

# KERÉKPÁROS TURISTA.

AZ »ERDÉLY« MELLÉKLETE.

AZ E. K. E. KERÉKPÁROS OSZTÁLYÁNAK ÉRTESSÍTŐJE.

1900.

SZERKESZTI KOVÁCS GÉZA OSZTÁLYELNÖK.

II. ÉVFOLYAM. I. SZÁM.

## Egyesüljünk.

Irta: Kovács Géza.

Fájdalommal tapasztaljuk, hogy a test-edző játékokat és különböző sportokat kis hazarészünkben nem fejlesztik cél-tudatosan s nem gyakorolják úgy, ahogy megérdemelnék és a mennyire satnyuló fiatal-ságunknak arra szüksége van.

Igaz, megtörténik néha, hogy egy pár lel-kes ember összeáll s valamelyik sportnak di-vatba hozásával városuk közönségét fellár-mázza, de a milyen hirtelen keletkezik ama bizonyos sport-láz, ép olyan hamar el is mu-lik, akár a májusi hó.

Ezt a bizonyos hóolvadást természetesen a közmondásos szalmaláng is okozza.

Nekünk az a meggyőződésünk, hogy Er-délyben azért nincsen életképes atletika, lab-dajáték, kerékpár-sport, mert nagyon messzi vagyunk az ország szívéből, s nincsenek élén-kebb társadalmi életű nagyobb városaink.

Hiába lelkesedünk, ha nincsen honnan merítsünk eszmét, erőt és kitartást küzdeme-inkhez!

Nem hogy Erdély összes városai össze-tartanának, hanem még a szomszédos városok is csak annyit tudnak egymás sport-életéről, mint Budapest a Pekkingről.

Eme fájdalmas, szomorú körülményt az is okozza, hogy Erdélyben nincsen olyan lap, mely a sport-ügyekkel szakszerűen foglalkoz-nék s a sport-egyesületeket működésöknek, tö-rekvéseiknek jóakarató ismertetésével össze-hozni igyekeznek.

Ha testedző sportjainkról valamelyik he-lyi lap négy-öt sorban megemlékezik, e jóin-dulat igen nagy örömet kelt körünkben.

Ezen az állapoton már egyszer változtatni kell és sportjaink fejlesztésén kívül keresnünk kell az együttes működhetés eszközeit és kö-zösen arra kell törekednünk, hogy sportjaink egyéb jó tulajdonságuk mellett valamely spe-cziális nemzeti jelleget is feltüntethessenek.

Ebből a célból elhatároztuk, hogy *Ke-rékpáros Turista* című tolyóiratunkat lehető-leg minél többször megjelentetjük és különös súlyt fektetünk a kerékpáros túristáskodás mel-lett a magyar torna- és labda-játékok külön-böző nemeire. Ösmertetni fogjuk az úszás, csónakázás, vívás, lábszánkózás stb. spor-tokat.

Egyszóval arra fogunk törekedni, hogy megkedveltessük a testgyakorlás különböző ne-meit ifjuságunkkal, azzal a tényezővel, mely hivatva van édes hazánk jövő nagyágának alapjait lerakni és ha kenyértörésre kerül a dolog, erős karokkal és bátor szívvel azt meg is védelmezni.

A felsorolt magasztos céloktól indítatva a rokonegyesületeknek s minden sporttársunk-nak felajánljuk szolgálatainkat s kérjük, hogy bennünket működésükről, törekvéseikről érte-síteni sziveskedjenek.

Folyóiratunk ily módon nem csak tükre lesz országrészünk sport-életének, hanem re-méljük, hogy sportunk fejlesztésére is inten-zív hatást fog gyakorolni.



## A turista kerékpárról.

Irta: Herrmann Antal dr.\*

Mélyen tisztelt harmadfél hölgy, igen tisztelt tuzat ur! \*\*

Kovács Géza, osztályunk tisztelt előke-rekese, azt hirdette, hogy én ma itt szabadon fogok előadni a kerékpározásról. Könnyű volna neki szabad előadást tartani a kerékpározásról vagy nekem a cigány túristaságról. De a bicikli kissé nehéz téma nekem. Mert meg kell mindjárt töredelmesen valla-nom, hogy én hamis kártyával játszom. Én ugyanis a bicikli-sportnak egy egész sajtóságos nemét üzöm: én csak papirosra tudok úgy, ahogy biciklizni in theo-ria, s ezért papirosról adom elé ötleteimet a kerék-párról. Ha le is buknom róla, nem török ki a nyakam.

Azonban, hogy ne vétsek a történeti hűség el-len, azt is bevallom, hogy ezelőtt valami 30 évvel én

\* Előadta az E. K. E. kerékpárososztályának 1900. jan. 6-án tartott értekezletén.

\*\* A tuzat nem a kvalitásra, hanem a quantitásra ér-tendő.

is kerékpároztam itten. Azaz, hogy tulajdonképen kerékháromoztuk ketten, én és Ditrói barátom, a ki akkor még nem volt a vigszínház igazgatója, sőt még Ditrói sem volt, hanem katolikus református deák. Az ő sétatéri kioszkjukban élt akkor két olyan három kerekű ülő talyiga, talán az önök mostani kerékpárjainak rég kihalt ősei; nagyon erkölcsös vas gebék voltak, azokon trappoltunk úgy mérsékelt ügetésben a tó körül. Azóta az én szemem körülbelül abban az arányban hanyatlott, a milyenben tökéletesedett a vasparipa, s most már csak objektív irigységgel élvezhetem azt, hogyan fordulnak fel és le más kerékpárosok.

A kerékpár sport szépen terjed nálunk. Nem is csoda, hogy a mi lóra termett nemzetünk rákapott a vasparipára is. Minthogy ez a modern állat nem volt ott a paradicsomban, midőn az Ur kiosztotta a többi állat neveit, hát nekünk kellett neki nevet adnunk. S minthogy van kengyele és vele született nyerge, és rá lehet ülni és fut — hát vasparipának nevezték régebben. Hiszen ha van vesszőparipa, sőt fából vaskarika, mért ne lehetett volna vasparipa? A kerékpár is elég

A letűnő század nagyobb mértékben átalakította a közlekedést és az utazást, mint talán az összes előző együttvéve. A XIX. század találta fel a gyors és a lassu utazást. A gyors utazást, melyre nézve ugyan nincs út, csak cél, a lassut, melynek célja nem a cél, hanem maga az út. Feltalálta a gőzhajót, a villamos kocsit, a kerékpárt. Es felfedezte a turistaságot. A két szélsőség hol előmozdította egymást, hol eltávozott egymástól s végre ismét érintkezik és találkozik a kerékpárban, mely kiegyenlíti a különféle utazások ellentéteit és mondhatni egyesíti előnyeiket.

