

A KERÉKPÁROZÁS KULTÚRÁJÁNAK KIALAKULÁSA MAGYARORSZÁGON

A kerékpár a 19. sz. utolsó két évtizedében vált általánosan ismert közlekedési és sporteszközzé Magyarországon. Az emberek ebben az időben tanulták meg használni a „vasparipát”. Ennek nyomán új gondolatok törtek maguknak utat, megváltozott a közvélemény értékítélete, a kerékpározás szervezeti keretei is létrejöttek, s kialakult a tárgyi kultúrája is. Ez a két évtized a *kerékpár hőskora* hazánkban.

A kerékpározáshoz három dolog szükséges: a gép, az ember — és jó, ha van út is. Ami a *kerékpárt* illeti, szerte az országban új és új *kerékpárüzletek* nyíltak. A nagy kerékpárgyártó cégek a növekvő keresletet látva, egymás után létesítettek lerakatot. Jó üzleti érzékkel, az üzletek mellett *kerékpáros iskolákat* is nyitottak Budapesten. 1900-ban 10 kerékpáriskola volt a fővárosban, közülük nyolcban meg is lehetett vásárolni a bicikliket, alkatrészeket. Az „Attila” kerékpáriskola még zártkörű tanulási lehetőséget is biztosított a hölgyek részére. Megjelentek a kerékpár karbantartásról szóló könyvek, megszülettek a kerékpáros sporttal foglalkozó újságok.

Magyarország *útjai* azonban nem kedveztek a kerékpárosoknak. Kevés volt a jól kiépített út. A kavicsos utakon repkedtek a kövek a kerekek alól, a földutak gördöngyösek voltak, feláztak, sok volt a kátyú. A faburkolatú Andrássy út (ma: Népköztársaság útja) mellett a gödöllői országút volt a fővárosi kerékpárosok kedvelt útvonala. Az Alföld útjaira viszont igen sok panasz hangzott el. Ennél jobb minőségűnek, bár fásasztóbbnak tartották a Felvidék és Erdély útjait.

Hazánkban, annak ellenére, hogy a kerékpárra a sportembereken kívül először a fiatal arisztokraták ültek fel, a kerékpározás nem vált az arisztokrácia kedvelt sportjává. A lovaglással ellentétben — amihez igen gyakran hasonlították a kerékpározást — a kerékpár vásárlását az évek múlásával egyre többen engedhették meg maguknak. A kerékpár populáris jellegét az is megerősítette, hogy sokan *munkaeszközként* kezdték használni. Ezzel járt a boltiszolga, a küldönc, a sürgönykihordó, a postás. A kerékpárt hobbyként használók zöme az önálló iparosok, a fiatal, többnyire nőtlen tisztviselők közül került ki. A kerékpározás a *polgárok sportja* lett.

A kerékpározás kultúrájának megteremtésében nagy szerepet játszottak a *kerékpáros egyesületek*. Ezek az egyesületek küzdöttek meg a kerékpárosokat sújtó előítéletekkel, ezek tanították meg az embereket a kerékpár helyes használatára.

A kerékpáregyletek

Magyarországon az első kerékpáregylet az 1882-ben megalakult *Budapesti Kerékpár Egyesület* volt. A korszakban született kerékpáros egyesületek pontos számát nem ismerjük. Ennek ellenére megpróbáltam összegyűjteni az 1882—1900 között létezett

kerékpáregyletek névsorát. Az 1. mellékletben szereplő egyesület listája a *kerékpáros sajtóban*¹ megjelent hírekből és az *Országos Levéltár* anyagából² állt össze. Az összeállítás során nagymértékben kellett támaszkodni a sajtóra — ez a tény a lista gyengeségeit is jelzi. A sajtó pontatlanságaira jellemző, hogy igen gyakran egy egyesület különféle neveken emlegetnek. Az ilyen eseteknek csak egy részét lehetett kiszűrni. A helyes névalak megválasztása mellett az alapítás idejének meghatározása is nehézségeket okozott. Például a *Grafika Kerékpáros Kör* 1898-ban alakult meg, de a belügyminiszteri jóváhagyást működésükhöz csak 1899-ben nyerték el. Ilyen esetekben a tényleges működés kezdetét vettem figyelembe. Több esetben az alapítás évét nem sikerült megállapítani. Az egyesületek nagy része nem volt hosszú életű, pár szezonot értek meg. Ilyenkor az eddigi tagok szétszéledtek, s új egyesületet szerveztek maguknak.

A legtöbb egyesület igen kevés tagja volt. A *Marosvásárhelyi Kerékpár Egyesület*, a *Pécsi Polgári Kerékpáros Egyesület* 28—28 taggal kezdte meg működését. A *Brassói Villám Vasparipa Egyesület* 1887-ben 10 alapítótaggal indult, s három év múlva is csak 16-an voltak. A *Pápai Kerékpár Egyesületnek* az alakulás évében (1897) csak 14 tagja volt, de 2 év múlva már 50-nél is többen lettek. A tagtoborzás és indulás nehézségeire jól rávilágít az *Aradi Kerékpár Club* egyik alapítójának visszaemlékezése. A tagtoborzó felhívást a következő módon írta alá: „*Ott a korzón csíptem el egyiket-másikat. — Kérlek olvasd. — De kérlek én nem tudok kerekézni, gépem sincs. — De kérlek az nem tesz semmit, megtanítunk, géped az is lesz, csak megtanulj. — De... — Semmi szabadkozás, ird alá, hisz te kerékpárosnak születél. Ez hatott, aláírták.*”³

Az egyesületek szerveződésében két tényező játszott döntő szerepet. Ezek közül a fontosabbik az az igény volt, amely a *társasági élet* különféle formái iránt általánosan megnyilvánult. A polgárok mindennapjait a közösséghez való tartozás érzete hatotta át. Ki több, ki kevesebb közösséghez, de mindenki tartozott valahová. Az egyesületek szerveződését elősegítő másik tényező a *közvélemény előítélete* volt. Joggal vélhették úgy a belépők, hogy könnyebb megbirkózni a közvéleménnyel közösen, mint egyénileg folytatni kétes kimenetelű harcot. Ezt a feladatot a „*Merkur*” *Kolozsvári Kerékpáros Egyesület* még alapszabályaiban is megfogalmazta: „... tagjait védelembe veszi és nekik megtámadás esetén elégtételt szerez.”⁴

