

## BEPILLANTÁS A BUDAPESTI KERÉKPÁREGYESÜLET MINDENNAPJAIBA

Bajtársak nyeregbe!  
Int a szép természet...  
Bút, gondot feledve!  
Lám mi szép az élet...  
Gördüljön a kerék  
Gyorsan, mint a szél  
Feszüljön az izom  
Mint kemény acél.

*Agyagási Vidor: Kerékpár-induló*

*Kerékpár-sport, 1889, 1 évfolyam, 5 szám)*

Magyarországon, a 19. század második felében a testkultúra, a modern sport kibontakozása és fejlődése a városiasodás folyamatával párhuzamosan ment végbe. A városi népesség növekedésének, a vidéki, falusias környezetből történő bevándorlóknál az agrármunkákból fakadó testmozgás elhagyásának, valamint a jellegzetesen városi ipari-hivatali munkáknak köszönhetően hamarosan felmerült a városlakó polgároknak a szabad ég alatt, a zárt<sup>1</sup> hivataloktól, a műhelyek zajától távol végezhető testmozgás igénye. A testnevelés tehát kifejezetten városi jelenség.

A kiegyezés után sorra alakultak Magyarországon az egyesületek, társaskörök és klubok, amelyek arra voltak hivatottak, hogy új alapokra helyezték a meglévő „gentleman’s sport” és testgyakorlás régi formáit, amelyek legfőképpen fogadásos-kihívásos alapon működtek. Esterházy Miklós gróf volt az, aki londoni útján elsőként tanulmányozta az angol atlétikai sportnormatívákat, melyek magukba foglalták többek közt a szervezett klubtagságot, a folyamatos felkészülést, a „fair-play” magatartást, a játékszabályok betartását, és nem utolsósorban a teljesítményt motiváló bajnoki rendszert. Esterházy elképzelése szerint az atlétikai sportok keretében helyet kapott volna az ugró-, futó- és dobószámokon kívül a kerékpározás, az úszás, az ökölvívás, a birkózás és az evezés. Emellett figyelme kiterjedt a mérkőzések előtti öltöző- és zuhanyzóhasználatra, vagyis a higiéniai követelmények megteremtésére. 1875-ben Esterházy, a londoni „Athletic Club” mintájára létrehozta a Magyar Atlétikai Clubot (MAC), amely már működésének első évében megrendezte az első magyarországi atlétikai játékokat, amely rendezvény futóversenyeket, ugró- és dobószámokat illetve ökölvívást<sup>1</sup> foglalt magába. A század hetvenes éveinek közepén a dekonjunkció némiképp visszafogta a polgári szervezkedést, ám a nyolcvanas években az egyesületek szerte az országban gombamód kezdtek szaporodni.

Ugyanakkor az arisztokráta, középkori gyökerekkel bíró, „gentleman’s sport” továbbra is megmaradt, és a hagyományosan úri sportok – a lovaglás, a vadászat, a vívás, a golf, a vitorlázás, a tenisz, az automobiltúrázás – párhuzamosan léteztek

az úgynevezett „polgári” sportokkal. Az arisztokrata és a polgári klubok között az elkülönülés szinte „hermetikus” volt, az ország elitjének klubjaiba még a tőkés és az ipari nagyburzsoázia elemei is csupán beházasodással vagy bárói cím megszerzésével juthattak be.

A hazai sporttörténet-írás többnyire a sporteseményekre, a versenyek és teljesítmények bemutatására koncentrált és kevésbé foglalkozott a sportegyesületekkel, mint a civil (ön)szerveződés egyik kifejezési formáival, ami szerves része a 19. század második felében zajló társadalmi modernizációs folyamatnak. Az angolszász egyesületkutatásnak új irányt adó Peter Clark szerint e modernizációs folyamatban az „...egyesületek egyszerre szolgálhattak az új eszmék, új értékek, a társadalmi csoportképződés új formáinak, illetve a nemzeti, regionális és lokális identitás hordozóiként”.<sup>2</sup> Az alábbi dolgozatban a Budapesti Kerékpár Egyesület történetének azon aspektusait vizsgálom, melyek a szervezet társadalmi kapcsolataira vetnek fényt. Magyarországon Tóth Árpád honosította meg a kutatás ezen, angolszász társadalomtörténeti szemszögű irányzatát, kutatásaiban áthelyezve a hangsúlyt az egyesületek politikai szempontú vizsgálatáról az egyesületkutatás várostörténeti keretek között való kutatására, központi helyre állítva a város szociális viszonyainak folyamatát, kiemelve a város és az egyesületek közötti kölcsönhatásokat, ezzel felmérve az egyesületek szerepét a társadalmi modernizációs folyamatban.

Miért esett a választás éppen a Budapesti Kerékpár Egyesületre (BKE)? Legfőképpen azért, mert ez az egyesület volt az első kerékpározást támogató szerveződés Budapesten és elemzése során kiderül, hogyan honosodott meg a nem sokkal később tömegcikké alakuló közlekedési- és sporteszköz, és egyúttal milyen társadalmi funkciót töltött be az egyesület Budapesten. Azt szeretném továbbá áttekinteni, hogy melyek voltak azok a társadalmi csoportok, amelyek fontos szerepet játszottak a kerékpározás budapesti meghonosításában. Azzal, hogy megvizsgálom az egyesület működését és gazdasági életét, fényt derítek azokra az eszközökre, amelyekkel népszerűsíteni tudták eme aktivitást.

A 60-as évtized végére Nyugat-Európában közkedvelt szórakozási eszközzé vált a kerékpározás. Nem sokkal később a külföldre utazók révén a vasparipa eljutott Magyarországra is: 1869-ben a pesti Kertész Tódor cége már saját kerékpárokotató központját reklámozta. Egy oktatóközpont többnyire oktatókat és tanulókat feltételez, s ez is bizonyítja, hogy a külföldi trend egyhamar meghonosodott hazánkban is. Egyes információk szerint 1876-ban Budapesten 78 kerékpárt számoltak össze.<sup>3</sup>

Kosztovits László mérnök, az angliai Grantham-Spittlegate-i Bicycle Club elnöke, – ha nem is ő volt az első kerékpározó Magyarországon (ahogy azt állította magáról) –, sokat tett az ügyért, amikor 1879 nyarán magával hozott Budapestre egy modern velocipédet. A hajtány hamarosan másoknak is megtetszett, és 1880-ban Ridley Lajos, az Erzsébet malom egyik hivatalnokja hozatott magának Kosztovits-csal – következő szigetországi útja alkalmával – egy „Chester” márkájú velocipédet, amelyet a sheffield-i Hydes-Wigfull Ltd. gyártott. Az időközben kialakult velocipédkedvelőtábor a folyamatos gúnyolódások és – főleg a sajtó részéről érkező – rosszindulatú megjegyzések hatására kénytelen volt érdekvédő egyesületbe tömörülni.

