



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Páncrél Lajos*

Cím: *A vaspáripától — a kerék-*

párig

Forrás: *Ujság*

Bpest
(Hely)

1936. VI. 7.
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy

796.6

Hely

Idő

"1936"

Személy

Helyszám

A VASPARIPÁTÓL — A KERÉKPÁRIG

Beszélgetés Kirchknopf Ferencel, a „bicikli méltóságosával”, a magyar kerékpározás multjáról, jelenéről és jövőjéről

A kormányzó Kirchknopf Ferenc dr. nyugalmazott székesfővárosi tiszti ügyésznek a magyar kerékpársport fejlesztése érdekében sok éven át kifejtett érdemes tevékenysége elismerésül a kormányfőtanácsosi címet adományozta.

(Hivatalos lap.)

A Lipót-körut egyik lakásába szaporán csengetnek be a táviratkihordók, gyakran szól a telefon, tízével-huszával érkeznek a levelek: mindegyik gratulációt hoz Budapest új méltóságos urának, Kirchknopf Ferenc dr.-nak, akinek kiténtetését igen széles körben nagy öröm fogadta. Kirchknopf a magyar kerékpársport fejlesztése érdekében kifejtett munkásságáért kapta meg a magas kiténtetést, de nemcsak ezen a téren ismerik sokan —, évtizedek óta nagy szerepet játszik a magyar evezőselemben is, itt is megelégedést és örömet keltett a kiténtetés. Mind a két sportágban előbb mint versenyző bizonyította be hívatottságát, hogy aztán a versenyző tapasztalataival gazdagodva, mint vezető az irányítás munkáját végezze.

A kerékpározás magyar uttörői

A kiténtetés alkalmából érdemes feleleveníteni a magyar kerékpározás multját. Valamikor a legnépszerűbb magyar sport volt, a Tattersall dögölt salakján, majd a Millennáris-pálya cementteknőjében ezrek és ezrek lelkesedtek az izgalmas versenyeken. Az ut, amit a kerékpár Magyarországon befutott, érdekes és változatos. Kezdetben mint *szórakozás* hódított, azután a *sport* lett a hangsúly, manapság pedig — *kényérkereseti eszköze* jelentős tömegeknek.

Beszéljen erről az utról a magyar kerékpározás uttörője:

— Az uttörés érdeme — szerénykedik az új méltóságos — nem illet meg, mert amikor én bekapcsolódtam a kerékpározásba, akkor az utat már kitaposták előttem *Minnich Jenő*, *Phillippovits Emil*, aki 1885-ben Európaszerte megsodált teljesítményt állított fel, amikor Pestről öt nap alatt Párizsba biciklizett, *Wiegand Rezső*, *Manno Miltiades*, a nemrégiben elhunyt nagyszerű allround sportember, *Rottenbiller*

Gigi, az első tervszerűen versenyző magyar kerékpáros, *Gillemot Ferenc*, aki akárcsak *Manno Miltiades*, egész sereg sportágban szerepelt kiténtően, *Schwab Cody*, aki furcsa keresztnevet tőlünk, kerékpárosoktól kapta, amikor biciklijével versenyre kelt a Pesten járó texasi cirkuszi lovassal, *Codyval* és a *Tattersallban* nagy küzdelemben *legyőzte a váltott texasi lovakkal versenyző nagyszerű vadnyugati lovat*. Én csak hozzájuk csatlakoztam, velük versenyeztem — mindössze három esztendeig, hogy azután az adminisztratív térre lépve, egyengessem a kerékpársportot Magyarországon.

— Mióta kerékpároznak Pesten?

