méternyi távolságra hallható csöngőkészülékkel, valamint elől lámpással legyen ellátva, mely a sötétség beálltával meggyújtandó. A lámpás üvege színes nem lehet. Világító anyagúl gyertya, olaj vagy kisebb fokú villamfény alkalmazható.

4. §. Minden kerékpáros köteles gépét kellő elővigyázattal kezelni és vezetni. A városok és községek belterületén kerékpárral tulságos gyorsasággal, vagyis a kétfogatú könnyű kocsik rendes sebességénél gyorsabban előhaladni; versenyt futni, közlekedési eszközöket, embereket és állatokat körül keringeni s általában bárhol olyasmit elkövetni, mi a személy- és vagyonbiztonságot veszélyeztethetné, a közlekedést akadályozhatná, vagy a lovakat és egyéb állatokat megriaszthatná — tilos. Kapukon át, egyik utcából a másikba való befordulásnál, utcakeresztezéseknél, közutakkal határos telkekről kifutás, vagy ilyenekbe befutásnál s mindenütt, a hol a kocsi, lovas- vagy gyalogközleke-

dés a rendesnél fokozottabb mérvű, csakis lassan, vagyis a gyalogos rendes sebességével szabad kerékpározni; sőt esetleg köteles a kerékpáros a szükséghez képest vagy a rendőrközeg figyelmeztetésére gépéről leszállva, ezt mindaddig kézen vezetni, míg az úttest ismét szabaddá nem lesz.

5. §. A haladás irányában álldogáló vagy járókelő közönség a kerékpár vagy ehhez hasonló gép közeledtére hangos csöngetéssel, kellő időben és jól hallhatóan figyelmeztetendő. A városok és községek belterületén utca kereszteződéseknél az óvjelzés mindenkor megadandó.

6. §. A kerékpáros gépén, ha csak helyi akadályok nincsenek, mindig útpályája bal oldalán haladjon s az ellenkező oldalra — a mennyiben ott kíván megállani, mindaddig nem fordulhat, míg céljához közel nem ért. Egyik utcából a másikba kanyarodás jobbra hosszú, balra rövid ivben teendő meg.

Szembejövő kocsiknak, kerékpárosoknak, lovasoknak, nagyobb csoportoknak stb. a kerékpáros kellő időben és módon balra térjen ki. Ha ezt a helyi vagy egyéb körülmények meg nem engednék, mindaddig megállapodni, esetleg leszállani tartozik, míg a pálya ismét szabaddá lesz. Hogy ez a kerékpárosnak megkönnyíttessék: szükség esetén a szembejövő kocsik, lovasok stb. lehető lassan haladjanak s ezek kötelesek a szembejövő kerékpárosoknak kellő mérvben kitérni.

7. §. Kocsik, lovasok stb. megelőzése jobbra, gyorsított menetsebességgel történjék. A kocsi, adott figyelmeztető jelre, szükség esetén annyira köteles balra kitérni, hogy a kerékpáros veszély nélkül elmeessen mellette. Az utak szögletein és keresztezéseken, hidakon, kapualjakban, alagutakban s mindenütt, a hol az úttest, kocsik s más járművek közlekedése miatt szűknek bizonyul — tilos a megelőzés.

8. §. Ha a kerékpáros észreveszi, hogy a ló a kerékpár láttára megbokrosodik, vagy hogy ha egyébként a kerékpárral való elhaladás az emberek testi biztonságát veszélyeztethetné, tartozik gépéről leszállni.

9. §. Zárt sorokban menetelő katonaságnak, temetéseknek, nyilvános felvonulásoknak, udvari hintóknak, póstafoгатoknak, szereikkel mentésre siető tűzoltóságnak és mentőknek, valamint a közutak fölloccsolását végző járműveknek úgy az előrehaladó, mint a szembejövő kerékpáros, gépével kitérni köteles. Ha ezt a helyi viszonyok meg nem engednék, tartozik azok elvonulásáig megállani.

10. §. Több kerékpárral egymás mellett haladni csak ott szabad, hol ezt a közlekedési viszonyok megengedik; ha a pálya szűknek bizonyulna, kitérni és megelőzni csak egyenként szabad.

11. §. Közutakon a mutatóványok sorába tartozó, nem rendes módon való kerékpározás tilos.