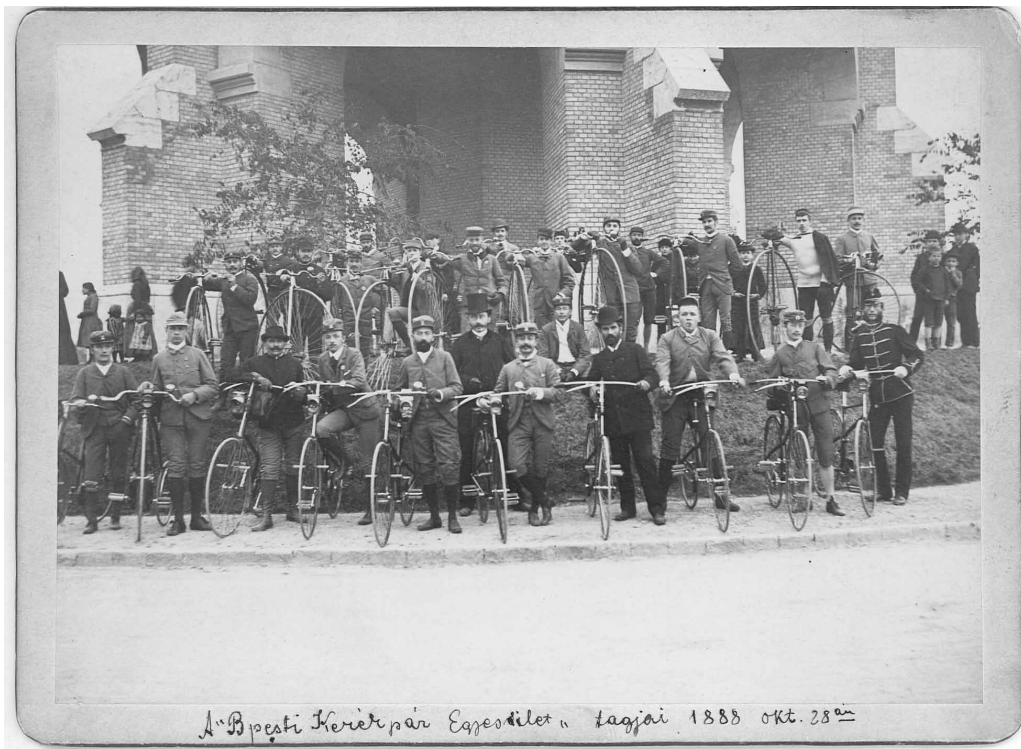
A BKE alapító (köz)gyűlését 1882 augusztusában tartották a Kerepesi út 1. szám

1. kép.  
Ismeretlen fényképész:  
velocipédező, 1880 körül



alatt, Szikszay Ferenc híres vendéglőjében, a Nemzeti Színház szomszédságában. A Szikszay-féle vendéglő különtermét ingyen kapták meg a „kerékpárosok”, mivel a főnök fia maga is kedvelője volt az új járműnek és az egyesület megalakulása után aktív tag is lett. Az asztaltársaságban Kosztovits László mellett elsősorban az értelmiség képviselőit találjuk meg, technikusokat, akik nyitottak voltak a különböző műszaki újdonságokra és nem utolsó sorban sporthoz közelálló személyeket. Az alapítók között volt Déry Gyula hírlapíró, Forché Román és, Martens Ede fényképészek, Engl József szabó, Oheroly János Chicagóban végzett tornatanár és vívómester, Günther Károly fővárosi tisztviselő, Vermes Béla technikus, majd szabadkai országgyűlési képviselő, Wunsche Emil németországi festőművész, Nádler Vilmos és Szekrényessy Kálmán dzsidáskapitány és hírlapíró, a Balaton első átúszója.

Az addig ismert elnevezések – kengyelfutógép, drótszamar, vasparipa, nyargonca, az angolos bicycle – nem feleltek meg a jelenlévőknek, így Déry Gyulának köszönhetjük a kerékpár elnevezést, melyet az egyesület tagjai teljes egyetértésben a Tudományos Akadémia elé terjesztettek elfogadásra.



2. kép. Ismeretlen fényképész: A Budapesti Kerékpár Egyesület tagjai, 1888

1883-ra az egyesület tagsága 49 főre nőtt. Bár a Monarchia Lajtán túli részén a kerékpározás hatóságilag még tiltva volt, Thaisz Elek, Budapest főkapitánya az angol kerékpározás viszonyainak áttanulmányozását követően 1883-ban létrehozta az első kerékpár-közlekedési szabályozást Magyarországon, amely több olyan követelményt is tartalmazott – például a lámpa és a csengő kötelező használatát, a járda és a gyalogosút használatának tilalmát, más közlekedési eszközök előzésének módját stb., – amelyek napjainkban is hatályban vannak.

A polgári korszak egyesületeinek egyik legfőbb jellegzetessége volt a formális nyitottság a nyilvánosság felé, s nem volt ez másképp a BKE esetében sem. Az általunk tanulmányozott egyesület is fontosnak tartotta tevékenységének, szervezési és anyagi háttérének nyilvánossá tételét. A kor egyesületeinek bevett szokása volt a közgyűlések jegyzőkönyveinek publikálása, ennek pedig több megjelenési formája volt, s működése során a BKE mindegyiket igénybe is vette. Sajnos a kezdeti évekből nem maradt ránk – vagy nem jelent meg – túl sok kiadvány. A BKE megalakulása után az egyesület választmányja a Szekrényessy Kálmán BKE-tag szerkesztésében megjelenő *Sport* című újságot szavazta meg hivatalos közlönyének. Ez egyébként nem egyedülálló, ugyanerre a célra használta ezt a sajtóorgánumot a *Magyar Úszók Egylete* és a *Pozsonyi Danubia Egylet* is. Az 1886-ban megjelent egyesületi jelentés megerősíti, hogy a BKE anyagi háttére lehetővé tette az éves beszámoló megjelentetését, 1891-ből pedig az egylet *Havi értesítője* maradt ránk. Az 1889. január 1-től induló, a jászapáti Kaszás István egyleti

kapitány tulajdonában lévő újság, a *Kerékpár-sport* lett a BKE és 1894-es megalakulása után a MKSZ hivatalos közlönye, s egyben Magyarország első sport-szaklapja. Kaszás azonban egy évvel később csődbe jutatta az újságot és még ugyanebben az évben kivándorolt az Egyesült Államokba.<sup>4</sup> A 20. század elején a BKE több kerékpáros egyesülettel közösen a Barcza Márton által szerkesztett *Kerékpár és Motorsport* újságot használta hivatalos fórumként.

Akerékpározás egyik népszerűsítési módszerének számító, pályaversenyekkel tarkított kerékpáros kirándulások egyhamar közkedveletté váltak. A technikai fejlesztésekről és a versenyzés folyamatosan átalakuló trendjeiről a külföldi egyesületeken keresztül tájékozódott a BKE.

Az egyesület első, 1883. június 8-án szerveződött kerékpáros kirándulása, a szentendrei Dömörkapu vízesésnél volt és nem kevesebb, mint 22 egyleti tag és ugyanennyi meghívott vendég vett rajta részt. Budapesten a rossz minőségű utak lehetetlenné tették a biztonságos kerékpározást, csupán a fakockákkal burkolt Sugár úton volt élvezetes a kerekezés, másrészt pedig – ahogy általában szokott lenni, amikor a többségnek valami újdonsággal van dolga – az utcán gúnyt űztek a velocipedistákból, s nem kevésszer agresszívan léptek fel ellenük. Hasonló volt a helyzet a vidéki kerékpáros kirándulások kapcsán is: az utak minősége csak Szentendre vagy Gödöllő irányába tette lehetővé a kirándulásokat. A kezdeti években a kerékpáros kirándulások túrázás céljából, szabadidőtöltésként szerveződtek, sokszor párosulva az amatőr fotográfiával.<sup>5</sup> Később a kirándulások már nem csupán szórakozási túrázások voltak, hanem akár az országúti versenyek elődjeinek is tekinthetők. A kirándulásokon a megtett távolságot mérték, aminek módját külön szabályzatban határozták meg. 1885-ben például 33 bejegyzett tag volt a kirándulási könyvben, akik 239 kirándulás alatt, összesen 23 616 kilométert tettek meg. Philipovich Emil 4099 km-el vezette a listát, őt pedig Vermes Lajos 3486 km-el, Kaszás István pedig 3080 km-el követte.