— A hetvenes évek végén, *1878-ban jelent meg a pesti utcákon az első kerékpár*. Persze, ez nem a mai értelemben vett kerékpár volt, hanem a magaskerekű bicikli, nemzetközi nevén a *velocipéd*. Első kereke háromszor akkora volt, mint a hátsó, ezen menni még akrobatikus mutatványnak számított, különösen lejtőn lefelé, amikor rendszerint azzal végződött a biciklizés, hogy az első kerék nagy sulya következtében megbillent az egész gép s aki rajta ült, szabályos szaltóval lepottyant a földre. Ezt a velocipédet egy *Stieglitz* nevezetű ember hozta Pestre s amikor a magyar fővárosba jött, a kellemest a hasznossal akarta összekapcsolni, lévén az egyik lincolni velocipédgyár megbízottja. A velocipéddel nagy feltűnést keltett — de nem a kellemes értelemben. Az emberek megbotránkoztak rajta, kigunyolták, az utcagyerekek megdöbölték, bizonyos, hogy a bicikli pesti premierje kudarcba fulladt, amit bizonyít az is, hogy *Stieglitz ur* egyetlen rendelés nélkül távozott el a magyar fővárosból.

A kerékpár első sikere

— A kudarc után nem sokáig kellett várakozni a kerékpár első sikerére. A következő évben újból megjelent a velocipéd, ezuttal egy Amerikából hazatért magyar mérnök, névszerint *Kosztovics László* mutatta be. A gépe volt tetszetősebb, vagy a megjelenése szimpatikusabb — most már nehéz lenne megállapítani, tény azonban, hogy amikor *Kosztovics* feltűnt a velocipédjével, *Stieglitz ur* pesti kirándulásával *el'ántéshben, kellemes feltűnést keltett* érdeklődéssel nézték a furcsa gépet, az ügyesen és tetszetősen kerékpározó mérnököt s végül még meg is tapsolták a ritka mutatóványért. Ez volt a kerékpár első sikere Magyarországon, ekkor kezdte meg hódító útját, *Kosztovics* mellett, *Ridley Lajos*, *Vermes Lajos* és lovag *Cherloy* voltak az első velocipédesek és a kerékpározás annyira népszerű lett, hogy a régi Szikszay vendéglőben összegyűltek közel százan és megalakították az első kerékpáros egyletet, *Budapesti Kerékpáros Egyesület* név alatt. Ekkor használták először a *kerékpár* elnevezést, ami megmaradt mind a mai napig, győztesen került ki abból az elnevezési harcából, amelyben sokan inkább *vasparipának* akarták elkeresztelni. A nyolcvanas évek elején már annyira népszerű volt a kerékpározás Pest utcáin, hogy — az új divat megkapta az első hatósági megrendszabályozást: *Thaisz Elek* főkapitány a járőkelők testi épségének megvédésére való hivatkozással *eltiltotta a város területén a biciklizést*. A főkapitányi tilalom a kerékpározók megsaporodott táborában nagy megdöbbenést és felháborodást keltett, harcha szálltak ellene és sikerült is elérniök rövid időn belül

a tilalom visszavonását. A fejlődés tehát újra megindulhatott és 1885-ben megtartották Magyarországon — az első kerékpárversenyt.

Szórakozás és sport

Az első kerékpárverseny — idézi tovább a régi emlékeket Kirchknopf Ferenc dr. — a gödöllői országúton és a Hermina-uton folyt le, később a Tattersall volt a versenyek színhelye, mikor pedig 1896-ban megépítették a Millenáris sporttelepet, itt már szép, cementes pályát kapott a magyar kerékpársport s ez a versenypálya abban az időben egyike volt Európa egyik legszebb és legjobb pályájának. A biciklizés azonban abban az időben nemcsak sport s hosszú ideig nem is elsősorban sport, hanem divat és szórakozás volt. Nem a tömegben, hanem az ugynevezett „jobb emberek“ között hódított, amiben mindenestre szerepe volt annak, hogy nem olcsó mulatság volt a biciklizés. Angliából kellett a gépet hozatni s emlékszem, mikor a kilencvenes évek elején, gimnazista koromban az első gépet megkaptam — a bicikli kétszáz forintba került. Tekintélyes, komoly összeg volt abban az időben. A biringhami és manchesteri gépeket később a német, majd az osztrák Puch-gépek váltották fel, amelyek különösen népszerűek lettek nálunk, míg Magyarországon az első kerékpárt 1898-ban gyártotta az egyik varrógépgyár.