Mert többféle fokozat van a célútazás és ütcélozás, a kénytelen és a kejtútazás közt: az üzleti, az egészségi, a szórakozó utazás, közben a tanulmányút, mely helyesen intézve, igazán a legnagyobb mértékben egyesíti a nasznost a kellemessel. Bármely fajta utazásnál rendszerint igen jó hasznát lehetne venni a kerékpárnak, je ez alkalommal a turistaság szempontjából akarunk egy pillantást vetni erre a modern vehiculumra.

Európában az eddigi 18 századnak a közlekedés



KERÉKPÁROS VIRÁGKORZÓ AZ E. K. E. KERÉKPÁROS ESTÉLYÉN.

jó magyaros elnevezés, de csak az újabb szerkezetekre illik, melyeknek két kereke csakugyan párja egymásnak.

A bicikli azonban csúf szó, ha nem is nyak-, de nyelvtörő, görög, latin, angol, francia, német korcs.

A görög néplélek mythológiájában antropomorph alakokban megszemélyesítette és istenítette a természeti erőket. A XIX. század technikája leszállította ezeket az olympusról és gépekké tette. Zeus pl. villamos batteria lett, Poseiden gőzhajó, Hephaistos kohó. Hogy Aphroditének miféle masina felel meg, azt hamarjában nem tudnám megmondani. De az már igazán szembeötlő, hogy a kerékpár a századvégi Hermes, csakhogy tökélyesített alakban és javított kiadásban. Még pedig nem azért, mert Hermes—Mercur a tolvajok és a vigéczek istene volt, hanem azért, mert az istenek sisakos és szárnyas lábu hírnöke, követje és futáravala. Azonban minden hasonlat sántit. A mi kerékpárosaink nem sapkájukon hordják a biciklit és néha maguk is sántikálnak, ha hébe-korba föléjük kerekedik a kerékpár.

terén legnagyobb vivmánya volt a rómaiak országút alkotása, újabban pedig az állítólag magyar találmányu kocsí. A XIX. század második felében mindakettő sokat vesztett exclusiv jelentőségéből. Az országút uralmát a vasút foglalta el, a kocsí helyébe a vagon lépett. Az országútaak immár nem országokat kötnek össze egymással, hanem csak falukat. Elnéptelenedtek; az útszéli szállókban megszűnt az élénkség. Az utazás elvesztette egyéni és családi jellegét; tömeges ember szállítássá vált. Az útnak már csak egy dimenziója van, mint a mértani vonalnak; útközben s az útszélen nincs semmi; csak végállomás van s több kevesebb közbeeső stáció. Az ember nem utazik, hanem útatitak. Mintha nem mi haladnánk át a tájon, hanem a vidék rohanna el mellettünk örületes sietséggel. Az utazás gépies, mint valami másodpercze járó óramű. Esetlegesség, meglepetés nincs; legfeljebb valami vasúti baleset, melyen át az ember egyszerre az élet végállomására juthat. Az utazás olcsó és unalmas lett, gyors és prózai. Nincs nyugvó pont, nincs szemlélődés, csak idegkoptató hajsza. A modern élet képe!

## Kerékpár-játékok.

Irta Ifj. Pap János.

Ezzel szemben a kerékpár az utazás humanitásának mintegy modern renaissance-sza. Az ember nem szállitmány többé, hanem szabadakarattal bíró egyén. Az utazás individuálissá lesz. Minden kerékpár egy külön luxusvonat: mozdonynyal, hevederrel, szalonkocsival. Az utazás visszanyerte természetességét és ezzel érdekét. Az ember többé nem passzív, hanem aktív utazó; nem vitetik, hanem tudatosan mozog és izommunkájának ereje által halad, még pedig úgy, hogy hatványozza erejét, uralkodik a mechanikán s a téren, működik, ugyszólván alkot, mikor utazik. Ez persze emeli önérzetét, aczélozza akaratát, edzi jellemét. Öröme van a haladásban, mert egyéni energiájának köszöni azt. Az ilyen mozgás phisiologiai, biologiai, hygienikus hatásaira ezúttal nem akarok kiterjeszkedni.

És ezzel az egyénesítéssel, a cselekvő akaratnak a felszabadításával, a kényszerítő vágány, a tömegszállítás alól való emancipációval visszanyerte és fokozta az utazás régi költészetét és művészetét. És ezzel meg-elevenülnek a közlekedés régi természetes vonalai, megnépesül az országút, nemcsak olyanokkal, kik egyik faluból a másikba ballagnak kelve-keletlen, hanem azokkal, a kik a nagyvilágba szállanak, felhők szabad röptét követve, kik a haza változatos, bájos tájait járják gyönyörködve és lelkesedve, edződve és épülve. És megnépesednek az útszéli szállók, nemcsak részeg, vásáros parasztokkal, hanem mivel turistákkal, kik cserkészői a civilizációnak, a humanizmusnak, a hazaszeretnek. Feltűnedezik az országút elrekkent romantikája.

A kerékpározás a legmodernebb és mégis a legtermészetesebb egyéni utazás. Modernebb talán még az automobil, a motorkocsi, de ez már nem lesz olyan természetes. Csak a XX. század lebegő kerékpára, a kormányozható légszónak, lehet talán még lendületesebb, lélekemelőbb! De erről majd az E. K. E. aerodromosztályában fogok elmélkedni.

A repülő kerékpáros, a szerencse kerekén lebegő Fortuna képzetét kelti fel. Persze Fortuna szekerén s a kerékpáron okosan kell ülni s úgy forgasd tengelyét, hogy ki ne dülj, mondja régi költőnk. Egyensúly: kell tartani: de hiszen ez minden gazdaságnak, az állam és magánháztartásnak, sőt a művészeti alkotásnak is elsőrendű követelménye. Ha felbillen az egyensúly, bukás az eredmény, a kereskedőnél úgy, mint a kerékpárosnál. Ez pedig néha veszélylyel jár. A baleset-elleni biztosító társaságok nagy perczentekek rónak a kerékpározókra, de ez nem baj. A veszély edzi az ember testét-lelkét, a veszély a jellem próbatüze. Ebben az óvatos, kényelmes, számító, biztosító világban a veszély talán kimenne a divatból, ha nem volna kerékpározás.

Mikor ezeket irtam, már fél nyolcz volt az óra. Megakasztottam tehát tollamat. Ugyis azt mondhatná nekem valaki, hogy a kerékpározás most nem idényszerű téma. De talán épen most lehet róla elmélkedni. Annál is inkább, mert most lábszánkózni sem lehet. Majd nyáron, jó időben, nem hallgatnak önök kerékpárról, hanem ráülnek.

Bocsánat, hogy belekontárkodtam az önök remek sportjába. Elmélkedésemnek megvan az az egy jó oldala, hogy rövid volt. Ha jó volt, ami nem valószínű, azt fogják mondani: kár, hogy nincs tovább! Hisz ez nagyon hízelgő volna. Ha pedig rossz volt, ami valószínű, azt mondják: jó hogy vége van! Ez is vigasztalás!