#### A BKE TAGJAINAK KIRÁNDULÁSAI 1885-BEN

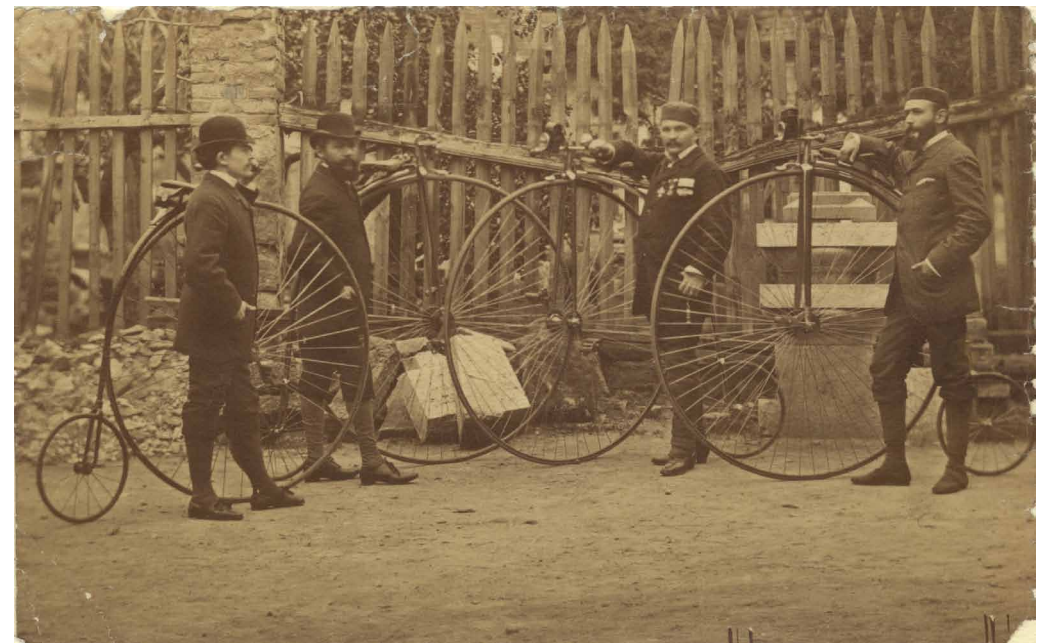
	Név	Kirándulások száma	Megtett távolság összege (km)
1	Philipovits Emil	29	4099
2	Vermes Lajos	12	3486
3	Kaszás István	25	3080
4	Ifj. Szikszay Ferenc	3	2697
5	Vándory József	16	2311
6	Rossi Nándor	27	1483
7	Ehrlich János	14	1231
8	Bockelberg Ede	5	878
9	Mahacsek Antal	15	548
10	Igali Szvetozár	1	578
11	Forché Román	15	464
12	Vuits István	9	443
13	Kosztovits László	7	380

14	Vértesy Oszkár	7	314
15	Günther Károly	8	297
16	Hromatko Vince	11	288
17	Zuschmann János	7	273
18	Wünsche Emil	7	180
19	Szikszay Elemér	2	83
20	Klemm Mayer Aladár	2	82
21	Skimina Béla	1	71
22	Sturm László	1	71
23	Tóth István	1	71
24	Schulek Imre	2	66
25	Péchy László	2	46
26	Engl József	2	33
27	Daláry Sándor	1	28
28	Muzsik	1	28
29	Schönbauer János	1	28
30	Földváry Tibor	1	22
31	Ivánkovics Kálmán	1	18
32	Kusz József	1	18
33	Zsoldos Ferenc	1	18

Lassan a kerékpársport egyre nagyobb nyilvánosságot kapott, a kisebb, csoportjellegű kirándulásokkal párhuzamosan létrejöttek a nagylátogatottságú pályaversenyek. E kerékpáros versenyek rendezésével próbálta kiépíteni a BKE a kezdeti években nemzetközi kapcsolatrendszerét, elsősorban a Monarchia más országaiban működő egyesületekkel, majd az 1890-es évek után a folyamatosan létrejövő magyarországiakkal.<sup>6</sup> 1883-ban a BKE kibérelte a pesti ügetőt a *Lótenyésztés emelésére alakult részvénytársulat*-tól és augusztus 18-án itt rendezte meg első nemzetközi versenyét, amelynek helyezettei közül a beszámoló sajnálatos módon egyedül a BKE kerékpárosainak helyezéseit publikálta: a kezdők versenyén Philipovics Emil és Bokelberg Ede nyerték a második és a harmadik helyet, a hölgyek által kifizetett első díját a sármos Vermes Lajos nyerte, a műversenyben pedig, szintén Vermes nyerte a második díjat hatalmas viadallal a bécsi Franz Risteman ellen. A verseny után kiderült, hogy az ügető teljesen alkalmatlan kerékpárversenyek megrendezésére. A BKE egy új, nemzetközi versenyek megrendezésére is alkalmas pályára úgy tudta előteremteni az anyagi feltételeket, hogy 125 darab 20 forint értékű részjegyet bocsátott ki, melyeket 5% kamattal, az évente megtartott versenyek tiszta jövedelméből, sorsolás útján váltott vissza. A BKE el is tudott adni 45 részjegyet 900 forint értékben, magának a pályának a megépítése pedig összesen 994 forintba került. Elkészültét követően a második versenyt már a Kerepesi úti ügetőn, a kerékpárversenyekre alkalmas pályán tartották. A verseny a következő eredménnyel végződött: a 2000 méteres távolsági versenyt ifj. Szikszay Ferenc nyerte; az 5 angol mérföldes versenyt pedig a bécsi Wanderer Bicycle Club tagja nyerte a grazi Fritz Bullmann és Hubert Endemann előtt. A kezdők 1500 m versenyén Vándory József végzett az első helyen, a 2000 méteres versenyben, a hölgyek által

felajánlott díjat ifj. Szikszay Ferenc nyerte, végül pedig, a „kaszkadőr” Vermes Lajos nyerte az egy angol mérföldes akadályversenyt. Bár a BKE csaknem évente rendezett belföldi és nemzetközi versenyeket, ezek színvonala a külföldiekhez képest gyakran nem lépett túl egy jó multság szintjén. 1885 telén, az egyesület székhelyén, az *Uj világ* nagytermében tartott házi viadal során Dankovszky Ferenc verseny közben nem kevés rumot megivott „...s ettől formálisan mámorossá lett úgy, hogy tántorgó léptekkel járta ki az utolsó órát... Halácsy az utolsóelőtti körnél megállott, azt gondolva, hogy a versenynek vége van és Balog ez alatt egy kört tett meg. Halácsy ezt már nem hozta be és második lett...”<sup>7</sup>

Mindazonáltal, a kerékpársport volt az első olyan sportág, amelyen belül végbement – nem kevés ellenállással – az a folyamat, mely az amatőr kerékpározástól a professzionális, fizetett versenyzésig vezetett. 1896-ban tartották meg az újonnan épített Millenáris pályán azt a versenyt, amelyet a *Herkules* nevű sportlap a professzionisták első pénzdíjas versenyének nevezett. Eme nemzetközi versenyen, midőn az „amateur” versenyzők megtudták, hogy az ismert, hivatásszerű párizsi, brüsszeli, prágai vagy grazi versenyzők részt vesznek, egyszerűen visszaléptek a megméretetéstől. A folyamatos viták és ellenállás ellenére a romantikus amatőr versenyzést, „...a dicsőség és az erkölcsi diadalt” felváltotta a pénzorientált sportolás, a reklám és a marketing. „A kontinens legkiválóbb kerékpárosai adtak ugyanis találkozót egymásnak, hogy a nagy millenniumi pénzdíjakat megszerezzék és hogy gyáraiknak győzelem esetén reklámot csináljanak.”<sup>8</sup> Így hát, a versenyzők szigorú edzésrendszerrel, szponzori szerződésekkel felvértezve képviselték a kerékpárgyártókat, s velük szemben a „hobbikerékpárosoknak” esélyük sem volt. Az „amateuroknak” Bláthy Ottó Titusz<sup>9</sup> versenybíró szervezett egy külön



3. kép. Forché Román felvétele: velocipédezők, 1880 körül

lehetőséget az 1896-os versenyek alkalmával a Millenáris pályán, a professzionalizáció fellépésével azonban a romantikus kerékpáros sport letűnőfélben volt.