— A kerékpározás igazi népszerűsége akkor kezdődött, amikor a velociped két egyforma nagyságú kerekes géppé egyszerűsödött, a gépek olcsóbbak lettek s végül amikor a kerekek tömör gummiját felváltotta a pneumatik, amelynek feltalálását a kerékpározás fejlődésében talán a legnagyobb jelentőségűvé kell értékelni. Divat lett a biciklizés, kellemes szórakozásnak tekintették s a mai kirándulási és week-endezési láznak tulajdonképpen a kerékpározás volt az őse. Kisebb-nagyobb társaságok összeálltak — a hölgyek is nagy előszeretettel vettek részt a biciklizésben — s a vasárnapi program: biciklikirándulás volt. Különösen a gödöllői utat favorizálták részint azért, mert erre volt legjobb út, részint pedig kellemes, kedves vendéglők, kiskocsmák húzódtak meg az út mentén. Itt volt a Zöldike, a Sárga csikó, a Cinkotai Nagy Itce, a Bécs felé vezető úton a Dóra csárda és az Ürömi csárda, Vác felé pedig Göd volt a biciklisták kedvenc kirándulóhelye. Egy-egy szép vasárnap, vagy ünnepnap rajokban haladtak az országutakon és a csárdák körül százával „garaszíroztak“ a kerékpárok, míg tulajdonosuk a csárdában, vagy a kerthelyiségében falatozott, itta a habzó

sört vagy a könnyű bort. Ahogy ma szép nyári vasárnap ezek és ezek lepik el a Dunát, mennek a week-end telepekre és a hegyekbe, — abban az időben a kerékpározás jelentette a vasárnapi szórakozást, testedzést és üdülést.

Az ördög kerekesei

— Amilyen gyorsan hódított a kerékpár a városokban s elsősorban Budapesten, annyira nem tudott gyökeret verni vidéken. Pestkörnyéken a kirándulók még népszerűsíteni tudták, a falu embere azonban nem tudott felmelegedni a titokzatos gépezet iránt, sőt vidéken rokonszeny helyett határozott ellenszeny nyilvánult meg a kerékpárral és a kerékpárossal szemben, akiket az ördög kerekeseinek neveztek el. Eleinte bizony, a faluba tévedt biciklistának elsősorban arra kellett vigyáznia, hogy agyon ne verjék, volt példa, hogy egy faluban kaszákkal, kapákkal felfegyverkezve vonultak ki a biciklisták ellen. A lovak megbokrosodását, az aprójóságok gázolását féltették tőlük és ellenszenvet éreztek azzal a misztikummal szemben, ami az embernek a furcsa gépen való megjelenését jelentette. Ez ismétlődött meg később az autó esetében, a maga idejében azonban az egyszerű emberek előtt a bicikli éppen olyan érthetetlen szenzáció, megfejthetetlen titok volt, mint később az autó.

A bicikli — ma

A régi emlékek, az őskor sok színes és érdekes fejezete után, a kerékpározás mai helyzetére és szerepére terelődik a szó.

— A kerékpár — mondja Kirchknopf Ferenc — az idők során teljesen átalakult. Nemcsak szerkezetileg, hanem lényegében is. Ma már nem divat abban az értelemben, mint volt a századvégén és a huszadik század elején, nem eszköze a szórakozásnak és a kirándulásnak, mint amikor nemcsak a legjobb polgári családok tagjai, de igen sok arisztokrata is büszkén felült a bicikli nyergére. Ebben a szerepében felváltotta — az autó. Mint sport változatlanul népszerű, bár látszólag ez a népszerűség sem olyan arányu, mint régen volt. De csak látszólag. A multban ugyanis a kerékpár volt az első tömegsport, amely ezeket és ezeket gyűjtött össze egy-egy érdekesebb verseny megtekintésére. Azóta fejlődött a legtöbb sportág s ebben a fejlődésben igen csak kiegyensúlyozódtak a nézőszám-beli különbségek.