Hogy a kerékpározás hasznos, ebben ma már alig egy-két elfogult ember tud talán még kételkedni, de hogy hasznos volta mellett rendkívül élvezetes sport is, az napról-napra mindinkább ténynyé válik. Nekünk, erdélyieknek, oly élvezeteket nyújt, a minőket talán csak Svájc nyújthat az ő kerékpárosainak, mert hiszen nagyobb élvezetet, mint egy remek vidék jól gondozott, őserdőkkel szegélyezett és illatos rétek közé kigyózó utain végig száguldozni, aligha lehet képzelni. Nem úgy van ez Angolországban, a hol a kerékpározás szűk terekre és még kisebb parkokra lévén utalva, az egyhangu körülkerekedés vajmi csekély élvezetet nyújthat. Ez volt az oka annak, hogy élelmes angliusok »kerékpár játékokban« kerestek és részben találtak élvezetesebb, változatosabb szorakozást.

Ezen játékokról, melyek nálunk csak most kezdenek ismeretesebbé válni, akarok pár szóval megemlékezni.

Leggyakoribbak és legáltalánosabbak az ugynevezett »társas-játékok«, annál is inkább, mert ezek minden nagyobb vagy kisebb kirándulás alkalmával könnyen játszhatók és kizárólag keréken hajthatnak végre. Ezek közül említésre méltók a következők:

**Jelvény-játék.** Ezen játéknál a kerékpárosok két egyenlő csoportra oszlanak (igen szép, ha az egyik csoportban hölgyek, a másikban ugyanannyi ur van). Az első csoport minden egyes tagja vállszalagot hord, de mindegyik más-más színűt. Kezében pedig lezárt borítékban ugyanolyan színű kokardát (vagy más jelvényt). Ezek felállítatnak egy vonalon. A második csoport legalább 10 méterrel hátrább lesz felállítva. Az adott jelre az első csoport indul. Mihelyt ezek elindultak, a második csoport is felnyergel s utána indul.

Fele uton az első csoportbeliek földre ejtik a lezárt borítékokat.

A második csoportbeliek minden egyes tagja ideérkezve hamar leszáll és egy borítékot vesz fel, s felbontva a jelvényt feltűzi.

Az, a ki feltűzött jelvényvel elsőnek utoléri az első csoportban ugyanily színű vállszalagot viselő kerékpárost és vele együtt érkezik a végsőponthoz, győztes lesz.

**Tojás verseny.** Ez igen mulattató játék — 200 vagy legfeljebb 300 m. utvonalon jeleztetik. — Induló pontnál van indító, az ut mentén ellenőrzők állítatnak minden 30—40 m. távolságban, a célznál pedig van a verseny-biróság. A jelentkezők mindegyike kap egy kanalat és abban egy nyers tojást. Minden versenyző a kanalat jobb vagy balkezeiben tartva cél felé igyekszik. A ki elsőnek érkezik és a tojás nem hullott ki, az lesz a győztes. A tojást útközben zsebre vágni, vagy a kanalat öklös részénél fogva a tojással együtt tartani, szigoruan tiltva van s az ez ellen vétők a versenyből kizáratnak. A kanalat a benne levő tojással nyelénél fogva kell tartani s így kell a végponthoz jutni. A mint láthatni, ez igen mulatságos játék.

**Kerékpáros korcsmáros.** Szintén egy meglehetősen kedvelt játék.

Az ut szélén egy 1 m. magas padra felállítatik két kancsó. Az egyikben (mondjuk fehér színű) víz van, a másik (mondjuk kék színű) üres. A játékosok, rendre, tartoznak *menetközben*, a nélkül, hogy gépük-ről leszállnának, mindkét kancsót felkapni, a fehér kancsóból a vizet átönteni a kékbe és "anélkül, hogy a határvonalon túlmentek volna, visszajövet a két kancsót újra a padra visszahelyezni. A ki ezt legrövidebb idő alatt teheti, az lesz a győztes.

**Vetőmester.** Egy vonalon 2—3 m. távolságban gödröket ásunk a földben, avagy virágcserepeket (körülbelül 9—12) sülyesztünk a földbe. A kiinduló pontnál minden játékos kap annyi gesztenyét, burgonyát, almát, vagy más efféléit, a hány gödör van. Tartozik az illető egy-egy gesztenyét (vagy a mit kapott), egy-egy gödörbe dobni. Földre ejteni, vagy egy gödörbe többet dobni, nem szabad. A ki mind a 12 gödörbe *menetközben* a 12 gesztenyét bedobta, az lesz, mint győztes a »vetőmester.«

**Kugli játék.** Egy sík téren, párhuzamos sorokban felállítanak 5—5 kuglit, vagy sörös üveget (mondjuk 4 sorban 5—5 kuglit). A kuglik közt 2—2 méternyi távolságot hagyunk. Az egyes játékosok tartoznak most a kuglik közt olyan tekervényes utat tenni, a milyent a vezető előírt, vagy a földön] valamivel megjelölt, a nélkül azonban, hogy egy kuglit kerekével érintsen. A ki ezt legrövidebb idő alatt teszi, az lesz a győztes. Ezt lehet úgy is változtatni, hogy az egyes kuglikat számokkal látjuk el s a feladat lesz: a kuglikat első (vagy hátsó) kerékkel *szám szerinti* sorrendben ledönteni, de lábbal ledobni szigorúan tilos.

Az ügyesség fokozására lehet azután a 2—2 méternyi távolságot lassanként 1—1 méterre redukálni.

A mint látjuk eme pár játékból is, nemcsak mulattató, de ügyességre készítő is van közte s igen ajánlatos lenne ezeket egyesületünk körébe is behozni s minél gyakrabban alkalmazásba venni.

Jövő számunkban még egy párt ismertettek.



## A kerékpárok kibérlése.

Irta: Za—1a.

Már csaknem szálló igévé vált, hogy a kerékpáros kirándulók valamely turista-egyesületnek a könnyű lovasságát alkotják.

A Svéd turista-egyesület (Svenska Turistföreningen) kerékpáros tagjai számára egyes forgalmi góczpontokon kerékpárbérelő állomásokat szervezett, hol bizonyos személyi felelősség illetve óvadék mellett egész kirándulások tartamára napidíj mellett kerékpárokat lehet kikölcsönözni.

Ujabbán a „*L'Automobile*“ foglalkozik e kérdéssel. Az ügynökök nagyrésze, írja e szaklap, önként kezd felhagyni a kerékpár bérbeadással; egyesek viszszarettentek a kárbaveszett, illetve eltulajdonított gépek okozta kockázattól, mások a túlgyakori javításokat unták meg, tulnyomólag pedig az eladásnál aránylag sokkal csekélyebb anyagi haszon miatt szüntették be a bérbeadást.

Ezek az okok azonban nem egészen elfogadhatók, mert a gépek odaveszése jobbára a vak bizalom következménye, a melylyel az ügynökök az engedélytelen garancia nélkül is ügyletet kötnek akármely futólagosan és alig ismert egyénnel. Ami pedig a csekély hasznot illeti, ez se helyes indok, mert manapság is éppen a kibérlés, mintegy első lépés a vásárhoz.