A BKE működése során igyekezett kapcsolatot teremteni az összes hasonló célú körrel és egyesülettel, s a BKE volt az egyik legaktívabb támogatója az országos kerékpáros szövetség létrehozásának, ami a külön ambíciókat tápláló egyesületek miatt nehezen volt megvalósítható. Végül néhány sikertelen próbálkozás és négyévi tárgyalás után 1894-ben létrejött a Magyar Kerékpáros Szövetség (MKSZ), amelynek első elnöke Gerenday György lett, aki egyben a MAC alelnöke is volt, alelnöke pedig a BKE-s Bláthy Ottó Titusz és titkára Balogh Hugó, a *Sportvilág* című lap tulajdonosa. Az MKSZ létrehozása után új lendületet vett a magyar kerékpárügy, a Szövetség kezébe került az országos és nemzetközi versenyek megrendezése, a kerékpáros turizmus, a szövetségi vándorgyűlések megszervezése és a kerékpáros túrakiadványok publikálása. Hamarosan a tagok száma 4000 főre emelkedett, majd 1898-ban a MKSZ megszervezte az első magyar országos bajnokságot.<sup>10</sup>

A BKE első statútuma nem maradt fenn, azonban az egyesület szervezetét megismerhetjük az 1898-as átalakulás alkalmából kiadott új alapszabályból. Ekkor érezték szükségesnek az egyesület hivatalos nevének megváltoztatását „Budapesti Kerékpár Egyesület 1882”-re, nevükben is hangsúlyozva elsőbbségüket a nagyszámú fővárosi kerékpáregyesület között. A BKE fő céljának a „...kerékpár-sport gyakorlását és előmozdítását”<sup>11</sup> és általában véve a társas élet ápolását és fejlesztését tartotta. Utóbbi egy gyakran visszatérő elem, amely viszonylag sokszor szerepelt különböző egyesületek alapszabályaiban, s leginkább a hatóságok által történő gyorsabb jóváhagyást szolgálta.

A fenti célok eléréséhez a BKE mindenek előtt a „...kerékpár-kirándulásokat, esetleg kerékpár-versenyeket” tartotta fontosnak. Ebből is észrevehető, hogy a kerékpáros egyesületek kezdeti korszakukban, a századfordulóig nem a modern, versenyszerű sportolást tekintették elsődleges feladatuknak, hanem sokkal inkább az exkluzív, arisztokrata jellegű szabadidőtöltési formákból ihletett kerékpáros kirándulásokat tartották szem előtt. Olyan kerékpárversenyeket, amelyek angol típusú normatívákon alapultak, hazánkban csupán a Millenniumi játékok után rendeztek. Azzal, hogy a BKE szorgalmazta a Magyar Kerékpáros Szövetség (MKSZ) létrejöttét legfőbb célkitűzésnek tett eleget, miszerint a „...kerékpár-sport emelésére irányuló mozgalmakat figyelemmel kíséri, azokat legjobb belátása szerint támogatja, igyekezett eleget tenni.”<sup>12</sup>

#### A BKE SZERKEZETE

A BKE szerkezete követi a korabeli civil szerveződések felépítését, kisebb-nagyobb eltérésekkel, amelyek az egyesületek típusaiból adódnak. A BKE-nek nem voltak túlságosan komoly követelményei a tagok verbuválása terén, a belépni készülő szándékukat csupán egy „belépő nyilatkozattal” jelentették be, amelyen szerepelt a kérvényező neve, lakcíme és foglalkozása. Ezek után az új tag neve kikerült az egyesület székhelyén lévő hirdetőtáblára és, amennyiben egyetlen régi tag sem emelt „alapos” kifogást ellene, felvették az egyesületbe.<sup>13</sup>

A tagok négy kategóriába tagozódtak: alapító, rendes, pártoló és tiszteletbeli tagokra.

#### 4. kép. A Magyar Kerékpáros Szövetség kitűzője

Jogaikat a befizetett tagdíj alapján határozták meg. Az alapító tagok 100 forint fejében – amely összeget *egyszer és mindenkorra* fizettek be – beléphetek a társulat soraiba. Bár az összeget egyszerre volt kívánatos befizetni az egyesület pénztárába, az alapszabály mégis megengedte a részletfizetést is, azonban egy részlet legkevesebb 4 forint lehetett és a befizetés 25 hónapig tarthatott. A rendes tagok évi 12 forint tagdíjat és 1 forint beiratkozási díjat fizettek, nekik is meg volt engedve a havi 1 forintos befizetés. Az egyesület exkluzív jellege jól látszik a rendes tagok évi kötelezettségeiből, az éves tagdíj körülbelül a kétszerese volt egy másik korabeli egyesületének! A magas tagdíjakkal akart elkülönülni a BKE az „érettségivel nem rendelkezőtől”<sup>14</sup> A pártoló tagok 1 forintos beiratási díj mellett évi 6 forint befizetésre kötelezték magukat, s természetesen nekik is volt biztosítva kéthavonta 1 forintos részletfizetés. Tiszteletbeli tagnak azon kiemelkedő személyiségeket választotta a BKE, akiknek jelentős tevékenységük volt a kerékpár-sport és a BKE körül. Ténylegesen azokat a személyeket választották meg tiszteletbeli tagokká, akikhez valamilyen érdek fűzte az egyesületet, pl. 1885-ben többek közt dísztagja volt az egyesületnek Thaisz Elek budapesti rendőrfőkapitány. A rendes és pártoló tagság esetében a statútum 20 évbe szabályozta a belépés alsó korhatárát.

A befizetett összeg fejében a tagoknak jogukban állt indítványokat tenni a BKE közgyűlésein, az alapító és rendes tagoknak *cselekvő és szenvedő* választási joguk volt, miközben a pártoló tagokat csupán *cselekvő* szavazati jog illette, továbbá bizonyos összeg fejében az egyesületi jelvény viselése is megillette a tagokat. E jogok mellett a legkomolyabb elvárás a tagdíj folyamatos befizetése volt. Három hónapnál hosszabb csúszást követően a „vétkes” elvesztette tagsági jogait és kedvezményeit. Továbbá a BKE által rendezett kerékpáros kirándulásokon vagy sportünnepélyeken az alapító és a rendes tagok – amennyiben kerékpárral vettek az adott rendezvényen részt – kizárólag az egyesületi uniformisban tehetők az.<sup>15</sup>

Az egyesület választmányát egy évre, titkos szavazat alapján választották, az egyesület élén az elnök állt, akinek a választmány egyenlő arányú szavazása esetén jogában állt dönteni. Az elnök köteles volt félévente ellenőrizni két választmányi tag jelenlétében a társulati pénztárt és a társulati titkár ellenjegyzése mellett aláírhatott minden hivatalos dokumentumot, távollétében hatáskörét az alelnök vette át. A választmányi gyűléseket az elnök, távollétében helyettese hívta össze, havonta egyszer.<sup>16</sup>

Rajtuk kívül a választmány 16 rendes- és 4 póttagból állott. Ha év közben a



választmányban megüresedett egy hely, a legtöbb szavazatot nyert póttag léphetett be, amennyiben egyenlő volt a választás, sorshúzás döntött. Megbízatusuk leteltekor a tisztségviselők újraválaszthatók voltak. A választmány megalakulását követően saját soraiból választotta meg az egyesület vezetőségét, az első- és másodtitkárt, a pénztárost, az ellenőrt, az első- és másodkapitányt, a szertárost és a háznagyot. A titkár volt az egyesület „agya”, rajta múltott ennek sikeres működése, s ő vezette a közgyűléseket és a választmányi ülések jegyzőkönyveit. A titkár szerkesztette az egyesület évkönyvét, a hivatalos okiratokat és levelezést, s nem utolsósorban törzskönyvet vezetett az egyesület tagjairól. A pénztáros volt az egyeleti készpénz kezelője és – ami nem volt jellemző más típusú, korabeli egyesületeknél – az egyesület vezetőségében volt egy ellenőr is, aki felülvizsgálta a pénztáros tevékenységét. A sportegyesületek választmányjaiban helyet kapott az egyeleti kapitány és helyettese is. Ők a kerékpározás, a sport- és kirándulás tényleges gyakorlásának szervezésével voltak megbízva; a kirándulások, felvonulások útirányát és időtartamát szervezték. A szertáros felelt az egyesület ingóságaiért, a háznagy, pedig a multságok és ünnepélyek ügyintézéséért.