12. §. Tilos a kerékpárokhoz, vagy hasonló gépekhez ebeket zsinórral vagy más egyébként odakötve futtatni.

13. §. Kerékpárversenyek, tömeges kerékpáros fölvonulások csupán erre alkalmas helyeken, illetve útvonalakon és időben, az illetékes helyi rendőrhatalóság előzetes engedélyével és az ezáltal előírt módozatok betartásával rendezhetők.

14. §. A kerékpárosok egyfelől jelen általános szabályok, valamint az erre vonatkozó helyhatósági különleges rendelkezések betartására kötelezvék; másfelől azonban akár kedvtelésből, akár gyakorlati célból üzött kerékpározásuknál hatósági támogatásra és védelemre igényt tarthatnak.

15. §. Kutyáknak a kerékpározók utáni uszítása tilos, valamint a kerékpározó után iramodó kutyát gazdája vagy hozzátartozója visszahívni köteles.

16. §. A rendőri közeg felszólításának s rendelkezéseinek a kerékpározók engedelmeskedni tartoznak, — úgyszintén kötelesek a rendőr közegek felszólítására megállani s ezek kívánatára magukat igazolni; a magukat igazolni nem tudó kerékpárosok kötelesek gépüket kézen vezetve, az illető rendőrközéget a rendőrhatóság legközelebbi helyiségébe követni.

17. §. A kerékpárokra rendőri vagy egyéb czimű díjak a helyhatóságok által csak belügyminiszteri jóváhagyás után vethetők ki.

18. §. Jelen rendeletem ellen vétők vagy cselekvők, rendőri kihágást követnek el s a meny nyiben cselekményük vagy mulasztásuk a magyar büntető törvények, vagy az 1890. évi I. t.-cz. valamely szakába nem ütközik, — 100 koronáig terjedhető pénzbüntetéssel, visszaesés esetében pedig 8 napig terjedhető elzárással és 200 koronáig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendők. Ezen kihágásokat illetőleg serdületlenekre nézve, az 1879. évi XL. t.-cz. 27. §. iránytadó.

19. §. Ezen rendőri kihágások fokozatos elbirálására a 38.547/1880. szám alatt kiadott belügyminiszteri rendelet 8. §-ában felsorolt rendőrhatóságok illetékesek.

20. §. A pénzbüntetésekbe befolyt összegek az 1892. évi XXVII. t.-cz. 3. §-ában jelzett célokra fordítandók.

21. §. Jelen rendeletem 1897. évi június hó 1-én lép életbe, a mely napon minden e tárgyra vonatkozó eddigi ellenkező határozmány vagy rendelkezés hatályát veszti.

Miről a törvényhatóságot jelen rendeletem pontos és szigorú betartása, illetve végrehajtása végett ezennel értesítem.

Budapesten, 1897. évi június hó 3-án.

*Perczel. s. k.*





# Budapest székes főváros főkapitányának a kerékpáros közlekedésre vonatkozó rendelete

28,205.

fk. I. 1897. sz.

## Hirdetmény.

*A kerékpárral közutakon és köztereken való közlekedés tárgyában f. évi junius hó 3-án 42,159/V—c) sz. a. kibocsátott belügyminiszteri körrendelet 2. §-ában, nemkülönben az 1881: XXI. t.-cz. 7. §-a a) pontjában gyökerező jogomnál fogva, a közbiztonság, a közrend és a szabad közlekedés biztosítása érdekében a székes főváros területén kerékpárral közlekedő egyéneket a következőkről értesítem:*

1. A kerékpározás a következő utcákban, utakon és tereken tilos.

a) a IV. kerület területén a Kossuth Lajos-utcában, a Ferencziek terén, Kigyó-utcában, Kigyó-téren, Koronaherczeg-utcában, Szervita-téren, Krisztof-téren és Váczi-utcában.

b) a Dorottya-utcában.

c) a Baross-utca, Dob-utca és Király-utczának a körúton belül eső részén.