A kerékpárosokat sújtó előítéletek, zavaros nézetek mibenlétét igen nehéz pontosan rekonstruálni, mert — a dolog lényegéből következően — a sajtóban mindig csak az előítéletekre panaszkodók szólaltak meg. A burkolt rosszindulat mellett a nyílt ellenségeskedés sem volt ritka. 1899-ben például Kerepes község lakosai több esetben megverték a falun átkerekező biciklistákat, — a nagy sebességük miatt. Ha egy kerékpáros — ügyetlenségéből, vagy véletlen folytán — balesetet okozott, számíthatott az azonnali megtorlásra is. Nem véletlenül javasolták a sporttársak a kezdőknek, hogy ha gyanús kinézésű emberekhez érkeznek, lassítsanak. Így szükség esetén könnyebben le lehetett ugorni a vasparipáról. A kerékpárosok életét nemcsak a közönség ellenszenvé nehezítette meg. A *Magyar Kerékpáros Szövetség* (MKSZ)⁵

¹ Kerékpár és Sport: 1899, Kerékpár Sport: 1889—1890, Kerékpár Sport: 1893, Kerékpáros Újság: 1893, Kerékpáros Újság: 1898, Kerékpár-Sport: 1896—1899, Hunnia: 1894—1895, Budapesti Kerékpár Egyesület Havi Értesítője: 1891, Magyar Kerékpáros: 1893, Magyar Kerékpáros és Athletikai Sport: 1897, Sport-Világ: 1893—1914, A Budapesti Kerékpáros: 1898.

² MOL.K. 150. VII. kútfő 8. tét. Belügyminisztérium, egyesületek. 1882 és 1896 között összesen 57 kerékpáros egyesület alapszabályzata található meg az anyagban.

³ Kerékpár-Sport, 1897. jún. 25. 225—226. p.

⁴ K. 150. 1894. VII. 8. tét. — 7455. 2476. cs.

⁵ Az 1894-ben alakult Magyar Kerékpáros Szövetség célja az ország kerékpáros egyesületeinek összefogása volt. Ezt a célkitűzést nem sikerült elérni, 1898-ban mindössze 35 egyesület volt a tagja.

tanácsülésein gyakran hangoztak el panaszok a hatóságok és a magánvállalatok ellenszenvére, esetleges diszkriminatív intézkedéseire vonatkozólag.

Az előítéletek másik része csak a *női kerékpárosokat* sújtotta. A közvélemény nemcsak egészségtelennek, hanem szemérmetlennek, nőietlennek tartotta a női kerékpározást. Franciaországban, Angliában, Németországban, vagy akár Ausztriában is már elfogadott és megszokott látvánnyá vált a női kerékpáros, amikor idehaza még nagy feltűnést keltett egy kerekező nő. A női kerékpározás sokkal lassabban terjedt el hazánkban.

Az egyletek az újonnan belépők számára *életkorbeli és jellembeli feltételeket* szabtak. „Az egyletnek minden fedhetetlen jellemű tagja lehet, aki polgári állása, jó hírneve s társadalmi műveltségénél fogva az egyesületbe felvételi igénye lehet és 18. évét betöltötte”⁶ — fogalmazta meg a követelményeket a *Hungária Soproni Kerékpárosok Egyesülete*. Csak férfi lehetett a tagja a *Condor Kerékpár Egyesületnek*. A *Nemzeti Kerékpár Egyesületbe* már nők is beléphettek, de a vezetőség munkájában nem vehettek részt. A *Nagykanizsai Kerékpár Club* tagja csak a 20 év feletti „önálló, intelligens és feddhetetlen jellemű polgár” lehetett⁷. A *Fiumei Veloce Kerékpározó Egyesület* tagja az a Fiumében vagy környékén lakó hölgy vagy úr lehetett, aki 17. életévét betöltötte, s a kerékpározáshoz megfelelő testi erővel bírt. A *Szegedi Kerékpár Egyesület* kizárta tagjai közül azokat, akik hivatásszerűen üzték a kerékpározást, pénzdíjakért föllépnek, tanítanak, vagy versenyeznek. A *Grafika Kerékpár Kör* tagjai csupán a „sokszorosító ipart tanult”⁸ alkalmazottak lehettek.

Az egyleti élet dokumentumai közül a legfontosabb az *alapszabályzat*. Ebben fogalmazták meg célkitűzéseiket, programjukat. Az egyletek feladatukat a kerékpársport fejlesztésében, terjesztésében s a testedzésben látták. Ezek a célok szerepelnek leggyakrabban az alapszabályzatokban (pl. „*Előre*” *Kerékpáros Kör*, *Beszterczi Kerékpáros Egyesület*, *Nagyszebeni Vasparipa Club*, *Újvidéki Kerékpár Egyesület* stb.). A *Morvavölgyi Kerékpár Egyesület* célja „a kerékpározás fejlesztése úgy, hogy a kerékpársport a jövőben a közforgalom terén gyakorlatilag érvényesüljön”⁹. A *Pozsony Nevű Kerékpár Egyesület* azt a feladatot tűzte ki maga elé, hogy „működő tagjait kerékpározásra kellőleg és ésszerűen megtanítsa, még ha azoknak saját gépjük nincs is”¹⁰. A *Csáktornyai Kerékpár Egyesület* „a kerékpár sportot saját hatáskörében terjeszti s tagjai szoros egyesítése által őket buzdítja, képességüket fejleszti”¹¹. A kerékpár meghonosítását jelölte meg feladatául a *Nemzeti Vasparipa Egyesület*. Ennek az 1883-ban megalakult egyesületnek volt (az általam ismert alapszabályzatok közül) a legszélesebb körű programja. Például elhatározták, hogy gyakorló helyiséget állítanak fel, s az egylet költségén gyakorló gépeket szereznek be. A tagokat rendszeres oktatásban részesítik. Érintkezésbe lépnek a bel- és külföldi gyárosokkal s tőlük jutányos áron, részletfizetés mellett, jó és erős gépeket szereznek be. Társas kirándulásokat, versenyeket és más vigalmakat rendeznek s az egyesület „ezáltal tagjait összetartásra és kitartásra buzdítja”¹². Sajnos, nincsenek adatok arról, mi valósult meg e szép programból.