A BKE anyagi forrásait a havi tagdíj, az esetleges adományok vagy felülfizetések, illetve ezen összegek takarékpénztárban elhelyezett kamatai képezték. A társulat feloszlását a közgyűlés kétharmada mondhatta ki, amennyiben ennyi tag nem volt jelen, a többség döntött.

### A BKE VEZETŐSÉGE

Az egyesület vezetőségét viszonylag jól tudtuk rekonstruálni a különböző sportújságok, valamint a Budapesti cím- és lakásjegyzékek segítségével. 1882–1916 között összesen 14 időmetszetet jelöltünk ki – a szokásosnál több időmetszet használatát a tisztségviselők gyakori cserélődése követelte meg. Ebben az intervallumban 40 egyesületi tisztségviselő tag foglalkozását és lakcímét sikerült azonosítani, mely alapján a következő foglalkozási szerkezet körvonalazódik:

foglalkozási szerkezet körvonalazódik:

#### A vezetőség foglalkozási szerkezete

Értelmiségiek, művészek: 14 (35%)

(technikusok, építészeti rajzolók, fényképészek, műépítészek, mérnökök, tanárok, ügyvédek)

Magánalkalmazottak: 12 (31%)

(bankhivatalnokok, könyvelők, magánhivatalnokok, ügynökök)

Állami alkalmazottak: 4 (10%)

(belügyminisztériumi osztálytanácsos, Máv hivatalnok stb.)

Iparosok, kereskedők, üzletvezetők: 3 (8%)

(zongorakereskedő, rőföskereskedő, vaskereskedő.)

Bankárok, gyártulajdonosok, igazgatók: 3 (8%)

(ásványvízforrás tulajdonos, bútorgyáros, újságtulajdonos)

Egyéb: 3 (8%)

(irodafőnök, volt profi versenyző, volt profi versenyző, tisztviselő)

Az elnökök és a titkárok között mérnököket, ügyvédet, tanárt, állami- és magán-tisztviselőket és ügynököket találunk. Azonban ha az összes tisztviselőt együtt vizsgáljuk kiderül, hogy az értelmiségiek és a magánalkalmazottak adják szinte azonos arányban a BKE tisztikarának közel 70%-át. Az állami alkalmazottak és az iparos/kereskedő réteg aránya jelentősen kisebb.

A BKE alapítójáról és első elnökéről, Kosztovits Lászlóról tudjuk, hogy mérnök volt és 1879-ben saját állítása szerint velocipéden jött haza Angliából Budapestre, megpróbálva meghonosítani Magyarországon több angol eredetű sportágat is, köztük a kerékpározást és a „rugósdít”, azaz a futballt.<sup>17</sup> Az ő kezdeményezésére jött létre 1882-ben az első magyarországi kerékpáregyesület: „...mikor már tíz velocipédista volt Budapesten s nehezen lehetett meggátolni, hogy a városba ne menjenek, s a fővárosi lapok annyira gúnyolták ezt a sportot, hogy Kosztovits László szükségesnek találta, hogy mielőbb egy egyesület alakuljon, amelynek feladata elsősorban az legyen, hogy ezen nemes sportellenségeit legyőzze és lépéseket tegyen az iránt, hogy a velocipédezés a fővárosban a hatóság által megengedtettsék.”<sup>18</sup>

Kosztovits vezette a BKE-t a kezdeti, nehéz időkben, egészen 1889-ig, amikor is egy IX. kerületi tornatanár, Skimina Béla vette át az egyesület elnöki posztját, aki addig 1885-től a titkári tisztségét látta el. (Skimina 1888-ban Kárpátira magyarosította nevét) Ő csupán egy évig volt a BKE elnöke, 1890-ben visszavonulva az egyesület vezetőségéből, inkább az FTC labdarugó szakosztályával foglalkozott. Olyannyira, hogy 1902-ben alelnökké választották, majd 1907–1909 között az FTC elnöke lett, 1910–1915 között pedig elnöke, később társelnöke volt a Magyar Labdarugó Szövetségnek. Amikor iskolaigazgatói kinevezést kapott, hivatali elfoglaltsága miatt visszavonult a sportélettől, és a Szövetség érdemeinek elismeréséül, tiszteletbeli, örökös tagjának választotta, arcképét elhelyezték az MLSZ helyiségében és róla nevezték el a II. osztályú bajnokság egyik csoportját.

Helyettese az a Jászapáti Kaszás István volt, aki 1889-ben alapította az első magyar szakági sportújságot,

5. kép. A Budapesti Kerékpár Egyesület 1882. kitűzője





6. kép. Ismeretlen  
velocipédező.  
Vermes Lajos sportfényképész  
Szabadkán, 1880 körül

a *Kerékpár-sportot*, s ebben az évben a BKE közgyűlése meg is szavazta, hogy Kaszás újsága legyen egyben az egyesület hivatalos értesítője is.<sup>19</sup>

A 19. század utolsó évtizedében a BKE elnöki tisztségét Grünwald Bernát belügyminisztériumi osztálytanácsos látta el. Sajnos Grünwald tevékenységéről nem maradt fenn sok adat, azonban a kerékpáros sportélet egyik legszámottevőbb teljesítményei közé tartozik a *Magyar Kerékpáros Szövetség* létrehozásának 1894-es kezdeményezése, amelyben a BKE-nek döntő szerepe volt. Továbbá az ő irányítása alatt folyt a BKE sportolójainak felkészülése és részvétele az 1896-os *Millenáris versenyeken*. Az ő elnöksége alatt a BKE alelnöke, Bláthy Ottó Titusz villamosmérnök megtervezte a millenniumi versenypályát, amely napjainkig a kerékpározás kultikus helyének számít,<sup>20</sup> ám ekkor következett be a kerékpársport általános hanyatlása, az 1899-es 10 koronás kerékpáradó bevezetése miatt. Dósa Ferenc ügyvéd 1904-ben fogadta el az egyesület elnöki tisztségét – a magyar kerékpársport addigi rövid történetének legsúlyosabb válságának közepette. Mivel a századfordulóra a kerékpár olyannyira elterjedt és

már nem csak a fiatal polgárok szórakozási eszköze volt, hanem az alsóbb rétegek, főleg a munkások közlekedési, és a kisiparosok munkaeszközüvé vált, a városvezetés ezért – eléggé barátságtalan módon – úgy döntött, hogy francia és olasz mintára bevezeti a kerékpáradót. Az évi 10 koronás kerékpáradó katasztrofális hatással volt a kerékpáros közlekedésre és sportra egyaránt. Dósa 1907-es lemondása után egészen az első világháború kezdetéig nem vállalta senki a BKE vezetését, amikor rövid időre Schweiger Gyula fővárosi tisztviselő lett az egyesület utolsó elnöke.