Mindezen utcákon és tereken a kerékpározás április 1-től október 31-ig reggeli 7 órától esti 9 óráig, november 1-től márczius 31-ig reggeli 7 órától esti 8 óráig tilos.

d) Az Andrássy-útnak az Octogon-térről az Aréna-útig terjedő szakaszán a kerékpározás április 1-től október 31-ig d. u. 4 órától esti 9 óráig csak a jobb- és baloldali mellék kocsitúton van megengedve, ellenben a középső úttesten, valamint a Stefánia-úton a víztoronyig a jelzett évszakban és időben tilos.

*c)* Egyáltalában, tehát úgy éjjel, mint nappal, tilos a kerékpározás a városban és a Dunaparton fekvő sétányokon és sétatereken, valamint a Duna jobbpartján fekvő mindazon utcákban és utakon, melyek oly keskenyek vagy lejtősek, hogy azokon a kerékpározás úgy az egyéb közlekedésre, mint magukra a kerékpározókra nézve veszélyes lehet.

*f)* A lánczhidon a kerékpározás reggeli 7 órától esti 8 óráig tilos. Ezen idő alatt a kerékpárt kézen kell átvezetni.

2. Az üzleti célokra, áruszállításra, kézbesítésre stb. használt három- vagy kétkerekű kerékpárokon a közlekedés az *a) b) c)* és *d)* alatt felsorolt utakon, utcákon és tereken is (a városban és a Dunaparton fekvő sétányok és sétaterék kivételével) meg van engedve, ha az ily kerékpárok az üzlet, cég vagy vállalat nevét és lakását feltüntető és a gép elő részén alkalmazott, jól olvasható felirati táblákkal el vannak látva.

3. Különösen figyelmeztetem a kerékpározókat a hivatkozott belügyminiszteri rendelet 6. és 7. §-ának, valamint az általános hajtási szabályoknak azon határozmányaira, hogy :

*a)* a kerékpárral mindig az út baloldalán kell haladni,

*b)* szembejövő járművek, kerékpárok és csapatok előtt balra kell kitérni,

*c)* járművek, kerékpárok stb. megelőzése alkalmával jobbra kell kerülni.

4. A körrendeletben említett mérsékelt sebesség alatt a székes főváros belterületén oly sebesség értendő, mely mellett a kerékpáros gépét 4—5 méter távolságra még megállítani képes, azaz oly sebesség, mely 8—10 kilométert óránként meg nem halad.

5. A kerékpárosok figyelmébe ajánlom még

a 42,159. sz. körrendelet 16. §-ának azon határozmányát, hogy a kerékpárosok a rendőrközegek felszólításának és rendelkezéseinek engedelmeskedni tartoznak, a rendőrközegek felszólítására megállani és magukat ezek felhívására igazolni kötelesek; a kihágáson ért és magukat igazolni nem tudó kerékpárosok kötelesek gépüket kézen vezetve, az illető rendőrközeget a legközelebbi rendőri hivatal helyiségébe követni.

6. A kerékpár lámpáinak kötelezően előírt kivilágítási idejére nézve az utcái közlámpák meggyújtása és kioltása közötti idő tekintendő mérvadónak, meggyújtandók ezenkívül a lámpák ködös időben nappal is.

7. Jelen hirdetményben foglalt rendelkezések ellen vétőket a ker. kapitányságok a 42,159/1897. sz. körrendelet 18. §-ában megjelölt pénzbüntetéssel, illetőleg elzárással büntetik.

8. Ezen hirdetmény határozmányai azonnal hatályba lépnek.

Budapesten, 1897. junius hó 30-án.

Rudnay Béla s. k.  
főkapitány.



## TARTALOMJEGYZÉK.

1. A kerékpár története. . . . .	3
2. Kik kerékpározzanak ? . . . . .	12
3. Kik ne kerékpározzanak ? . . . . .	15
4. A kerékpár megválasztása. . . . .	16
5. A kerékpár alkatrészei. . . . .	21
6. A kerékpár főkellékei. . . . .	26
7. A kerékpáros ruházata. . . . .	33
8. A kerékpár jókarban tartása. . . . .	37
9. A kerékpár javítása. . . . .	40
10. Mikép tanuljunk meg kerékpározni ? . . . . .	44
11. A kerékpározás hygieniája. . . . .	48
12. Turisztika. . . . .	52
13. Versenyzés. (Training.) . . . . .	56
14. Rekordok. (Világrekordok. Magyar rekordok.) . . . . .	61
15. Függelék (Országos útszabályok. Fővárosi rendőrség szabályai.) . . . . .	66





# Magyar Kerékpáros \* \* \* \* és Athletikai Sport

VII. évfolyam.

Szerkeszti: **Dr. Korchmáros Kálmán.**

„A Magyar Athletikai Szövetség“,  
a „Magyar Kerékpárkereskedők és  
Gyárosok Egylete“,

valamint számos kerékpár- és sport-egylet

**hivatalos közlönye.**

Évenként 42 számban jelenik meg.