Akárhány kerékpáros magát a fentartási költségek hordozását elhárítandó, örömet bérel gépet, mert a bérösszeg nem nagyobb az esetleg bekövetkező reparaációknál.

Annak az ügynöknek, a ki vevőinek számát akarja gyarapítani és főként az ifjuságra akar vonzóerőt gyakorolni: tessék a kibérlést rendszeresíteni, mert a jobb módú kereskedő és iparos-tanulóknak vagy a középiskolás diákságnak, mint a jövő nemzedék kerékpárosainak csak így lehet megkönnyíteni és hozzáférhetővé tenni e sportot. Azonban minden évben új gépeket kell bérkerékpárokként kikölcsönözni, nem pedig a becsérés és javítások folytán megrokkant vasparipák legyenek elrettentői a bérlő közönségnek. Hisz az ilyen gépek valóságos *biczikli-gébék*: s csak arra való, hogy úgy az illető ügynököt, mint a sport kedvet is diszkreditálják.

Minden idény végén 6—8 havi használat után a bérkerékpárok még mindig gyári áron eladhatók, holott a napi átlagos leggyöngébb bevétel gépenként legalább egy koronának felel meg s egyuttal azzal a reménnyel kecsegtet, hogy a »ma bérlő — holnap vevő« elvénel fogva ezzel a kerékpárosok száma igazán nappól-napra fog gyarapodni.

A kibérléssel járó gyakorlati szempontok természetesen szükségessé teszik, hogy a gépek lehetőleg egyfajta gyártmányok legyenek, mert ilyenformán csekélyebb számú pécékből állandó kerékpárállománnyra lehet szert tenni, melyet könnyebb rendben tartani s talán az illető gyárossal is évente csere útján is lehet a régi bérkerékpárokat újakkal helyettesíteni és kiegészíteni. Természetesen fő érv a tökebefektetés.

Azonban ez is csak az első berendezésnél jöhet tekintetbe, mert a következő évben már a vásár úján értékesítendő gépek azt kifizetik; a mi különben az első évet illeti, bizonyára maguk a kerékpárgyárosok is módját tudják ejteni annak, hogy az ügynököknek adandó fizetési előnyökkel lehetővé váljék a kerékpározásnak éppen a kibérlés útján való még hathatósabb előmozdítása. Jó volna, ha a mi kerékpárkereskedőink is foglalkoznának az ügy érdemével, mert a kérdés legkevésbé sem kicsinylendő.



AZ ELSŐ KERÉKPÁR.

Demotálta az E. K. Erzsébeti Lengyel Elm.

## Kerékpáros rókavadászat.

— Egy angol Cyclista-lap nyomán. —

Irta: Ifj. Pap János.

Alkalmoszerűnek tartom pár sorban az eredeti angol kerékpáros rókavadászatot ismertetni, annyival is inkább, mert nálunk — a mint láttam különböző közleményekből — a rókavadászatot nem úgy rendezik, a hogy kell. Másfelől meg azért is, mivel az eredeti sokkal szebb, sokkal érdekesebb, mint hazánkban ezideig üzőtt összes változatok.

Egy nagyobb kerékpáros társaságból, a legügyesebb és legsebesebben hajtó egyént *rókának* választják; a többiből egyet a vadászat vezetőjének, vagyis *master*-nek (mester-nek) jelölik ki. Ez választ maga mellé egy pár jó és ügyes hajtót s ezek a *falkát*, a társaság többi tagjai a *mezőt* (azaz a vadásztársaságot) alkotják.

A *róka*, aki — amint említettem — igen ügyes, éllemes, gyors hajtó kell legyen, fején egy ríktó piros sapkát, bal vállán pedig czérnaszálon függő róka-farkot visel, zsebeiben pedig minél több papírszeletkéket vagy confetit visz magával a czélból, hogy ezekkel az általa tett út *nyomát* megjelölje, szórva ezeket menetközben maga után nem tulságosan nagy távolságokban. A róka nem tartozik kizárólag ország- vagy egyáltalában járt úton menni, sőt okvetlen kívánatos, hogy mindent, mezőt, erdőt, ösvényt stb. felhasználjon arra, hogy — ügyessége és gyorsasága által — nemcsak tévútra vezesse üldözőit, hanem igyekezzék arra is, hogy azok nyomára ne akadjanak. Mindenféle cseltfogásokkal, körözésekkel, útkereszteződésekkel él — természetesen szorgalmasan szórva maga után confetit —; itt megy egy darabig jobbra, majd ugyanazon nyomon gyorsan visszatér és folytatja útját balra; szóval mindent elkövet, hogy feladatát teljesítse, illetve kézrekeríthető ne legyen. A róka 40—60 perczczel előbb indul, nem szabad azonban a vadászatra kijelölt terület határait átlépni. Ha a játék tartamára előre megállapított időn belül (rendesen 2—4 óra alatt) a rókát megfogni nem sikerült, ez diadalmasan vonul be és a rókafark (győzelmének jele) birtokában marad.

Legnehezebb a *master* feladata; ezért mesternek mindig a legtapasztaltabb és a terepet legjobban ismerő egyén választandó meg s rendelkezéseinek a társaság minden egyes tagja okvetlenül és azonnal elgget kell tegyen. A mester felosztja saját belátása szerint a mezőt (azaz a vadásztársaságot) első- és másodosztályú hajtókra s minden egyes osztálynak a vadászat menetének alakulása szerint megfelelő megbízásokat ad. Az elsőosztályú hajtókból kiválasztja a legjobbak egynehányát és ezek alkotják — a mint említve volt — a *falkát*.

A *falka*, a kitűzött időelőny lefolytával, elsőnek indul a róka után, követve annak nyomát s kutatva a róka kibuvó útait. Keresztezéseknél a mező ellepi az útakat és a falka tovább kutat.

Mihelyt újra helyes nyomon van (t. i. a falka), ezt, a minden egyes tagnál levő jelző-sípokkal időnként tudatják rövid sípjelzéssel a mezővel, jelezve ezáltal az utat, melyet a mezőnek követnie kell. Harabukkan a rókára, akkor sokkal erősebb és sürűbben adnak jelt a sípokkal. — A falka csak *üldözőbe veszi a rókát, de saját szakállára azt elfognia sohse szabad*.

A *mező*, azaz a tulajdonképeni vadásztársaság, tartozik a mester intéseit és rendeleteit a legnagyobb figyelemmel kísérni és azokat szó nélkül és haladéktalanul teljesíteni, nehogy a róka keresztül osonhasson — Ha a rókát a falka már felfedezve üldözőbe vette s akkor, midőn a rókát a vadásztársaság is látja, ekkor, *de csak ekkor* kezdődik a tulajdonképeni vadászat. Ekkor a mester felemeli a sapkáját, «róka van a látóhatáron» vezényszóval a vadászatot szabaddá teszi és egy hosszú sípolással jelzi azoknak is, kik a vezényszót nem hallhatták, hogy immár a vadászat szabad s most «haj-rá» fiuk, hogy elsők legyünk a rókánál és azt baloldaláról annyira megközelítsük, hogy a rókafarkot egy rántásra leszakítva, azt elfoghassuk. Egy háromszoros «hurrá» jutalmazza azt a szerencsést, ki a rókafark leszakításával a rókát elfogta s ezzel a vadászatnak vége.