— A bicikli az idők során a szórakozás, a vasárnapi kirándulás eszközeiről — fontos népjóléti tényezővé, kenyérkereseti eszközzé vált. És furesa, hogy éppen azóta kezdik lenézni, pedig a nagy megbecsülést éppen most érdemelné meg. A kerékpár mai szerepe a háboru utáni gazdasági viszonyok között kezdett kialakulni. A küldőncszolgálat kerékpárszolgálatára után, moziknál a pendlizés körül, üzleteknél a kihordás terén, majd legujabban a déli ebédhordásnál egyre nagyobb szerepet kapott a kerékpár: és a szórakozási eszközből közlekedési eszközzé vált, főleg azoknál a munkástömegeknél, amelyek Pestkörnyéken kerestek olcsó lakást és innen kerékpárral járnak be a munkahelyükre.

— Az egész világon mintegy hetvenmillió ember kerékpározik, Magyarországon körülbelül 250.000 kerékpár van. Tekintélyes szám, komoly, hatalmas tömeg a kerékpáros társadalom, amely megérdemli a legmesszebbmenő támogatást. A hivatalos körök figyelme most kezd feléjük fordulni — a biztosítási rendeletet határozottan üdvösnek kell tartani. Bizonyos, hogy most, amikor a biztosítással a háta mögött a kerékpárosnak nem kell folytonosan attól rettegni, mi lesz, ha ellopják a biciklijét, fellendül a vásárlási kedv olyanoknál, akiknek még nincs gépük és a régi gépeket is szívesen kicserélik új gépekre. A biztosítási rendelet így érezteti hatását a kerékpárosokon keresztül az iparban és a kereskedelemben is. Azonban nem szabad megállni ennél. A világvárosok mintájára, meg kell építeni a forgalmasabb helyek közelében a bicikligarázsokat, sürgősen keresztül kell vinni a kerékpárok rendszámozását, s ha ez megtörtént, nyugodtan megnyithatjuk előttük a forgalmas utak eddig tilos szakaszait. Ha megvan a rendszámtábla, könnyű a lehetőség az ellenőrzésre.

A múlt és a jelen után az utolsó kérdés a kerékpár jövőjéről hangzik.

Kirchknopf dr. elgondolkodva válaszol:

— A kerékpár jövője? Folytak és folynak kísérletek, amelyek arra irányulnak, hogy a kerékpárt felvigyék a levegőbe. Ez valóban nem fantasztikum, a láb a hajtásban ki tud fejteni olyan erőt, hogy valami szellemes szerkezet segítségével gépestül együtt levegőbe vigye az embert. Lehet, hogy előbb-utóbb kitalálják ennek a titkát, pedig voltaképpen a kerékpárnak nincs sok szüksége a fejlődésre. A kerékpár jövője — a mai jelenje. Mai formájában tökéletes közlekedési eszköz, azzal a hallatlan előnnyel, hogy olcsó, igénytelen, nem

kíván semmi üzemanyagot. A mai kerékpárversenyzők ki tudják fejteni a negyvenkilométeres órátlagot és a versenyzők 6 és fél óra alatt jönnek Bécsből Budapestre, tehát ugyanannyi idő alatt teszik meg az utat, mint — az utasokat szállító autobusz. Persze erre a teljesítményre csak versenyzők képesek, az összehasonlítás azonban mindenesetre jó arra, hogy bebizonyítsa mennyire megállja helyét a bicikli a modern közlekedés, a modern technika korában is.

PÁNCZÉL LAJOS