A legrégibb és legelterjedtebb sportlap.

Minden kerékpárosnak és sportembernek  
hasznos, szükséges tudnivalókat közöl.

**Előfizetési ára egy évre 4 frt.**

Szerkesztőség és kiadóhivatal:

**Budapest, VI., Gyár-utca 62. sz.**

# A „Magyar Könyvtár“

célja az, hogy a magyar és külföldi irodalom termékeit **oly olcsó áron** hozza forgalomba, hogy azokat a legszerényebb viszonyok közt élők is megszerezhessék.

Mindamellett, hogy a **legjobb minőségű famentes papíron** a legtisztább nyomással jelenik meg, a „Magyar Könyvtár“ egy-egy füzetének ára csak **30 fillér (15 krajczár)**. Füzetei nemcsak kiváló régibb íróink műveinek gondos új kiadásait tartalmazzák, nemcsak a külföldi irodalom remekeinek jeles fordításaival gyarapítják a magyar közönség könyvtárait; hanem közlik újabb magyar íróknak eredeti munkáit is, természetesen javát annak, mit a mai magyar tudományos és szépirodalom termel.

A „Magyar Könyvtár“ lehetőleg sokoldalú, nagy gondot fordít az iskola szükségleteire is, külön iskolai kiadásokat nyújtva; a mellett törekszik, hogy a vállalat nagyobb legyen, hogy az **olvasó közönség minden osztálya** találjon benne a maga számára valót. Felöleli a szépirodalom minden ágát: ad elbeszéléseket, kisebb regényeket, színműveket, verseket; ezenkívül közöl az irodalomtörténet, nemzeti és világtörténet, a természettudományok stb. körébe vágó munkákat is. A ki a „Magyar Könyvtár“ eddig megjelent füzetait megszerzi, a **legolcsóbb áron** a legértelmesebb házi könyvtárhoz jut.

Az eddig megjelent **100** szám **együtt véve havi 1 frtos részletfizetésre is** kapható.

Az első részlet kifizetése után a 100 szám egyszerre szállíttatik.

Kivágandó és beküldendő.

.....könyvkeres-  
kedésének .....

## Megrendelő bárcza.

Alulírott megrendelem a „Magyar Könyvtár“ **első 100 számát** 15 frt értékben. Kötelezem magamat mindaddig minden hó elsején **havonként 1 frtot** fentnevezett cégnek befizetni, míg a teljes vételár törlesztve nincs.

A részletfizetés be nem tartása esetén a cég a részletet a rendelő költségén postai megbízás útján beszedi. A megbízás be nem váltása esetén a számla teljes összege azonnal esedékké válik.

Név és állás:

Lakhely és kelet:

# Szalay—Baróti Magyar Nemzet Története.

4 kötetben, a magyar szent koronával díszített vászonkötésben 30 frt, a Corvinák stílusát utánzó remek félbőrötésben 32 frt.

E mű eredetijét Szalay József írta és ezt a Magyar Tudományos Akadémia 1884-a Szilágyi-féle nagy jutalommal tűntette ki. Azóta a történeti kutatások eredményei meg bővítették a magyar történetírás anyagát és ehhez képest végezte az átdolgozást dr. Baróti Lajos.

Ez az első nagyszabású, egységes magyar történet. A nagym. Vallás- és Közoktatásügyi m. kir. ministerium 17795—1895. sz. a. kelt magas rendeletével Szalay—Baróti „Magyar Nemzet Történeté“-t, mint a hazai történet tanulmányozására és a nemzeti érület ápolására kiválóan alkalmas művet, az összes hazai iskoláknak megszerzésre ajánlotta.

**1191 képpel**

(szövegek, műmelléletek, hasonmások):

**LAMPEL RÓBERT (Wodianer F. és Fiai)**

könyvkiadása.