Ha az előre kitűzött határidőn belül a rókát megcsipni nem sikerült, akkor többé hozzányulni már nem szabad s úgy a falka, mint a mező, élükön a mesterrel, visszavonul a találkozó helyre és ott várják az immár győztes rókát, kinek megjelenését lelkes éljenzéssel üdvözlök.



## KÜLÖNFÉLÉK.

### Kerékpáradó Kolozsvárt.

A hajdan *kinces*, ma *deficites* Kolozsvár jobb ügyhöz méltó gyorsasággal sietett a kerékpárokat megadóztatni. Érdekes, hogy egyik városatyja a kerékpáradó behozatalának szükségességét azzal indokolta, hogy a kerékpárok rontják a közutakat. Nem is tudtuk eddig, hogy a kerékpár ilyen kártékony szer-zám!

Meg van fejtve tehát a nagy problema, hogy Kolozsvár utcái

miért rosszak és miért lendült fel ujabban egész Kolozsvármegyének kocsigyártó és Kolozsvár városnak kerékpárjavító ipara.

Az 1899. július 1. napján életbe lépett kerékpáradó szabályrendelet máskülönben tele van szarvashibákkal. Érdekes mindjárt az 1. §., a mely adóval terhel meg minden magántulajdonban levő kerékpárt, tekintet nélkül arra, hogy használatban van-e avagy nem, sőt a 10. §. még 50 korona pénzbírságot is ró arra, „a ki kerékpárt tart és azt bejelenteni elmulasztja.” Az említett két §. szerint tehát azoknak, kiknek

nem sikerült az adó életbelépte alkalmával kerékpárjaikat eladni s ezért azokat jobb jövő reményében füstre tették, nem csak adót kell fizetniök, hanem még bírságot is.

Még megérjük azt is, hogy a bölcs tanács nem várja be a használaton kívül hejyezett kerékpárok eladását, hanem veszett kutyák helyett, melyek szélteben csatangolnak a városon, el fogja rendelni azok lebunkózását.

A kerékpáradó az 1899. félevben már szép összeget hozott a városnak, az 1900. évre pedig újra hatalmas bevétel van előirányozva, de

azért a közlekedési utak, jóllehet a 12. §. szerint a kerékpáradóból befolyó jövedelem azoknak jókárban tartására volna fordítandó, ma még rosszabbak, járhatatlanabbak, mint voltak az adó előtt. Hír szerint a kerékpárosok körében mozgalom indult meg arra vonatkozólag, hogy a kolozsvári közutak ázsiai állapotának megszüntetése céljából a kormányhoz kérvény intézessék. He-lyes, ha fizetünk, követeljük is!



## SZAKOSZÁLYI ÜGYEK.

### A múlt évi gyűlések.

Az E. K. E. kerékpáros vezér osztálya 1899. évben 3 választmányi ülést és 1 közgyűlést tartott, melyeken Kovács Géza oszt. elnök vezette a tárgyalásokat.

Az 1899. január 1-én tartott választmányi ülés a kerékpár-adó tárgyában a budapesti tiltakozó nagygyűléshez való csatlakozást monddotta ki.

Az 1899. márczius 8-án tartott ülés megállapította a nyári kirándulások programját és utasította az elnökséget, hogy a vidéki kerékpáros körök szervezését haladéktalanul kezdje meg, továbbá intézkedett a kerékpáros utikönyv kiadására és turista szállók szervezésére nézve is.

Az 1899. május 19-én tartott választmányi ülés tárgyalta az elnökségnek kerékpáros és általános turista egyenruhára vonatkozó javaslatait és a beérkezett ajánlatok alapján az egyenruha formáját, anyagát stb. megállapította és a magyaros egyenruhának a Kossuth-szobor leleplezési idejére való sürgős elkészítését elrendelte.

Az 1899. decz. 16-án tartott közgyűlésen Kovács Géza oszt. elnök jelentést tett a kerékpáros vezérosztály 1899. évi működéséről, ösmeretve az év folyamán rendezett kirándulásokat. Felemlítette, hogy a tagok száma az év folyamán örvendetesen szaporodott, továbbá hogy Bánffy-Hunyadon, Tordán és Maros-Ludason sikerült fiókköröket szerveznie. Elnök köszönetet mond a központ támogatásáért, melynek segítségével mintegy 50 turista szállót sikerült felállítani és cím-táblával megjelölni.

A cím táblákon az egyesületi jelen van és az «E. K. E. turista szálló» felirat.

Az E. K. E. központja a kerékpáros osztályt lelkesen támogatja és ennek lehet köszönni, hogy Tordán, Bánffy Hunyadon és Maros-Ludason már javító-szekerények állanak a kerékpárosok rendelkezésére.

Elnök végül jelenti, hogy a pécsi Meesek-egyesület több tagja Erdélybe kerékpáros kirándulást ren-

dezt, mely alkalommal Radnóti Dezső főtitkárral egyetértve a kaulozolás érdekében minden lehető elkövetett. Nevezett egyesület meleg hangu átiratban köszönte meg az irántuk tanusított előzékenységet.

Ezek után elnök kérte jelentésének tudomásul vételét, mit a közgyűlés Herrmann Antal dr. központi alelnök szokásos ékes felszólalása után éljenzések között tudomásul is vett és az elnöknek fáradságtalan munkásságáért köszönetet szavazott.

Ezek után közgyűlés utasította az elnökséget, hogy a szokásos téli elpuhulás megakadályozása és a tagok szórakoztatása céljából kedvező idő esetén szervezzen lábszánkó-osztályt és minden hónap első szombatjára a Biásini szállóba hívjon össze értekezletet és gondoskodjék, hogy az értekezleteken a kerékpár-sportot, kirándulásokat tárgyaló szakszerű és humoros felolvasások tartassanak.

### Első ülés az új évben.

Az E. K. E. kerékpáros vezérosztálya az utolsó közgyűlés határozata alapján 1900 január 6-án tartotta Kovács Géza oszt. elnök vezetése alatt első havi összejövetelét a Biásini szállóban.

A szép számmal megjelent tagokon kívül a központ részéről jelen voltak Herrmann Antal dr. központi alelnök, Merza Gyula főpénztáros és Radnóti Dezső főtitkár, továbbá Herrmann Antalné, és Herrmann Irénke, mint vendégek. Az értekezlet kezdetén Herrmann Antal dr. felolvasta eleven tollal irt kedélyes csevegését, melyért hatalmas éljenzéssel és tapsviharral jutalmazták meg.