A kerékpáros egyletek céljai között a *nemzeti eszme* is megfogalmazódik (pl. *Répcze Magyar Kerékpárosok Egyesülete*, *Pannónia Magyar Kerékpárosok Egyesü-*

⁶ K. 150. 1894. VII. 8. tét. — 74500.2483. cs.

⁷ K. 150. 1896. VII. 8. tét. — 88600.2767. cs.

⁸ Sport-Világ, 1899. évi 1. sz. 2. p.

⁹ K. 150. 1896. VII. 8. tét. — 106773.2768. cs.

¹⁰ K. 150. 1892. VII. 8. tét. — 78277.2223. cs.

¹¹ K. 150. 1890. VII. 8. tét. — 50090.1952. cs.

¹² K. 150. 1883. VII. 8. tét. — 30961.1131. cs.



1. ábra. A kerékpár népszerűsítése: kerékpáros felvonulás Medgyesen az 1890-es években

lete). A nemzeti eszme ápolását a külsőségekben kívánták „a leghatározottabban kifejezésre juttatni”.¹³

Az alapszabályzatokban megfogalmazott célkitűzések megvalósítására az egyesületek elsősorban versenyeket, kerékpáros felvonulásokat és közös kirándulásokat szerveztek.

A versenyek és felvonulások által a nagyközönség megismerte az új sporteszközt. Látványoknak sem volt utolsó a sok egymás után felvonuló, virággal gazdagon feldíszített kerékpár, velocipéd (1. ábra). A kerékpár népszerűsítésének ezek voltak a legfontosabb formái.

A kerékpározás kultúrájának kialakulásában és elterjedésében döntő szerepe az egyleti kirándulásoknak volt. Ahhoz ugyanis, hogy egy-egy kirándulás sikeres legyen, olyan szabályokat kellett hozni, melyek a zavartalan túrázást, a résztvevők testi épességét biztosítják. A kirándulások többé-kevésbé megszabott koreográfiájában természetesen formális elemek is voltak, de mégis, ezek a szabályok ismertették meg az embereket a kerékpározás módjával. A *Zalaegerszegi Kerékpár Egyesület menetszabályzata*¹⁴ a következőket írta elő. A kirándulás résztvevői a gyülekezési helyen „Adj Isten”-nel köszöntik egymást. A kiránduláson résztvenni csak az egyleti egyenruhában, az egyleti jelvényvel és a kerékpárhoz tartozó teljes felszereléssel lehet. A felszerelés részei: a kulcs, a ragasztó, a szelepgumi, a fújtató, az olajozó, a fékező, a csengő, a lámpa; valamint a kutyák ellen korbács vagy nádपालca. Menet közben

¹³ K. 150. 1893. VII. 8. tét. — 44213.2358. cs.

¹⁴ Kerékpár-Sport, 1897. jún. 25. 225. p.

a menetparancsnok hajt lefelől, a segédje leghátul. A többiek az útviszonyoknak megfelelően egyes, kettes, hármas, vagy négyes sorokban hajtanak, kb. 6 m követési távolságot tartva egymástól. Ha bárkit baleset ért, mindenki köteles volt leszállni. A kirándulók biztonságát érintő kérdéseken túl, a menetszabályzat a tartalmi kérdéseket (pl. az útvonal megválasztása, a pihenők stb.) is szabályozta.

A kerékpárok elterjedésével párhuzamosan megszülettek a kerékpárosokra vonatkozó közlekedési szabályok. A belügyminisztérium körrendeletben¹⁵ foglalkozott a kérdéssel. Ebben kimondták, hogy kerékpározni csak kocsúton lehet. A helyi hatóság, ha az út nagyon rossz volt, engedélyezhette a gyalogos utakon is a kerékpározást, de „csak az emberi haladást felül nem múló sebességgel”.¹⁶ Belterületen a kerékpárosok nem haladhattak gyorsabban egy kétfogatú könnyű kocsi sebességénél. Ha egy ló megvadult a kerékpáros látványától, le kellett szállni a vasparipáról.

A kerékpáros egyletek életében jelentős szerepet játszottak a külsőségek is. Ennek megnyilvánulási formái az egyleti egyenruha és az egyleti jelvény volt. Ezekben nemcsak az emberi hiúság és a divat nyomait fedezhetjük fel, hanem igen fontos szerepük volt az összetartozás kifejezésében is. „Az egyesületi szellem, az összetartás és az egyesületi élet, a tekintélynek a külvilággal való fentartása is azt kívánja, hogy a tagok az ahhoz nem értők szemében kicsinynek tűnő külsőségekben is a szellemi és egyesületi élet istápolását lássák”.¹⁷

Az egyleti egyenruha

Egyleti egyenruháról általában csak az ambíciózusabb, hosszabb életű egyletek gondoskodtak. Az egyenruha legfontosabb darabja az egyleti sapka volt. Beszerzése nem okozott anyagi nehézséget, s ezen viselték az egyenruhánál jóval nagyobb népszerűségű egyleti jelvényt.