Budapest, Andrásy-út 21. sz.

**GRACZA GYÖRGY**

**Az 1848—49.**

**Magyar Szabadságharcz  
Története.**

Az illusztrációkat (881 kép és színnyomatu mellékletek) összeállította **Kreith Béla** gróf. Teljes öt díszkötésű, a budai honvédszobor dombornyomatával ellátott kötetben.

— — — **Ára 35 forint.** — — —

A nagy munkában foglalt képek következőképen oszlanak meg :

Tartalmaz : 338 arczképet, 22 allegorikus, 106 csataképet, 17 emlék-, 22 forradalmi képet, 26 gúnyképet, 53 hasonmást, 110 jelenetet, 39 katonai, 40 akkori látképet, 84 reliquiát, 24 szent helyet ábrázoló képet. Összesen 881 kép, színes műmellékletek, térképek.

**Lampel Róbert (Wodianer F. és Fiai)**

könyvkiadása.

**Budapest, Andrássy-út 21. sz.**





Zala

György

*budavári  
honvédszobra*



érezbe öntött,  
kisebbitett alak-  
ban

**60 frt.**

**E minden izében magyar műemlék, kisebbítve, érezbe öntve, fémtalappal 60 frtért, fehér márványtalappal 70 frtért kapható. A szobor magassága talapzat nélkül 52 cm., talappal 75 cm. — A szobor 5 frtos havi részletfizetésre is megszerezhető.**

# KÖLTŐK ALBUMA

SZERKESZTI RADÓ ANTAL.

*Nagy negyedrétiú díszmű, fényes kiállításban, melyhez hasonló eddig magyar nyelven nem jelent meg. Remek díszkötésben, 28 részben fénynyomatú, részben heliogravure műmelléklettel.*

## Az anthológiában képviselt költők:

Arany László	Kozma Andor	Szabolcska Mihály
Ábrányi Emil	Jakab Ödön	Szalay Fruzina
Bartók Lajos	Ignotus	Szávay Gyula
Bulla János	Kiss József	Szász Károly
Dömötör Pál	Lévay József	Torkos László
Endrődi Sándor	Makai Emil	Vajda János
Fejes István	Móra István	Váradi Antal
Gyulai Pál	Palágyi Lajos	Vargha Gyula
Heltai Jenő	Pósa Lajos	Zichy Géza
Inczedy László	Reviczky Gyula	és
Komócsy József	Szabó Endre	számos mások.

A *Költők Albuma* a magyar festőművészek színét-javát is egyesíti, tehát mintegy *művészeink anthológiája* is. Részt vett e munka illusztrálásában jóformán az egész magyar művészgárda, kiki a tőle telhető legjobbat nyújtva.

## Az anthológiánál közreműködő festők:

Baditz Ottó	Ferenczi Károly	Knopp Imre	Spányi Béla
Bihari Sándor	Grünwald Béla	Kriesch Aladár	Spányik Kornél
Both Menyhért	Halmi Arthur	László Fülöp	Székely Árpád
Cserépy Árpád	Hegedüs László	Mannheimer G	Szlányi Lajos
Csók István	R. Hirsch Nelly	Márk Lajos	Tull, Ödön
Düdits Andor	Ipoly Sándor	Olgyay Ferencz	Ujváry Ignác
Faragó József	Jendrassik Jenő	Pataki László	Vágó Pál
Fényes Adolf	Karvaly Mór	Pap Henrik	Vajda Zsigmond
Ferraris Arthur	Kimnach László	Réthy István	

E művészek képei legnagyobb részt gyönyörű *heliogravure*ökben vannak sokszorosítva, még pedig elsőrangú intézetekben. E külön papírra nyomott *műmellékleteken* kívül számos *iniciálás* rajz díszíti a szöveget.

**Ára 28 forint.**

E díszművet a kiadó cég havi *részlet* *fizetésre* is szállítja. — Megjelen!

**LAMPEL R. (Wodianer F. és Fiai)**

es. és kir. udv. könyvkereskedés, könyvkiadóhivatalában

**BUDAPESTEN, VI. ker., Andrassy-út 21. sz. a.**

nyomatott Wodianer F. és fiai-nál, Budapest.