Ezután Hevesi József alelnök indítványára kimondotta az értekezlet, hogy a farsangon Kerékpáros Kárpát estélyt rendez. A szükséges intézkedések megtételére az elnökség felhatalmaztatott.

A késő időig együtt maradt társaság jókedvének fokozásában nagyrésze volt Merza Gyula főpénztáros következő rögtönzött versének is:

A turista kerékpáros  
Roszkedvű, ha az út sáros,  
S ha még jön egy záporosó...  
Jaj neked, Radnóti Dezső!

Ha kavarg a porfelhő;  
S az ellen-szél már nem kellő:  
Arról hallgasson a lista,  
Mint izzad a biciklista.

Legjobb hogyha az országot  
Nem herd hátán követ-kátyut,  
S minél több a csárda-czegér,  
Mely hűsítő cseppet iger.

Lám, ilyen a Biásini,  
Turista tud benne bizoni,  
Mert itt még a vasparipa  
Szájában is makrapipa.

Kezében turista lanttal  
Tréfálkozik Herrmann Antal,  
S a vidámság karikázik  
Addig, míg csak el nem ázik.

Szellemileg bicziklizünk,  
S csak a haladásban hiszünk,  
Mert nem vezet óeska eszéa,  
Hanem maga Kovács Géza.

De már érzem, hogy a gummi  
Verlábamon kezd ritkulni.  
Sőt bukfencczem félve lesi  
Buzgó tagtársunk, Hevesi.

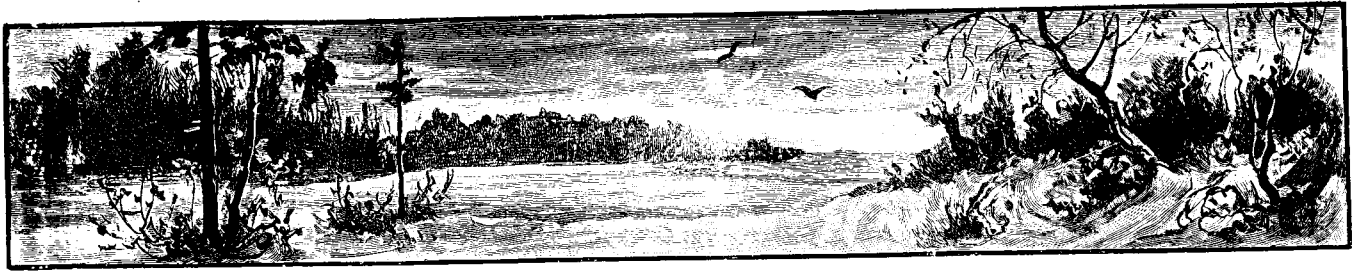
Nos, karika turistáink,  
Töltsük tele a kupáink!  
Vízkeresztnek szent ünnepe  
Sör-bor könnyítsen az epén.

Az EKÉ.-nek pár nap múlva  
Kilenczéves lesz a múltja...  
Erre az évfordulóra  
Igyunk hát turistamódra!

### Kerékpáros kirándulások.

Az 1899 évi nyár a hivatalos kirándulásoknak nem kedvezett A sok eső miatt csak 10 félnapos és 4 másfélnapos kirándulást sikerült tartanunk.

A félnapos kirándulásokon Apahida, Diós, Nagy-Kapus, Solyomkő. Kolozs és Gyalu községek kerestettek fel. A kirándulások mindig a legszebb rendben folytak le. Érdekes volt a diósi kirándulás, a mennyiben a 18 tagból álló társaság visszajövet a 17 kilométer távolságot (hegyi út) felázott talajon, szakadó esőben futotta be. A félnapos kirándulásokon részt vevő tagok száma a vendégeket be nem számítva 7 és 27 között váltakozott. A kirándulásokon résztvevők összes száma 152. A befutott összes út hossza 356 kilométer. A másfél napos kirándulásokon meglátogatta a kerékpáros osztály (Bánffy-Hunyadon átmenve) a vadregényes Kedves (D. agan) völgyet, továbbá a Kossuth szobor leleplezése alkalmával a székelyek fővárosát, Maros-Vásárhelyt, hol a kirándulókat a Maros-Vásárhelyi Kerékpár-egyesület fényes fogadtásban részesítette és Medgyesfalván villásreggelivel vendégelte meg. E kiránduláshoz csatlakozott Tordáról és Maros-Ludáról 2—2 tag. A harmadik 1½ napos kirándulás a tündéri szépségű rekiczeli vízeséshez volt, mely alkalommal a kerékpárosoknak Meregýtől egy hegygerinczen és Rekiczeln közepén át 3 órát kellett gyalogolniuk. A negyedik hosszabb hivatalos kirándulás volt a maros-ludasi, mely az ottani E. K. E. kerékpáros-fiókkör megalakulását eredményezte. Az említett 4 kiránduláson összesen 588 kilométer kerekeltetett be. A részt-



vevők száma 5 és 14 között változott.

Női tagok a kirándulásokon csak kevesen vettek részt.

### Kerékpáros-estély.

Sikerült és kedélyes estélyt rendezett 1900. január hó 25-én este a Vigadóban az E. K. E. életrevaló kerékpáros osztálya. A tánc megkezdése előtt *Benő* Bálint tilinkó művész játszott az ő egyszerű kis hangszerén magyar népdalokat s néhány operette áriát. *Benő* ügyesen kezeli a tilinkót, bámulusos technikával és kiváló meleg érzéssel játszik igénytelen hangszerén. A közönség tapsal jutalmazta az élvezetes játékot. Utánna *Kovács Géza* tartott érdekes felolvasást a kerékpár fejlődéséről, az egyes régebbi szerkezetű kerékpárokat be is mutatva. Különösen tetszett a legrégebbi szerkezetű angol kerékpár, a melyen *Dunky Elek* angol kerékpáros hajtott végig a termen. A tanulságos felolvasás után gyönyörűen feldíszített kerékpárokkal virágkorzó volt. Az E. K. E. legjobb kerékpárosai, *Csishegy* Sándor, *Bakk* Sándor, *Sreithofer* János, *Hutter* Gerő, *Müller* Béla, *Hanz* Samu, *Szolga* Ferenc és *Balázs* Ferencz festői egyenruhában vonultak feldíszített kerékpáraikon a Rákóczi-induló hangjai mellett a terembe és betanult merészfordulataikkal bámulatba ejtették a közönséget. (A kerékpáros mutatóanyagokban résztvevőket képben is bemutatjuk). A közönség tapsai közepette ért véget a műsor, hogy megkezdődjék a tánc, mely eltartott reggelig. Az egyesületi központjának köréből megjelentek *Feilitzsch* Arthur br. orsz. képviselő, elnök, *Szálceczky* Lajos dr. alelnök. A négyeseket 60 pár táncolta. A terem ez alkalomból fénygolyókkal szépen fel volt díszítve. A mulatság anyagi és erkölcsi tekintetben teljesen sikerült. Az estélyen *Csikai György* zene-kara játszott.