Az egyletek megkövetelték tagjaiktól, hogy bizonyos helyzetekben egyenruhában jelenjenek meg. „Az egyesület által rendezett kirándulásokon, versenyeken és ünnepélyeken azon rendes tagok akik kerékpárral jelennek meg, csakis az egyesület által elfogadott egyenruhában és jelvényvel jelenhetnek meg”.¹⁸

A Brassói Kerékpározó Társulat egyenruhája a következő darabokból állt: egy lovár sapkából, egy testhez simuló rövid kabátból, egy sportingből, egy térdnadrágból harisnyákkal és egy pár alacsony cipőből. A Társulat egyenruhája kék volt. A *Fiumei Veloce Kerékpározó Egyesület* egyenruhája fekete színű, a *Budapesti Kerékpár Egyesületé* sötétzöld-fekete volt. Az *Aradi Kerékpár Club* túradressze egy sötétzöld lóden kabátból, kék sapkából, fekete térdharisnyából, buggyos nadrágból, egy fekete ún. bergsteiger cipőből és egy világoszöld szveterből állt. Ez összesen 15 forintba került. A club külön díszegyenruhát is előírt tagjainak, kék-fekete és krém színekben, fekete atlasz csokornyakkendővel. A *Hunnia Magyar Bicycle Club* is az egyenruha mellett döntött: „Hadd nyerjen a külsőségekben is kifejezést azon általánosan elismert tény, hogy klubunkban milyen magas fokon áll az egyesületi összetartás érzete”.¹⁹

Udvary Feri (sic.) körmeneti kerékpáros ötlete volt, hogy legyen egy magyaros jellegű kerékpáros sportruha. Ez a következőképpen nézett ki. A sapka fekete szövetszövetből készült, fekete lakbőr szemellenzővel. A zubbony derékba szabott vastag sötétzöld

¹⁵ BM 42159/97. sz. körrendelete In: OSZK Plakáttár, 1898.

¹⁶ U.o.

¹⁷ Sport-Világ, 1896. évi 31. sz. 5. p.

¹⁸ K. 150. 1889. VII. 8. tét. — 70258.1812. cs.

¹⁹ Sport-Világ, 1899. évi 15. sz. 2. p.



2. ábra. Huszáros stílusú magyar kerékpáros sportruha, a sapkákon egyleti jelvények. Középen Udvary Feri, az öltözék kitalálója

szövet, fekete zsinórkötés díszítéssel, zsebekkel. Ezt egy széles csattos szíj egészíti ki. A nadrág ugyanolyan színű, mint a zubbony, 1—2 ujjnyival a térd alá ér. Az öltözéket fekete harisnya és egy egyszerű fűzős bakkancs egészíti ki (2. ábra). A magyar kerékpáros sportruha — az eredeti szándékkal ellentétben — nem terjedt el a kerékpáros egyesületek között. Mindössze néhány dunántúli egyesület választotta, közülük az egyik a *Pannónia Magyar Kerékpárosok Egyesülete* volt. Viselésének szabályaival részletesen foglalkoztak. „Az egyesület egyenruhája a magyar nemzeti kerékpáros egyenruha. Viselése mindazon esetekben kötelező a rendes tagokra nézve, midőn az egyesület nevében vagy megbízásából egyenként vagy együttesen jelennek meg bárhol. Oly sportszerű kirándulásoknál, melyeknél a rendes tagok nem mint az egyesület kiküldöttei vesznek részt, más ruha is viselhető, de legalábbis az egyesületi sapka az egyesületi jelvénnel használandó. Az egyesület kitűzött céljához képest óhajtandó azonban, hogy minden sportszerű alkalommal a teljes egyenruha viseltessék. Személyes érdekű és jellegű foglalkozásoknál az egyenruha vagy csak az egyesületi jelvény viselése is szigorúan tiltatik. Ha ily eset a választmány tudomására jut, az illető tagot az egyesületből ki-zárhatja.”²⁰

Mivel az egyleti tagok között igen ritka volt a nő, a női egyenruha kérdése nem vetődött fel. Ahol mégis voltak nők, ott megoldották a problémát egy ugyanolyan szövetből készült kabáttal és szoknyával.

²⁰ K. 150. 1893. VII. 8. tét. — 44213.2358. cs.

A kerékpározó nőket, ellentétben a férfiakkal, már akkor sem vonzotta az egyenruha. Számukra a nagy kérdés az volt, hogy mit vegyenek fel. A szoknya igen balesetveszélyes volt, a nadrágot pedig erősen megszólták az emberek. Hiába jelentek meg a divatlapokban a csinos térdnadrágos kerékpáros öltözetek, olyan kellemetlen volt a közvélemény reakciója, hogy a magyar nők csak elvétve öltötték magukra.

Az egyleti jelvény

Az egyleti egyenruhánál sokkal elterjedtebb, népszerűbb volt az *egyleti jelvény*. Amíg egyenruhával nem minden egyesület rendelkezett, jelvénye valamennyinek volt.

A kerékpáros egyleti jelvények gyűjtése ma nem könnyű feladat. A legtöbb jelvényből csak igen kevés készült. Sok esetben létezésükről is csak másodlagos forrásokból értesülünk (pl. a sajtó hírül adja, milyen jelvényt készítettett magának az egyesület).

Az egyleti jelvények az egyénre nézve kötelező módon fejezték ki viselőjük hovatartozását: „...*köteles minden működő rendes tag minden sportszerű kiránduláson, vagy ha a testületet képviseli az egyesület jelvényét magán hordani*”.²¹

Az *összetartozás*, az egyleti szellem ébrentartása és ennek a külvilág felé reprezentálása szempontjából igen fontos feladatot, *szociológiai funkciót* tölthettek be az egyleti jelvények. Tulajdonosaik büszkén viselték azokat, mert „*az egyleti jelvény a kerékpárosság terén egyértelmű a katonai kardbojttal*”.²² Az egyleti jelvények viselését az egyenruha viseléséhez hasonlóan szabályozták az egyesületek.

A *jelvény alakját* az egyesület választmánya vagy közgyűlése állapította meg. A vidéki, általában kis taglétszámú egyesületek elsősorban a *helyi ékszerésztől* kértek mintákat. A nagyobb egyesületek között előfordult, hogy *külföldön* készítették el jelvényeiket; például a Fecske Kerékpár Egyesület Bécsben (*Belada-nál*), a Magyar Kerékpáros Szövetség Párizsban. *Morzsányi* készítette a Súlyom Kerékpáros Egyesület, a Csillag Kerékpáros Kör; *Tull és Handa* a Zóna Kerékpár Egylet; *Schmalhofer* a Fővárosi Kerékpár Egylet jelvényét.