45. **Edgar Allan Poe.** Rejtelmes történetek. Fordította *Tolnai Vilmos.*
46. **Jókai Mór.** Emlékbeszéd Rudolf trónörököséről és egyéb beszédek.
47. **Kozma Andor.** Vig elbeszélések.
48. **Butti E. A.** Az erköcs-telen. Elbeszélés. Olaszból fordította *Tóth Béla.*
49. **Petőfiné Szendrei Julia** naplója és levelei Térey Marinhoz. Jókai előszavával.
50. **Arden Enoch.** Irta Tenyson Alfréd. Ford. *Lőrinczi (Lehr) Zsigmond.*
51. **Huszárszerelem.** Vigjáték. Irta *Murai Károly.*
52. **Válogatott magyar népballadák.** Rendezte és bevezetéssel ellátta *Morvay Gy.*
53. **Énekek éneke.** Dramolett egy felvonásban. Irta *Felice Cavallotti.* Magyar színre alkalmazta *Radó Antal.*
54. **Fáy András válogatott meséi.** Rendezte és bevezetéssel ellátta *Badics Ferencz.*
55. **Salagub gróf.** A medve. Oroszból fordította *Ambrozi D.*
56. **Hajótöröttek.** Nyolcz elbeszélés Irta *Ambrus Zoltán.*
57. **Egy fiu szenvedése.** Elbeszélés. Irta *Meyer Konrád Ferdinánd.* Ford. *Hevesi S.*
- 58—59. **Helvila.** Dráma 5 felv. Irta *Jókai Mór.*
60. **Falusi asszonyok és egyéb elbeszélések.** Irta *Csehov A.,* ford. *Szabó Endre.*
61. **Kölcsey Ferencz válogatott beszédei.** Sajtó alá rendezte, bev. és magyarázatokkal ellátta *dr. Radnai R.*
62. **Ujjászületés.** Dr. Benary Leonárd hátrahagyott írásából. Amerikai regény. Irta *Charles Yke.* Ford. *Sz. E.*
63. **Pázmány Péter élete.** Irta *dr. Áldasy Antal.*
64. **Falk Miksa.** Erzsébet királynéről. Visszaemlékezések. A királyné arcképével.
65. **Cicero.** Az öregeségről. Fordította *Fábián Gábor,* javította *Latkóczy Mihály.*
66. **Rudyard Kipling.** Indiai történetek. Ford. *Mikes Lajos.*
67. **Kabos Ede.** A csengeri kalapok és egyéb történetek.
68. **Szalárdi János** Siraalmas krónikája. Kiadta *Angyal D.*
- 69—70. **Arany János.** Toldi. (Isk. kiadás.)
71. **Molière.** A fősvény. Vigjáték felv. Ford. *Hevesi Sándor.*
72. **Fekete vér.** Dráma 5 felvonásban Irta *Jókai Mór.*
73. **Plutarchos,** Perikles. Ford. *Dr. Kacsovics Kálmán.* Bevezette *Tóth Rezső.*
- 74—75. Szemelvények **Arany János** kisebb költeményeiből. Rendezte és bevezetéssel ellátta *Moravcsik G.* (Isk. kiad.)
76. **Spanyol elbeszélők** (Palacio Valdés, Frontaura, Pardo Bazán, Alas.) Ford. *Szalai E.*
77. **Nansen Fr.** Éjen és jégen át. I. Rövidítve fordította *dr. Brózik K.*
78. **Nansen Fr.** Éjen és jégen át. II. Rövidítve fordította *dr. Brózik K.*
79. **A peleskei nótárius.** Irta gróf *Gvadányi József.* Sajtó alá rendezte *Kardos Albert.*
80. **Don Pietro Caruso.** Színmű egy felv. Irta *Roberto Bracco.* **Parasztbecsület.** Népszínmű egy felv. Irta *G. Verga.* Mindkettőt fordította *Radó Antal.*
81. **Mikszáth Kálmán.** Két elbeszélés. Homályos ügy. A táborszernagy halála.
82. **Coppée F.** Henriette. Elbeszélés. Fordította *Bottlikné Tölgyessy Margit.*
83. **Matilde Sarao.** Leányok. Elbeszélés. Olaszból fordította *Tóth Béla.*
84. **Sophokles.** Antigone. Fordította, bevezetéssel és jegyzetekkel ellátta *Kemenes (Kempfs) József.*
85. **Ábrányi Emil.** Márcziusi dalok és egyéb költemények.
86. **Tolnai Lajos.** A nagygyárosék és egyéb elbeszélések.
- 87—88. **Toldi estéje.** Költői elbeszélés hat énekben. Irta *Arany János.* (Isk. kiadások sor.) Kiadja és bevezetéssel ellátta *Bánóczi J.*
89. **Borús szerelem.** Színmű