### KERÉKPÁROS APRÓSÁGOK.

**Nemzetközi kerékpár kiállítás Hollandiában** Folyó évi márcz. 9-én Amszterdámban nagy nemzetközi kiállítás nyílik meg, melyen motorkocsik, kerékpárok és ezekkel

rokon szerkezetű járműveket mutatnak be.

Önműködő vasparipák és kocsik, továbbá mindenféle motorok, s a legkülönösebb fajta kerékpárok, automobil és veloczipéd felszerelések, szerszámok, nyersanyag, ruházati és egyéb sport kellékek s végül a kerékpározás írásban és képben.

A kiállítás időtartama 8 napra van tervezve.

**Délmagyarország kerékpáros térképe.** *Blaha* Károly, a József-Nádor malom-csatorna társulat mérnöke, Aradon, a kerékpárosok felszólítására és kérésére kitűnően használható kerékpáros térképet szerkesztett, mely felöleli az Alföldet és Délmagyarországot egészen Szerbia és Románia határáig s kitünteti majd az összes községeket is. Az elsőrendű utak vonalakkal, másodrendűek szakított vonalakkal, míg a harmadrendűek pontokkal vannak jelölve. A folyók és patakokon kívül be vannak a térképen tartva a természetbeni hajlások, illetve kanyarodások is, miáltal a laikus szemlélő is könnyen tájékozhatja magát. A távolságok részletesen ki vannak tüntetve, hogy a kerékpáros minden irányból és irányba kitudja számítani.

**A kerékpár föltalálója.** Moszkvában van egy érdekes magánmuzeum, mely a gazdag *Schischlin* kereskedő tulajdona. Ez a műértő polgár időről-időre folyóiratot ad ki, mely a muzeumában elhelyezett műkincsekről szóló tanulmányokat és értekezéseket tartalmaz. A legutóbb megjelent füzetben olvassuk, hogy vagy 150 év előtt Pétervárott már volt kerékpár. A föltalálója e «magától szaladó kocsinak, mely minden segítség, vagy lö nélkül mozgásba jön», egyszerű parasztfegyenc volt. Ez az ember, névszerint *Schamschurenkow*, unatkozott a nishegorodi fogságban, hova valami büntetért került. Folyamodást intézett a császárnőhöz, melyben kifejtette, hogy kis kocsit akar csinálni, mely magától mozgásba jön. Biztos lehetett a terve, hogy halálbüntetésnek veti alá magát, ha ez neki nem sikerül. Pétervárott nagyon érdeklődtek az eszme iránt és a szenátus a foglyot Pétervárra hozatta, hol külön lakást bocsátott rendelkezésére. Egyuttal beszereztek neki a szükséges eszközöket és lakatot, asztalost adtak melléje. Előírta a szenátus *Schamschurenkow-*

nak azt, hogy a munkájával siessen és a mint készen lesz, azt a szenátusnak bemutatni tartozik. Eltelt néhány hónap, míg a munkájával elkészült; két személy foglalhatott benne helyet és tényleg magától jött mozgásba. A föltaláló 50 rubelt kapott jutalmul és vissza kellett mennie a fogságba. Erre ő ismét benyújtott egy „beadványt“, melyben kijelentette, hogy ez a kocsi nagyon lassu mozgásu. Engedjék meg, hogy egy másikat építsen, mely gyorsabban fut. Azonkívül egy önműködő szánkó építésére is kért engedelmet és egy órát akar készíteni, mely a szánkó aljában lesz elhelyezendő és az 1000 mértföldig mutatja a megtett utat, ez tehát előhírnöke lett volna a taxameternek. A szenátus tudni akarta, mennyibe kerül ez a dolog és válaszul azt nyerte, hogy a szánkó 80 rubelba és az óra 50 rubelba fog kerülni. A senatus soknak tartotta ezt az összeget, s ezen vagy más okból az eszmét elutasították és a szenális feltalálót visszavitték fogságába. Mindenesetre érdekes, hogy egy egyszerű paraszt, már 150 év előtt egy kerékpárt konstruált és megvolt az eszméje a taxameter megvalósításához.

**Kerékpárok szétszedése.** A kerékpár-golyók ellen sok a panasz. Nem tartósak. Hamar elvesztik kerekdedségüket és úgy néznek ki, mintha lereszelték volna belőlük. Könnyen szétrepednek. A golyók említett hibáinak természetes következménye a perselyek és cunusok gyors tönkremenése. Ennélfogva okosan cselekszik az, ki kerékpárját évenként többször szétszedi és a hibás golyókat kicseréltezi. A használt gépek nehéz járását sok esetben a golyók kerekdedségének hiánya okozza. A golyók kicserélésével való takarékoskodás a gép tartósságának rovására megy és idővel nagyon megbosszulhatja magát.

Az első és hátsó tengely szétszedése egész könnyű dolog, nem okoz sok bajt. Másképp vagyunk a középtengely szétbontásával és összerakásával!

Ez már szakértelmet és nagyobb ügyességet igényel, de jó lesz azért megtanulni, hogy sok keserüségtől megmentődjünk.

Egyes gépeknél a középtengely összerakását legtöbbször csak az ne

hezíti meg, hogy a golyók a tegelegy mellett lehullanak a csövekbe. A golyók említett lehellását könnyen megakadályozhatjuk azzal, ha a perselyekbe jó vastag vasint teszünk (szükségből jó a fagyosótalan disznósír is) és csak azután rakjuk be a golyókat. Probatum est.

**Egy óra alatt elérhető gyorsaság.** A «The Hub» cz. turista lap érdekes adatokat közöl az egy óra alatt elérhető legnagyobb gyorsaságról. Szerinte a következő számok állapították meg, mint középértékek:

Uszás .....	3218 m.
Menés (rekord) .....	13 km. 121 m.
Vitorlás hajó .....	16 » 90 »
Futás (rekord) .....	18 » 589 »
Korcsolyázás (rekord) ..	23 » 749 »
Lovaglás (rekord-ügetés)	32 » 186 »
Magas kerékpár (rekord)	34 » 526 »
Tricycle (rekord) .....	37 » 743 »
Automobile .....	40 » 233 »
Gőzhajó (rekord) .....	43 » 250 »
Mai tandem-kerékpár (rekord) .....	61* » — »

P.

**Bessédes statisztika.** A statisztika kiszámította, hogy körülbelül husz millió kerékpár van a föld keletén, tehát minden hetvennégy lélekre jut egy. Ha tehát az átlagos értéket gépenként kétszázötven koronára tesszük, akkor az összes kerékpárok öt milliárdnyi értéket képviselnek.