Az *I. Pozsonyi Kerékpár Egyesület* választmányi ülésének jegyzőkönyvéből ismert, hogyan döntöttek jelvényük alakjáról. „*Hardtmuth úr bemutatja az Abel cég és a többi vállalkozó által beküldött egyleti jelvényeket... Elhatározatott, hogy az egyleti jelvény alakjára nézve kerekded legyen, amelynek közepén, azon esetre, ha azt a városi tanács megengedi, Pozsony város címere, ellenesetben pedig csak egy kerék lesz, mely körül Első Pozsonyi Kerékpáros Egyesület felirat vésendő...*”²³

Az egyesületi tagok saját egyleti jelvényükön kívül (amelyet általában a sapkára tűztek) más egyleti jelvényt nem viselhetek. Az a kerékpáros egyesület, amelyik belépett a *Magyar Kerékpáros Szövetségbe*, hozzájutott az MKSZ jelvényéhez is. Az ilyen egyesület tagjai feltűzhatték a szövetségi jelvényt is (3. ábra).

A jelvényeknek az egyesületi összetartozást és a tekintélyteremtést szolgáló funkciójával párhuzamosan, viszonylag korán megjelent birtoklásuk más indíttatású tényezője, a *gyűjtés*, a *pszichológiai funkció* is. A korabeli gyűjtők a jelvényeket nem műtárgyként kezelték. A jelvények díszítő szerepe került előtérbe, gyűjtőik öltözéküket ékesítették fel velük.

A gyűjtési divat a jelvények eredeti funkcióját gyengítette, hiszen az egyesülethez nem tartozó — így annak elképzelésével egyet nem értő — emberek is birtokolhatták

²¹ K. 150. 1895. VII. 8. tét. — 109043.2620. cs.

²² *Istvánffi Gyula*: A kerékpárosság kézikönyve. Dobrowsky és Halske, Bp., 1894. 68. p.

²³ K. 150. 1894. VII. 8. tét. — 31086.2479. cs.



3. ábra. A Magyar Kerékpáros Szövetség Párizsban készített egyleti jelvénye. Egyaránt lehetett viselni, vagy kabáton sapkán

azokat. Ez magyarázza, hogy az egyesületek igyekeztek megvédeni jelvényeiket. „Minden kilépett tag az egyesületi jelvényt visszaszolgáltatni tartozik, akik pedig a jelvényt visszaszolgáltatni vonakodnak, azok a jelvény viselésének jogától hírlapilag nyilvánosan fognak megfosztatni.”²⁴

Az egyesületek nem nézték jó szemmel a népszerűvé vált jelvénycserét sem: „A dressz és a jelvény külső kifejezése valamely egylethez való tartozásnak, e kettő különbözteti meg külsőleg egyik egyesület tagjait a másik egyesület tagjaitól. Mégis azt látjuk, hogy az egyesületi jelvények csereberéje dívik majd minden futó találkozás alatt, hogy különböző egyesületekhez tartozó sporttársak egymást saját egyesületi jelvényükkal feldíszítik és versenyeken és sportünnepélyeken nem ritkán találkozunk sporttársakkal, kiknek mellét mindenféle egyesületi jelvény díszíti, mely jelvények éppen azt nem fejezik ki, mire rendelték: valamely egyesülethez való tartozást. Ily körülmények között az egyesületi jelvény elveszti becsét, lesz, aminek soha nem szabadna lennie, játékszer, a hiúság jelvénye”.²⁵

Ma az egyesületi jelvények dokumentáris funkcióját „használjuk fel”, s mint történeti forrásokat vizsgáljuk. A jelvényekben megtestesülő társadalmi értékeket külső megjelenésük elemzésével fejthetjük meg.

Az egyesületi jelvények külső megjelenésükben igen szoros rokonságot mutatnak a címerekkel és a pecsétekkel.

A címerekhez hasonlító jelvények egy igen díszes és változatos alakú címerpajzsból és a címerpajzsot átkaroló keretből (szalagból) állnak. Ilyen felépítésű pl. a Zombori Kerékpár Egyesület, a Jupiter Kerékpáros Asztaltársaság, a Budapesti Úri Kerékpározó

²⁴ K. 150. 1889. VII. 8. tét. — 70254.1812. cs.

²⁵ Hunnia, 1894. jún. 15. 2—3. p.



4. ábra. Címerhez hasonló kerékpáros jelvény (Condor)



5. ábra. Címerhez hasonló kerékpáros jelvény (Vándorkedv)



6. ábra. Címerhez hasonló kerékpáros jelvény (Edison)

Egyesület, a Fecske Kerékpár Egyesület, a Diána Kerékpár és Sportegylet, a Zóna Kerékpár Egylet jelvénye. A Grafika Kerékpáros Kör jelvényében nemcsak a pajzs, hanem a heraldikai címerek egyéb részei: a sisak, a sisakdísz és a sisaktartó is megtalálható. Ezeknél egyszerűbb felépítésűek azok a jelvények, amelyek csak egy címerpajzsból állnak, így az egylet neve és alapítási évszáma a pajzsban szerepel. Ilyen például a Condor Kerékpár Egylet, a Vándorkedv Kerékpár Kör, az Edison Kerékpár Egyesület (4–6. ábra), a Hunnia Magyar Bicycle Club, az Aradi Kerékpár Club, a Győri Kerékpár Egylet, a Kassai Kerékpár Egylet jelvénye.