#### A BKE TAGSÁGA

1882-ben a BKE 10 taggal – Kosztovits László mérnök, Déri Gyula, Forché Román fényképész, Engl József, Günther Károly fővárosi tisztviselő, Mertinz Ede lovag, Oheroly János (aki 1883-ban létrehozta a második kerékpáros egyesületet, a *Budapesti Vasparipa Egyesületet*, az „*Előre*”-t), Vermes Béla technikus, későbbi szabadkai országgyűlési képviselő és Wünsche Emil festőművész – alakult meg. Egy évvel később az egyesület tagsága elérte a 49-et. A tagok kevesebb, mint fele volt aktív kerékpározó. 1884 tavaszán, az egyesület működésének második évében a tagok száma 112 főre duzzadt<sup>21</sup>, 1885-ben pedig 145-re, 1886-ban, egy év alatt szinte megfeleződött 86 főre és 1889 pedig ismét kissé megnőtt 98 főre.

A tagság alapos vizsgálatát a források hiánya korlátozza, csupán az 1885-ös és 1886-os taglistákat lehet elemezni ill. összevetni egymással. Ez sajnos nem elegendő ahhoz, hogy bizonyos folyamatokat, változásokat derítsünk ki a BKE működésén belül, viszont rávilágít néhány érdekes mozzanatra az egyesület kezdeti korszakából.

A BKE megalakulása után a kerékpár olyannyira kezdett terjedni, hogy például az 1885-ben alakult Magyar Velocipéd Club kevesebb, mint egy év alatt 150 tagot számlált.<sup>22</sup>

1885-ben a BKE-nek 2 tiszteletbeli, 4 alapító, 67 működő és 73 pártoló tagja volt. Kik voltak ők és miért léptek be a „drótszamar egyesületbe”? A tagságot a társulat által 1886-ban kiadott *Éves jelentésben* közzétett taglista alapján vizsgáljuk. A jelentésben csupán a felvett tag neve szerepel, a tagok foglalkozását és lakcímét egyenként kellett rekonstruálni a Budapesti Cím- és lakjegyzékek segítségével. Sajnos sokan nem szerepelnek a címjegyzékekben sem – véleményem szerint azért, mert bár nagyrészüket budapesti lakos volt, de a sportkedvelő tagok nagy része a húszas éveiben járt, így feltehetően nem rendelkezett saját lakással és önálló egzisztenciával. Így a teljes taglétszámból csupán 97 főnek tudjuk kimutatni a foglalkozását.

A foglalkozási szerkezet vizsgálatához létrehoztam hét foglalkozási kategóriát:<sup>23</sup>  
1. arisztokraták; 2. értelmiségiek (egyetemi tanárok, tanárok, ügyvédek, orvosok, szerkesztők, művészek, tanítók stb.); 3. állami alkalmazottak (állami és fővárosi hivatalnokok, MÁV tisztviselők stb.); 4. magánalkalmazottak (magánhivatalnokok, ügynökök, üzletvezetők stb.); 5. iparban, kereskedelemben tevékenykedők (itt külön a magánzféra felső rétege, a tulajdonosok és igazgatók); 6. magánzók (ebben a kategóriában kaptak helyet a foglalkozás nélküliek akik vagyonukból (háztulajdonukból) éltek); 7. a polgári társadalom felső rétegei-bankigazgatók, és gyártulajdonosok ill. magas

rangú igazgatók, stb. Az alábbi kimutatáson látható, hogy elsősorban az értelmiségiek voltak érdekeltek a kerékpározás szervezeti kereteinek létrehozásában (30%). A listán több értelmiségi foglalkozás képviseltette magát, voltak olyanok, akik a szakmájukból kifolyólag álltak közel a BKE-hez, mint a fényképészek, a mérnökök, az újságírók, ezzel szemben az ügyvédek, orvosokat, technikusokat, színészeket, zenészeket stb. valószínűleg maga a „drótszamar” és ennek terjesztése vonzotta az egyesület tagjai közé. Közel azonos arányban képviseltetik magukat az állami alkalmazottak és az iparosok és kereskedők (19%–18%) ill. a magánalkalmazottak.

### **Foglalkozási szerkezet, 1885**

Értelmiségiek, művészek: 29 (30%)

(technikusok, építészeti rajzoló, fényképészek, festők, tanárok, könyvvezetők, mérnökök, orvosok, újságírók, színészek, ügyvédek, zenészek, stb.)

Magánalkalmazottak: 14 (15%)

(bankhivatalnokok, magánhivatalnokok, ügynökök, üzletvezetők, stb.)

Állami alkalmazottak: 18 (19%)

(állami hivatalnokok, főkapitányok, miniszteri hivatalnokok, stb.)

Magánzók: 5 (5%)

(háztulajdonosok)

Iparosok, kereskedők, üzletvezetők: 17 (18%)

(cipészek, fodrászok, kereskedők, kovácsok, kocsifényezők, mechanikusok, rőföskereskedők, rézőntők, szabók, vendéglősök, stb.)

Arisztokraták: 4 (4%)

Bankárok, gyártulajdonosok, igazgatók: 5 (5%)

(például a „Penny Farthing Bicycle” gyártója, banküzlet tulajdonosok. Mérték hivatali igazgatója, tejszarnok-tulajdonosok)

Egyéb: 4 (4%)

(például biztonsági felügyelők, országgyűlési képviselők, osztrák állami vasúti hivatalnokok)

1886-ban, az előző évhez képest csupán a tagság 30%-ának, 27 főnek tudtuk kideríteni a foglalkozását, így a tagság három nagy kategóriája marad: az értelmiségiek aránya 30%-ról 38%-ra nő, az állami alkalmazottaké 19%-ról 24%-ra és magánalkalmazottak csoportja is nő, 15%-ról 21%-ra. Csökken azonban az iparban-kereskedelemben foglalkoztatottak aránya, 10%-ra. A magánzók aránya stagnál, viszont egy év alatt elhagyják az egyesületek az arisztokraták és a magánzók is! Továbbá egy év alatt az egyik kategóriába sem sorolhatók csoportja is eltűnik.

### **Foglalkozási szerkezet, 1886**

Értelmiségiek, művészek: 11 (38%)

(technikusok, építészeti rajzoló, fényképészek, festők, tanárok, könyvvezetők, mérnökök, orvosok, újságírók, színészek, ügyvédek, zenészek, stb.)

Magánalkalmazottak: 6 (21%)

(bankhivatalnokok, magánhivatalnokok, ügynökök, üzletvezetők, stb.)

Állami alkalmazottak: 7 (24%)

(állami hivatalnokok, főkapitányok, miniszteri hivatalnokok, stb.)

Iparosok, kereskedők, üzletvezetők: 3 (10%)

(például cipész, szabó, vendéglős)

Bankárok, gyártulajdonosok, igazgatók: 2 (7%)

(például banküzlet tulajdonos, tejszarnok-tulajdonos)

Milyen következtetésre juthatunk a fenti adatokból? Elsősorban arra, hogy az intézményesült kerékpározást mint szórakozási eszközt ill. a kerékpársport budapesti meghonosítását és terjesztését ebben a kezdeti időszakban a középosztályhoz tartozó értelmiségiek, állami- és magánhivatalnokok ill. a kis- és középiparos és kereskedő rétegek vállalták magukra. Az arisztokraták, amennyiben képviseltették magukat az egyesületben, nem tették azt sem az aktív(működő) tagok, sem az aktívan támogató (alapító) tagság soraiban, hanem a passzívan (pártoló) támogatók között találjuk őket.