**A kerékpárosok érdekében.** A lipcsei városi tanács 29 szavazattal 28 ellenében 26.000 márkát szavazott meg a kerékpárosok érdekének előmozdítására. Ezen a pénzen a várost körülvevő erdőségeket bicikli-utakat fognak készíteni, a mi azután lehetővé fogja tenni, hogy biciklisták is zavartalanul élvezhessék a friss erdei levegőt s alkalmas buvóhelyeket találjanak a rekkenő hőség s hatalmas porfellegek ellenében. A 4 méter széles utak kiépítésére 24.000 márkát fordítanak, míg a megszavazott összeg többi része a pályák jókarban tartására fog szolgálni. A városi tanács indítványa meglehetősen hosszúságú és heves vitát provokált. A mellette szólók azzal érveltek, hogy a mint kötelessége a városnak a gyalogjáró publikumról gondoskodni, ép úgy alkalmas és módos kell adni a biciklistáknak is, hogy szabadon élvezhessék a pompás erdei levegőt. Legkevésbé se volna méltányos a kerékpárosok érdekei elől ridegen elzárkózni. A szociáldemokraták ennek ellenében különösen azzal igyekeztek hatni, hogy nem helyes és

nem gazdaságos a kocsis-, gyalogjáró- és bicikli-utakat egymástól elkülöníteni, de meg nem is tudják belátni, mi szükség van külön kerékpár-utakra. Mint említettük, a megejtett szavazás, ha egy szavazattal is, a tanács véleményét juttatta diadalra. Lipcse különben nem áll magában. Bréma városa is 3800 márkát vett fel budgetjében bicikli-utak jókarban tartására.

**Fontos minisiteri rendelet.** Hegedüs Sándor kereskedelmi minisiter leiratot intézett a magy. kir. államvasutak igazgatóságához, melyben elrendeli, hogy kerékpárok podgyásként csakis a lámpa nélkül vehetők fel szállításra. A kerékpárlámpák a személykocsiba mint kézi podgyász általában bevihetők, de acetylen-lámpák csak azon feltétel mellett, ha azok víztartója előzőleg teljesen kiürítették. Ezen feltétel be nem tartása esetén az ez ellen vétő az üzletszabályzat 29. §-a értelmében a tilalom áthágásából származó minden kárért felelős, azonkívül a vasútrendőri szabályokban megállapított büntetés alá esik és köteles ezentelül — ha kár nem okoztatott is — az illető egész podgyásza minden megkezdett eleykilogrammjáért 12 korona pótlilleteket fizetni.

**Hogyan kell a calcium carbidot eltenni?** Az acetylen lámpák kezdik az országotakat «meghódítani». A lámpák ára már meglehetősen mérsékelt, s a carbid is csökkenni fog a közel jövőben, mert Austriában három új gyár létesült, melyek kizárólag carbid gyártásával foglalkoznak, miáltal a 100 kgkint fizetendő 12 frtos vám elesik. Hogy a calcium-carbidot hosszabb időre elteheszük, elsőben is a nedvesség ellen kell biztosítani. Otthon vagy az üzletben pléhdobozban tartjuk, s a dobozt gumvizált papírszalaggal ragasztjuk körül. Minden kerékpárkereskedő figyelmeztesse vevőit, hogy a kerékpárosok tórára a carbidot úgy vihetik el legjobban, ha egy darab pneumatic belsőcsövet szereznek, ennek egyik végét zsineggel erősen lekötik, s a csőbe a carbidot apró darabkákkban betöltik és ennek megtörténte után a cső másik részét is légmentesen lekötik. Két-három ilyen carbid-tartó nagyobb szerszámtáskában könnyen elhelyezhető.

**A kerékpárok sománcsának tisztítása.** Egyszerű receptet adunk arra, hogyan kell a kerékpárok sománcsát újra csillogóvá tenni: Cremor tartariból, mely minden gyógyszerárban és drogueriában pár krajczárért kapható és vízből pépet készítünk, s ezt a gép sománczos részeire kenjük, majd pedig darabka puha ruhával a pépet ledörzsöljük s a bekent részeket sok vízzel lemossuk és megszáritjuk. Az előbb

piszkos sománcz ezen eljárás által ismét csillogóvá tesz. Hogy ez a viz a golyós perselyekbe ne juthasson el a gépet kormányrudjára és nyeregére kell állítani.

**M. A. C. kerékpáros osztálya.** A Magyar Athletikai Club kebelében nagyszabású mozgalom indult meg az iránt, hogy a kerékpársportot fölkarolják, fejleszték és általánossá tegyék. A Clubban ezideig is volt kerékpáros osztály, de ennek szük keretei már-már nem feleltek meg a Club terjeszkedésének. Leikes és tartalmas fölhívást küldték a sport fejlődéseért küzdő athleták, melyben kifejtik, hogy ezt a szép sportot a szalonok közönségével és pedig nemcsak a férfi-, hanem a hölgyvilággal is meg akarják ismerettni és kedveltetni. Így kívánják megszüntetni azt az előítéletet, melyet a kerékpáros-sport iránt mindaddig, nem minden ok nélkül, tápláltak a társadalom előkelőbb rétegei. A Club hetenkint kedélyes kirándulásokat fog rendezni hölgytagok részvételével, továbbá egy nagyobb szabású kerékpár-iskolát épített, hogy kedvezőtlen idő esetében itten gyakorolhassák magukat a tagok. Szóval minden kényelmet meg fog találni a kerékpáros, sőt még azt is, hogy egy elit kerékpáros társaságban gyakorolhatja e szép sportot. Ha figyelembe vesszük továbbá azt, hogy a mozgalom élén olyan férfiak állanak, mint Bartók Lajos, Asbóth Jenő, Krepeika Béla és Lázár Pál, úgy nem kételkedhetik senki a szép czél és siker elérésében.

**Vendégfogadó kerékpáron.** A legutóbbi újdonsága az angol kerékpársportnak a kerékpár-vendégfogadó, melyet élelmes föltalálója a kerékpárosoknak étellel és itallal való ellátására készített. A kerékpározó üzletvezetők az élénkebb forgalmú utcákon tartózkodnak háromkerekű gépjükön és az arra hajtó kerékpárosoknak hideg és meleg ételt és frissítő italt kínálnak. A kerékpár hátsó kerekei közt van egy láda, melynek fölájában az étel- és italmemű van, a szükséges evőeszközökkel. A láda tetején gázlámpa és három lánggal, melyekhez a szükséges gázt egy másfél lábnyi magas rezervoár szolgáltatja. Ez a tüzhely. Egy kis kamrácska, vitorlavászonnal bevonva a konyha Ennek falán vannak kifüggesztve az étlapok. A leleményes vállalkozó már eddig is jó üzleteket csinált mozgékony csárdájával, most pedig több kerékpárklubtól fölszólítást kapott, hogy kirándulásai alkalmával adja melléjük egy-egy emberét, ki őket háromkerekű vendégfogadjával jutjukban mindenhova kövesse.

\* E helyen, a nevezett lapban: 50 km. 444. m. van bejegyezve, miután azonban a Párisi. Seine-Velodromon (1898.) Le-neuf és Dernaucourt elérték a 61 km. sebességet egy óra alatt, ezt az adatot vettem fel. P.