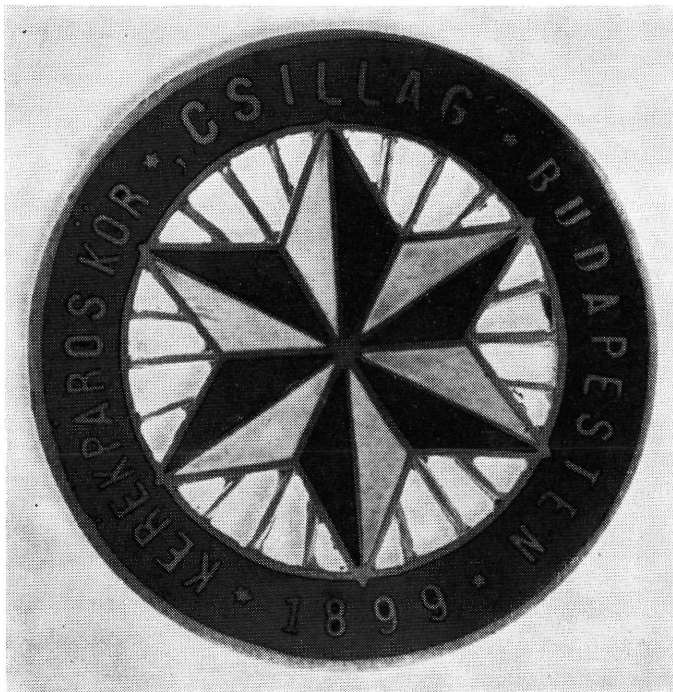
A pecsétkehez hasonlító jelvények kör alakúak, körbefutó felirattal (az egylet neve és az alapítás évszáma). Középen általában valamilyen stilizált motívum, például kerékpárkerék, kerékpár, esetleg geometriai minta szerepel, például a Zóna Kerékpár Egylet, a Csillag Kerékpáros Kör, a Fővárosi Kerékpár Egylet jelvénye (7–9. ábra). Az ilyen típusú jelvényeknél, bár a jelvény utánozza a pecsét formáját, nem másolja azt le szolgálai. A pecsétkehez hasonlító jelvények sokkal ritkábban fordulnak elő, mint a címerekhez hasonlítóak.

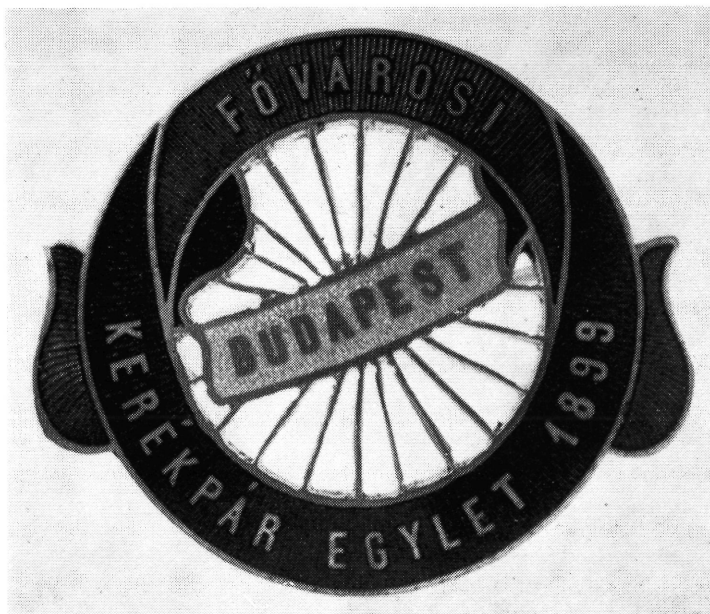
Jelenlegi ismereteim szerint két egyletnek, a Merkur Kolozsvári Kerékpáros Egyesületnek és a Pozsonyi Úri Kerékpározók Egyletének volt a jelvénye és pecsétje azonos. Itt az az érdekes eset fordul elő, hogy nem a pecsétet „jelvényesítették”, hanem a jelvényt „pecsétesítették”. Tehát a jelvényrajzból készítették el a pecsétet. A kolozsváriak jelvénye és pecsétje egy Merkur alakot ábrázolt, jobb kezében egy szárnyas kerékpárkerék, bal kezében egy három részre osztott címerpajzs. A pozsonyiak jelvénye és pecsétje egy tojásdad alakú szalaggal szegélyezett címerpajzs volt. A szalag-



7. ábra. Pecsétformájú kerékpáros jelvény (Zóna)

8. ábra. Pecsétformájú kerékpáros jelvény (Csillag)





9. ábra. Pecsétformájú kerékpáros jelvény (Fővárosi)

ban köriratként az egyesület neve, a mezőben egy szárnyas kerékpár, szerepelt tölgyfakoszorúval.

Az egyesületi jelvények nemcsak külső megjelenésükben, hanem szerepükben is hasonlítanak a címerekre és jelvényekre. Voltak olyan jelvények, amelyeket az egyesületek felruháztak a pecsétek *hitelesítő* funkciójával. Az ilyen egyesületek különféle kedvezményeket biztosítottak jelvényt viselő tagjaiknak. A jelvény viselése hitelesítette, hogy az illető jogosult a kedvezményre.

A címertulajdonosának jelképe; ugyanilyen jelképek az egyesületi jelvények is. A jelképsűrítő szándék azonban gyakran giccses megjelenést eredményezett.

Nem tekinthető véletlennek, hogy az egyesületek a címerek és pecsétek formavilágához nyúltek. Ebben egy nem létező hagyomány megteremtésének igénye fedezhető fel. Ahhoz, hogy a közvélemény szemében működésük autentikusnak minősüljön, óhatatlanul is a legelcsépeltbb formákhoz kellett nyúlniuk. A „többnek látszani mint ami” célja akadályozta meg, hogy egyszerűbb, ízlésesebb és valóban az adott egyesület jelképező jelvények szülessenek. Pedig volt igény az egyszerűbb és korszerűbb formák kialakítására. Ilyen javaslat hangzott el 1898-ban a *Magyar Kerékpáros Szövetség* egyik elnökségi ülésén is.²⁶

A hagyományteremtő szándék szülte jelvényeket éppen ez a szándék fosztotta meg attól a lehetőségtől, hogy kifejezzék és tükrözzék az egyesület *sportjellegét*. A sportjelleg hangsúlyozása nem fért össze a rég létező történelmi hagyományt sugárzó formákkal. Ezért jobb híján — s a kor divatjának is megfelelően — a *nemzeti jelleg* hangsúlyozása került előtérbe.

²⁶ Sport-Világ, 1896. évi 10. sz. 1. p.