### *A BKE GAZDASÁGI MŰKÖDÉSE*

A tanulmányozott korszak legtöbb egyesületénél a legjelentősebb anyagi forrás a tagsági díj volt, a befizetési hajlandóságtól nagyban függött a legtöbb szervezet anyagi jóléte. Az alapszabály szerint az évdíjas tagok évi 12 forinttal, a pártolók 6-tal és az alapító tagok, pedig 100 forint befizetésével kötelezték magukat. Az alapszabály szerint az újonnan belépett tagok „legalább 1 évre” kötelezték le magukat a társulatban. Ez a gyakorlat azt célozta, hogy bebiztosítsa a társulat anyagi háttérét a tagdíj befolyásával. Azonban rendszerint nehézséget okozott a tagdíj-befizetések ismételt elmaradása, ami az egyesület gazdasági háttérének stabilitását kockáztatta. Ez a gyakorlat nem volt ritka a magyarországi egyesületi életben,<sup>24</sup> egyetlen példaképp a *Magyar Történelmi Társulat* helyzetét említem, amelynek az 1867. évi könyvelésében például 551 évdíjas tagból összesen 130 tag volt hátralékban,<sup>25</sup> az 1871-es költségvetés pedig 759,6 forint restanciával számol.<sup>26</sup>

Amennyiben az alábbi táblázatra vetünk egy pillantást, látható, hogy igen komoly összegek halmozódtak fel tagdíjhátralék címszó alatt. 1885-ben a tagdíj rendes befizetése 1842 forintot hozott volna az egyesületi kasszába. Ez az összeg lényegesen megkönnyítette volna az egyesület tevékenységét. Ehhez képest ténylegesen csak 777 forintnyi tagdíj folyt be a BKE pénztárába, a tagdíjak összegének fele!



**Vagyonomérleg kimutatás**

Vagyon	1885	1886	1890
Készpénzkészlet	45,84	87,51	53,97
leltár értéke	539,24	682,43	479,93
Versenypálya	894,35	804,91	x
egyleti jelvény	44	2	32
tagdíj hátralékok	343	285	110
hátralékos befizetések	55	55	x
<b>Összesen</b>	<b>1921,43</b>	<b>1916,85</b>	<b>675,9</b>

**Teher**

45 részjegy	900	900	x
4 db. 50 ft-os alapítvány	200	200	x
1 db. 100 ft-os alapítvány	x	100	x
Hitelezőknek	x	x	369

Az BKE havi értesítőiben a pénztári kimutatás végén minden egyes alkalomkor a pénztárnok felkérte a tagokat a hátralékos tagdíjak befizetésére. A hátralékok befizetése jóval alul szokott maradni a teljes adóság összegéhez képest.

Az egyesület legértékesebb tulajdona a *Lótenyésztés emelésére alakult részvénytársulat* által átengedett ügetőpálya volt, ahol 125 darab 20 forintos részvény kibocsátásával – melyek évi 5%-os kamattal, sorsolás útján visszaválthatóak voltak – a BKE 994 forint befizetéssel építette fel kerékpár-versenypályáját, mely nemzetközi versenyekre is alkalmas volt.<sup>27</sup> Még 1885-ben is a legnagyobb bevételi forrást a két évvel korábban forgalomba hozott részvények értékesítése képezte. Az alábbi táblázat további érdekessége, hogy a bevételi rubrikákban nem szerepelnek kirándulási, verseny és „multságok és ünnepélyek” kapcsán keletkező bevételek. Márpedig tudjuk, hogy 1885. június 29-én a BKE nemzetközi versenyt tartott az egyesületi versenypályán.<sup>28</sup>

**Pénztári kimutatás**

	1885	1886	1890
<b>Bevétel összesen</b>	<b>1862,74</b>	<b>939,84</b>	<b>589,28</b>
Készpénzkészlet	174,74	45,84	29,28
Tagdíjak	777	852	546
Más (eladott jelvények)	66	42	14
Alírt részjegyekre befolyt	845	x	x
<b>Kiadás összesen</b>	<b>1717,11</b>	<b>852,33</b>	<b>589,21</b>
Egyleti szolga	65	120	120
Helyiség bérlet	95	120	x
Nyomatványok és irodai felszerelések	275,5	234,8	48,58

Multságok és kirándulások	76,9	78,02	x
Újságok és könyvek	23,05	14	14,65
Más*	1181,66	285,51	352,08**
Pénztári maradvány	145,63	87,51	53,9

\*Más: versenypálya fizetések, verseny deficit, jelvények stb.

\*\*Verseny deficit

**ÖSSZEZÉS**

A kerékpározást a 19. század második felében a polgári értelmiség képviselői hozták Magyarországra Angliából. Kezdetben a kerékpározás a polgári szabadidőtöltés eszköze volt, mintegy ellensúlyként az arisztokrata jellegű lovaglásnak. A „vasparipa” hazai elfogadtatásának és terjesztésének jeleként a korai velocipedisták létrehozták első egyesületeiket, megszervezték első kerékpáros kirándulásaikat, amelyek sokszor fotográfiai tevékenységekkel párosultak. A kirándulásokat lassan felváltották az egyletek által rendezett, szabályozott kerékpáros pályaversenyek. A BKE megalapításakor a zömében pesti, németajkú polgári elemek a magyaros „kerékpár” elnevezés mellett döntöttek, az angolos bicycle vagy az archaikus „vasparipa” név helyett. Az egyesületek gombamód történő szaporodásával egy időben létrejöttek az első kerékpár-kereskedések, lassan a kerékpárimportot felváltotta az első magyar márkák életre hívása „Villám”, „Turul”, „Dalia”, „Attila” stb. néven. A kerékpársport elterjedésével vidéken is épültek nemzetközi viadalokra alkalmas versenypályák, a Millenniumi ünnepek évében nem kevesebb, mint 20 nemzetközi versenyre alkalmas pálya üzemelt Magyarországon. Szintén a 19. század utolsó évtizedében végbement Magyarországon a kerékpársport professzionalizációja, azonban a kerékpározás exkluzív jellege – például nagyon nehezen és folyamatos küzdelem árán nyitott a sport a nők felé – megmaradt, végül a kerékpáradó bevezetése – és nem utolsósorban a labdarúgás térhódítása – a kerékpársport első hanyatlásához vezetett.

**JEGYZETEK**

1. *Földes, Kun, Kutassi 1982*, 141–148.
2. *Clark 2000*, VIII–XII.
3. *Varsa 2008*, 24–27.
4. *Hadas 2010*, 52.
5. *Hadas 2010*, 56.
6. Az adott korszakban a fővárosiakon kívül, már működtek a szabadkai, kolozsvári, szombathelyi, aradi, temesvári, újvidéki, zalaegerszegi, zombori stb. kerékpár egyesületek.
7. *Siklóssy 1929*, 585–586
8. Uo., 602.
9. Bláthy Ottó Titusz mérnöki tevékenysége mellett magáévá tette a kerékpárügyet Budapesten.

Ugyanakkor a Magyar Sakkszövetség elnöke is volt, és 1891-ben Lipcsében jelentette meg a sakkfeladványait tartalmazó *Vielzügige Schachaufgaben* című könyvét. Sokáig övé volt a világ leghosszabb sakkfeladványa, s ma is ő tartja a rekordot az illegális sakkfeladvány (azaz olyan állás, amely szabályos játszma során nem jöhet létre) kategóriában 292 lépéssel.

10. <http://vmek.oszk.hu/02100/02185/html/569.html>

11. A Budapesti Kerékpár Egyesület 1882 alapszabályai, 1898, 1–3.

12. A MKSZ 1894. évi alakulásában és működésében jelentős szerepe volt a BKE-nek.

13. Ha egy régi tagnak „alapos” kifogása volt az belépni szándékozó ellen, ezt időben kellett ezt tudassa az egyesületi elnökkel, ki a választmányi tagokkal döntött a felvétel ügyében.

14. *Földes, Kun, Kutassi, 1982, 155.*

15. Az egyesületi öltözetet kizárólag az alapító- és a rendes tagok viselhették, saját költségükön, a választmány által meghatározott szövetből és előírt szabással! A BKE *egyenruha* szürke szövetsapkából, *zakó és bő térdnadrágból*, szürke *pulóverből*, fekete harisnya és fekete fűzős cipőből állott.