- 3 felv. Irta *Giuseppe Giacosa*. Ford. *Radó A.*
90. **Heltai Gáspár Válogatott meséi.** Bevezetéssel és jegyzetekkel ellátta *Imre L.*
91. **Musset. Tizian fia.** Elbeszélés. Francziából fordította *Marquis Géza.*
92. **Kielland Sándor, Elbeszélések.** Norvégből fordította *Ritók Emma.*
93. **Világok harcza.** Marslakók a földön. Regény. Irta: *H. G. Wells.* Ford. *Mikes Lajos.* I. rész.
94. **Ugyanaz.** II. rész.
95. **Kölcsey Ferencz Válogatott versei.** Összeállította és bevezetéssel ellátta *Négyesy László.*
96. **Boccaccio, Válogatott elbeszélések a Dekameronból.** Fordította és bevezetéssel ellátta *Radó Antal.*
97. **Keleti Gusztáv: Idősb Markó Károly.** Négy képpel.
98. **Franczia elbeszélők tára.** Második sorozat. *Daudet. Claretie. Prévost. Coppée. Alis. Epheyre.*
99. **Olasz elbeszélők tára.** Második sorozat. *Capuana. Castelnovo.* Ford. *Tóth Béla.*
100. **Jókai Mór.** Szép Angyalka. Kis képek.
101. **Arany János.** Az első lopás. Jókai ördöge. Bevezetéssel ellátta *Komáromy L.* (Isk. kiad.)
- 102—105. **Szemelvények Arany János Toldi szerelme** című eposzából. Rendezte és bevezetéssel ellátta *Moravcsik Géza.* (Isk. kiad.)
- 106—108. **János király.** Irta *Shakspeare.* Ford. *Arany J.* (Isk. kiad.)
- 109—112. **Hamlet, dán királyfi.** Irta *Shakspeare.* Ford. *Arany János.* (Isk. kiad.)
113. **Papp Dániel.** Utolsó szerlem és egyéb elbeszélések.
114. **A botcsinálta doktor.** Vigjáték három felvonásban. Irta *Molière.* Fordította *Gabányi Árpád.*
115. **Virág Benedek Válogatott költeményei.** Bevezette és jegyzetekkel kísérte *Zlinszky Aladár.*
116. **Murai Károly.** Mesemese.
117. **Kerékpáros-katé.** Irta *dr. Korchmáros Kálmán.*
118. **Orosz elbeszélők tára.** Jezsov. Juzsin. Szalagub. Fordította *Ambrozovics Dezső.*

## LAMPEL RÓBERT (Wodianer F. és Fiai)

Budapesten, VI. ker., Andrásy-ut 21. sz. a.

**A nagyméltóságú vallás- és közoktatásügyi magyar kir. ministerium 1286/98., 3644/98. és 3935/98. eln. sz. alatti m. rendeletekkel a Magyar Könyvtárnak 1., 3., 5., 8., 11., 12., 19., 20., 21., 22., 26., 27., 30., 31., 32., 34., 36., 37., 38., 42., 43., 44., 46., 49., 50. számú füzetit a középiskolák, polgári fiu- és leányiskolák, óvónő-, tanító- és tanítónő-képző intézetek, valamint a felsőbb leányiskolák és felső kereskedelmi iskolák számára ajánlotta. Ugy szintén Budapest székes főváros Tanácsa 27563/98. sz. végzésével a Magyar Könyvtár iskolai czéloknak megfelelő füzetit a fő- és székvárosi polgári, felső kereskedelmi, felsőbb leány- és főreáliskolai ifjúsági könyvtárak számára való beszerzésre ajánlotta.**

Wodianer F. és fiaival, Budapest.