A jelvények és az egyenruhák az egyesületi eszmei és gyakorlati *állandóságát* is sugallták. Megszületésükben nem lehet lebecsülni az emberi hiúságot sem. Ez a hiúság két forrásból táplálkozott. Egyrészt mindenki látta egy *egyenruhás kerékpározóról*, hogy ő nem munkaeszközként használja a kerékpárt (nem a szatócs kifutófiúja), hanem egy „úriember”. Ez a szándék megmutatkozik a jelvények méretében is: valamennyi 40 mm körüli. Ez az a nagyság, amely már messzebből is feltűnik, de még nem húzza le a sapkát. Másrészt az egyenruha és egy díszes jelvény férfiasságot sugárzott, erőt sugalt. A férfiak *katonai egyenruhák* iránti vonzódása abban is látszik, hogy a magyar kerékpáros sportruha a katonai elithez tartozó huszárok egyenruháját utánozta.

*

A magyar kerékpározás történetében a századforduló évei jelentik a fordulópontot. Ezekben az években országszerte egyre több helységben vezetik be a *kerékpáradót*. Ez erősen lecsökkentette a biciklizés iránti kedvet és számtalan kerékpáregyletet tönkretett. A legerősebb egyesületek is (pl. Vándorkedv Kerékpár Kör) megfogyatkozott létszámmal tudták átvészelni a nehéz éveket. Nagyon lassan egy új tendencia is kibontakozott: megkezdődött a *kerékpáregyletek átalakulása sportegyesületekké*.

Magyar kerékpáregyletek 1882–1900 között²⁷

Kerékpáregylet neve	Székhely	Alapítás éve
„Adj Isten” Kerékpár Kör	Bp.	1898
Aquila Bicycle Club	Bp.	1895
Aquincum III. ker. Kerékpár Egylet	Bp.	
Budai Kerékpár Egylet	Bp.	1893
Budapesti Kerékpár Egyesület	Bp.	1882
Budapesti Úri Kerékpározó Egyesület	Bp.	1896
Condor Kerékpár Egylet	Bp.	1896
Csillag Kerékpáros Kör	Bp.	1899
Diána Kerékpár és Sportegyesület	Bp.	1897
Edison Kerékpár Egyesület	Bp.	1898
„Előre” Kerékpáros Kör	Bp.	1894
Előre Magyar Kerékpáros Egyesület	Bp.	1900
Fecske Kerékpár Egyesület	Bp.	1896
Fővárosi Kerékpár Egylet	Bp.	1899
Grafika Kerékpáros Kör	Bp.	1898
Hunnia Magyar Bicycle Club	Bp.	1891
„Hunnia” Velocipéd Club	Bp.	1896
Jupiter Kerékpáros Asztaltársaság	Bp.	1898
Magyar Kerékpár Egylet	Bp.	
Magyar Kerékpáros Club	Bp.	1899
Magyar Kerékpáros Szövetség	Bp.	1894
Magyar Velocipéd Club	Bp.	1885
Nemzeti Kerékpár Egyesület	Bp.	1893
Nemzeti Vasparipa Egyesület	Bp.	1883
Otthon Kerékpáros Club	Bp.	1897
Sasok Kerékpár Egyesülete	Bp.	1899
Sólyom Kerékpáros Egyesület	Bp.	1897
Turista Kerékpár Egylet	Bp.	1892
Vándorkedv Kerékpár Kör	Bp.	1896
Zóna Kerékpár Egylet	Bp.	1897
Aradi Kerékpár Club	Arad	1895
Aradi Kerékpár Egyesület	Arad	1889
Hungária Kerékpár Egylet	Arad	
Meteor Aradi Kerékpár Club	Arad	1897
Barcsi Kerékpár Egyesület	Barcs	1897
Besztercei Kerékpár Egylet	Beszterce	1886
Besztercei Kerékpáros Egylet	Beszterce	1896
Bégaszentgyörgyi Kerékpár Egylet	Bégaszentgyörgy	
Brassói Bicycle Társulat	Brassó	1886
Brassói Kerékpályázó Társulat	Brassó	1886
Brassói Villám Vasparipa Egylet	Brassó	1887
Csáktornyai Kerékpár Egyesület	Csáktornya	1890
Répcze Magyar Kerékpárosok Egyesülete	Csepreg	1896
Somogy—Csurgói Kerékpár Egyesület	Csurgó	
Debreceni Bicycle Club	Debrecen	
Polgári Kerékpáros Egyesület	Debrecen	
Szamosmenti Kerékpár Club	Deés	1896
Dettai Kerékpár Egylet	Detta	1896
Árpád Kerékpár Egyesület	Erzsébetfalva	1896
Erzsébetfalvai Kerékpár Egylet	Erzsébetfalva	

²⁷ A listából hiányoznak a különböző sportegyesületek (elsősorban atlétikai klubok) kerékpáros szakosztályai. Elégtelen adataik miatt nem lehetett felvenni azon egyesületeket sem, amelyeknek csak a székhelyük ismert.