16. Szükség esetén bármikor összehívható volt a választmány.

17. *Siklóssy 1929, 578.*

18. *Siklóssy 1929, 583–584.*

19. *Kerékpár-sport, 1889. január 15.*

20. *Zeidler 2002, 121–124.*

21. *Siklóssy 1929, III., 584–585.*

22. 1898-ban egy vidéki egyesületnek, az *Aradi Kerékpár Club*nak 162 tagja volt.

23. Mivel a foglalkozási struktúra adatai nagyjából azonosak, nem vettük külön a pártoló tagokat a működőktől.

24. *Balla 2008, 189.*

25. *Századok, 1868, 134.*

26. *Uo, 1872, 51.*

27. BKE zárszámadása, 1886, 7.

28. BKE jelentés, 1886, 8.

#### FORRÁSOK ÉS FORRÁSKLADVÁNYOK

A Budapesti Kerékpár (Bicycle) Egyesület választmányának jelentése, zárszámadása az 1885-ik évről, Kunosy Vilmos nyomda, Budapest 1886.

A Budapesti Kerékpár egyesület 1882. alapszabályai, Budapest Feldmann N. Nyomdája, 1898.

A Budapesti Kerékpár Egyesület 1882. és kirándulási túrapályázati szabályai, Budapest, 1904.

A Budapesti Kerékpár-Egyesület havi értesítője, 1891. július-október.

Budapesti cím- és lakjegyzék 1883–1916.

Magyar Kerékpáros Szövetség alapszabályai, 1898.

#### SAJTÓFORRÁSOK

*Herkules, 1884*

*Kerékpár és Motorsport, 1906*

*Kerékpáros élet, 1937*

*Kerékpár-sport, 1889, 1890, 1897, 1900.*

*Sport, 1882*

*Századok, 1868*

#### FELHASZNÁLT IRODALOM

*Balla 2008*

*Balla Loránd: A Délmagyarországi Történelmi és Régészeti Társulat. Levéltári Közlemények, 79. évf. 1–2. sz. / 2008. 171–195.*

*Clark 2000*

*Clark, Peter: British Clubs and Societies 1580–1800. The Origins of an Associational World, Oxford University Press, 2000.*

*Dobrovits 1836*

*Dr. Dobrovits Sándor: Budapest egyesületei. Statisztikai közlemények, Budapest, 1936, 74/3.*

*Földes Kun Kutassi 1982*

*Földes Éva, Kun László, Kutassi László: A Magyar testnevelés és sport története. Budapest, 1982.*

*Hadas 2010*

*Hadas, Miklós: Modernity and Masculinity: Cycling in Hungary at the End of the 19th Century, In: Schwartz, Agatha, (edit.) Gender And Modernity in Central Europe. The Austro-Hungarian Monarchy and its Legacy. University of Ottawa Press, 2010. 47–65.*

*Siklóssy 1929*

*Siklóssy László: A magyar sport ezer éve, II és III. Budapest, 1929.*

*Szittya 1942*

*Szittya Rezső: Kerékpár. In: Pluhár István (szerk.), Az országos Sportközpont kebelében működő magyarországi sportegyesületek története. Budapest, 1942. 105–118.*

*Varsa 2008*

*Varsa Endre: Magyar kerékpárok, Gloria, 2008.*

*Vörös*

*Vörös Károly: Sport, városiasodás, polgárság. Testgyakorlás Budán és Pesten a múlt század derekán. <http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/historia/80-05/ch06.html>*

## A BKE TAGJAINAK KERÉKPÁR-KIMUTATÁSA, 1885

	Gép típusa	Magassága	Tulajdonos
1	országúti	52''	Bissaker William
2	háromkerekű	x	Daláry Sándor
3	országúti	50''	Engl József
4	kenguru	36''	Ehrlich János
5	kenguru	36''	Forché Román
6	országúti	54''	Forché Román
7	országúti	54''	Földváry Tibor
8	országúti	54''	Günter Károly
9	országúti	58''	Günter Károly
10	országúti	50''	Hromatko Vencel
11	országúti	54''	Hromatko Vencel
12	versenygép	52''	Hromatko Vencel
13	országúti	54''	Körösmezey Gusztáv
14	háromkerekű	x	Koller Károly
15	országúti	54''	Kosztovits László
16		x	Kosztovits László
17	biztonsági tandem háromkerekű	x	Kosztovits László
18	országúti	56''	Kaszás István
19	országúti	54''	Kövesdy Árpád
20	országúti	50''	Mindszenty György
21	országúti	53''	Muzsik Károly
22	országúti	50''	Mahacsek Antal
23	kenguru	38''	Mahacsek Antal
24	háromkerekű	x	Mahacsek Antal
25	országúti	54''	Péchy László
26	országúti	54''	Philipovits Emil
27	versenygép	58''	Philipovits Emil

28	országúti	54''	Rose Edwin B.
29	országúti	52''	Rossi Nándor
30	kenguru	36''	Rossi Nándor
31	háromkerekű	x	Rossi Nándor
32	háromkerekű	x	Skimina Béla
33	háromkerekű	x	Stadler Károly
34	kenguru	36''	Szathmáry Oszkár
35	országúti	52''	Ifj. Szikszay Ferenc
36	országúti	50''	Szikszay Elemér
37	országúti	52''	Tóth István
38	országúti	54''	Vándory József
39	országúti	52''	Vermes Lajos
40	országúti	54''	Vermes Lajos
41	versenygép	54''	Vermes Lajos
42	kenguru	36	Vermes Lajos
43	háromkerekű verseny	x	Vermes Lajos
44	háromkerekű	x	Vermes Lajos
45	országúti	54''	Vermes Béla
46	országúti	54''	Vuits István
47	kenguru	36''	Wünsche Emil
48	háromkerekű	x	Wünsche Emil
49	tandem háromkerekű	x	Wünsche Emil
50	országúti	52''	Zuschmann János
51	országúti	50''	BKE
52	országúti	52''	BKE

## LORÁND BALLA

## GLIMPSES INTO THE EVERYDAY LIFE OF BUDAPEST'S BICYCLE ASSOCIATION/BKE

## ABSTRACT

Cycling was brought to Hungary from the United Kingdom during the second half of the 19th century by representatives of the intellectual bourgeoisie. In the beginning, it was used as a means of recreation for the middle classes, in contradistinction to the aristocratic character of equestrianism. The pioneer velocipede users founded the first civil associations and organized within their framework the first cyclist excursions – these being initially combined with photographic excursions, in order to facilitate the acceptance of the “metal horse” within Budapest’s society. The excursions were gradually replaced by cyclic competitions with strict regulations, organized

within velodromes purposefully designed by these associations. At the time of its creation, BKE mostly consisted of Budapest's middle-class youth of German origin. Nonetheless, they decided to use the Hungarian word "kerékpár" [lit. pair of wheels] in the Association's name, rather than the English "bicycle" or the old-fashioned Hungarian "vasparipa" (literally "metal horse"). Along with the fast increase in the number of cycling associations, Budapest saw the growth of bicycle and mechanical repair shops, and the imported bicycles were gradually replaced by local brands, such as "Villám", "Turul", "Dália", "Attila", etc.

The development of cycling led to the emergence of velodromes not only in Budapest, but also in the countryside, these being developed at standards that lent them usable for international competitions. In 1896, when the Millennium festivities took place, Hungary had no less than 20 velodromes adapted to international competitions.

In the last decade of the 19th century, cycling in Hungary turned professional, and it remained an exclusivist sport, also due to the fact that its opening towards women needed a long and difficult battle. Besides, the implementation of a 'bicycle tax' and, last but not least, the development of football as a sport for the masses, led to the first decline of cycling during the first half of the 20th century.

[balla.lorand@kiscellimuzeum.hu](mailto:balla.lorand@kiscellimuzeum.hu)