Kerékpáregylet neve	Székhely	Alapítás éve
Esztergomvidéki Kerékpár Egyesület	Esztergom	
Felsővasmegyei Kerékpár Egylet	Felső-Eőr	
Alduna Bicycle Club	Fehértemplom	1895
Al-Duna Kerékpár Egylet	Fehértemplom	
Tátraaljai Kerékpáros Egyesület	Felka	
Fogarasi Kerékpár Egylet	Fogarás	
Fiumei Veloce Kerékpározó Egyesület	Fiume	1895
Szepesi Bányavárosok Kerékpáros Egyesülete	Gölniczbánya	
Első Győri Kerékpár Egylet	Győr	1888
Győri Kerékpár Egylet	Győr	1895
Győri Polgári Kerékpár Egylet	Győr	
Gyulafehérvári Kerékpár Egylet	Gyulafehérvár	
Kalocsai Bicycle Club	Kalocsa	
Kalocsai Kerékpár Egylet	Kalocsa	
Kapuvári Kerékpár Egylet	Kapuvár	
Kassai Kerékpár Egylet	Kassa	1895
Balaton Kerékpár Egylet	Keszthely	1895
Kisczelli Kerékpár Egyesület	Kisczell	
Kispest—Szentlőrinczi Kerékpár Kör	Kispest	1898
Kolozsvári Bicycle Klub	Kolozsvár	1888
Kolozsvári Kerékpáros Egylet	Kolozsvár	1890
„Merkur” Kolozsvári Kerékpáros Egyesület	Kolozsvár	1894
Komárom Kerékpáros Club	Komárom	1895
Körmendi Vasparipa Egylet	Körmend	1882 (?)
Kőszegi Bicycle Club	Kőszeg	1884
Kőszegi Bicykli Klub	Kőszeg	1893
Kőszegi Kerékpározó Egylet	Kőszeg	
Lajta—Újfalu Kerékpárosok Egyesülete	Lajtaújfalu	
Lippai Kerékpár Club	Lippa	1896
Losonci Kerékpár Egylet	Losonc	1897
Lugosi „Villám” Kerékpár Egyesület	Lugos	1895
Marosvásárhelyi Kerékpár Egyesület	Marosvásárhely	1895
Marosvásárhelyi Kerékpár Egylet	Marosvásárhely	1888
Marosvásárhelyi Kerékpározók Egyesülete	Marosvásárhely	1899
Medgyesi Kerékpár Club	Medgyes	
Medgyesi Kerékpár Egylet	Medgyes	1896
Mező-Kövesd és vidéke Kerékpár Egylet	Mezőkövesd	
Borsodi Kerékpár Egylet	Miskolc	1895
Borsodmegyei Bicycle Club	Miskolc	
Diósgyőri Kerékpár Egylet	Miskolc	
Morvavölgyi Kerékpár Egylet	Malacza	1896
Moson vármegyei Kerékpár Egylet	Moson	
Mosonyi Kerékpár Egyesület	Moson	1896
Nagybecskereki Kerékpár Egylet	Nagybecskerek	1896
Hungária Nagykanizsai Kerékpározó Egyesület	Nagykanizsa	1896
Millenium Kerékpár Egylet	Nagykanizsa	1896
Nagykanizsai Kerékpár Club	Nagykanizsa	1896
Hermannstädter Radfahrer Club	Nagyszeben	1886
Nagyszebeni Bicycle Club	Nagyszeben	1890
Nagyszebeni „Sólymok” Kerékpár Egylet	Nagyszeben	1886
Nagyszombati Kerékpár Egyesület	Nagyszombat	1893
Nagyvárad Kerékpár Egylet	Nagyvárad	1897
Nyíregyházi Kerékpár Egylet	Nyíregyháza	
Ó-Becsei Kerékpár Egyesület	Óbecse	1887
Aczélkerék Kerékpár Egylet	Oravicza	1897

Kerékpáregylet neve	Székhely	Alapítás éve
Orsovai Kerékpár Egyesület	Orsova	
Palánkai „Demokrácia” Kerékpár Egylet	Palánka	
Délvidéki Kerékpár Egylet	Pancsova	
Pancsovai Kerékpár Egylet	Pancsova	
Pápai Kerékpár Egylet	Pápa	1897
Pápai Kerékpáros Egylet	Pápa	1895
Párdányi Kerékpár Egylet	Párdány	
Pécsi Bicycle Club	Pécs	1896
Pécsi Kerékpár Egyesület	Pécs	1892
Pécsi Polgári Kerékpáros Egyesület	Pécs	1896
Pécskai Kerékpár Egylet	Pécska	
I. Pozsonyi Kerékpár Egyesület	Pozsony	1888
Pozsonyi Úri Kerékpár Egyesület	Pozsony	1895
Pozsony Nevű Kerékpár Egyesület	Pozsony	1892
Salgótarjáni Vasparipa Szövetkezet	Salgótarján	1885
Sárvári Kerékpár Egylet	Sárvár	1899
„Fahlos” Kerékpár Egylet	Szegesvár	
Hungária Soproni Kerékpárosok Egyesülete	Sopron	1894
Sempronia Soproni Kerékpár Egylet	Sopron	
Soproni Kerékpár Egyesület	Sopron	1891
Szamosújvári Kerékpár Club	Szamosújvár	
Szatmári Kerékpár Egylet	Szatmárnémeti (?)	
Szatmárnémeti Kerékpár Egylet	Szatmárnémeti	
Szászvárosi Kerékpár Egylet	Szászváros	
Szegedi Kerékpár Egyesület	Szeged	1889
Szegzárdi Kerékpáros Egylet	Szegzárd	1895
Szentesi Kerékpár Egylet	Szentes	
Szent-Gotthárdi Kerékpár Egyesület	Szentgotthárd	1896
Szerencsi Kerékpáros Egyesület	Szerencs	1895
Székesfehérvári Kerékpár Egyesület	Székesfehérvár	1895
Szilágysági Kerékpáros Egyesület	Szilágysomló	1894
Szilágy-Somlói Kerékpár Egylet	Szilágysomló	
Nemzeti Kerékpár Egyesület alosztálya	Szolnok	
Pannónia Magyar Kerékpárosok Egyesülete	Szombathely	1893
Savária Bicycle Club	Szombathely	1893
Szombathelyi Kerékpár Egylet	Szombathely	
Tapolcai Kerékpár Egylet	Tapolca	
Hunyady Kerékpár Egyesület	Temesvár	1898
Temesvári Bicycle Club	Temesvár	
Temesvári Velocitás Kerékpár Egyesület	Temesvár	
Tigris Kerékpár Egylet	Temesvár	
Titeli Kerékpár Egyesület	Titel	
Túróczi vármegyei Kerékpárosok Egyesülete	Túrócszentmárton	
Újpesti Kerékpár Egyesület	Újpest	1892
Újverbászi Kerékpár Egylet	Újverbász	
Újvidéki Kerékpár Egyesület	Újvidék	1886
Varasdi Kerékpár Egylet	Varasd	
Váci Kerékpár Egylet	Vác	
Első Verseczi Bicycle Club	Versecz	
Veszprémi Kerékpár Egylet	Veszprém	
Zalaegerszegi Kerékpár Egylet	Zalaegerszeg	
Zágrábi „Sokol” Bicycle Club	Zágráb	
Zombori Kerékpár Egylet	Zombor	1894
Zsolnai Kerékpár Egyesület	Zsolna	1896