



Budapesti Honismereti Híradó

XXVII. évfolyam 2. szám

Közgyűjteményekben ingyenes

2024. április

Velocipédttől a kerékpárig

Hazánkban is nagy volt az érdeklődés

•••• Hidvégi János

Több mint kétszáz évre tekint vissza a kerékpár története. Feltalálója, a mannheimi *Freiherr Carl von Drais* 1817. június 12-én mutatta be és „*Laufmaschine*-nek”, futógépnek nevezte járművét. Használójának lábaival kellett előre löknie a szerkezetet. A játéknak tekintett eszköz világszerte gyorsan elterjedt. Bemutatása utáni évben már Franciaországban, és Bécsben is készítették. A nagyrészt fából készült járművet a kocsigyártók építették. Angliában már több mint 300 készült évente. Szerkezetét fejlesztették, jelentős újítást jelentett a körbehajtható pedálok alkalmazása.

Az 1860-as évek végétől a *Michaux* testvérek Párizsban már évente több mint 400 darabot állítottak elő. Használójának lábait fel kellett emelnie a földről és egyensúlyoznia kellett. Minél nagyobb volt a kerék, annál hosszabb utat tett meg egy pedálfordulatra a kerék, ezért méretét növelték. A kerekeket acél abroncsok tartották össze, ez az út egyenlenségeit csillapítás nélkül továbbította a kerékpáros karjaihoz, ezért csontrázóknak nevezték – rövid távon már 20 km/óra sebességet is elértek.

Jelentős technológiai változással született meg a jármű legismertebb változata, a nagykerékű velocipéd, az 1870-es évek közepén. A szinte minden részében fémből készült velocipédek acél küllői lehetővé tették a kerekek méretének további növelését, amelynek csak a kerékpározó lábainak hossza szabott határt.

A kerékpár másik kereke „parányi” támasztó kerékké zsugorodott. Vezetése akrobatikus ügyességet kívánt, azonban a törmögumis kerekeken, jó úton akár 40 km/óra sebességgel is ha-

ladt. Jelentősen megváltozott az 1890-es évektől a kerékpár szerkezete. A trapéz alakú váz alsó részén láncáttejtelt helyeztek el, amely már a „kisméretű” hátsó kereket hajtotta. Igazi közlekedési eszközzé, széleskörűen használható járművé tette a kerékpárt a le-
vegővel felfújt gumiabroncs – ekkor elérte és hosszú évtizedekig megőrizte alakját. Bár szerkezetét apró lépésekben korszerűsítették, a jármű külső megjelenése alig változott.

Hazánkban is nagy volt az érdeklődés az új közlekedési eszköz iránt. A *Honművész* folyóirat 1835-ben gyalogsebes-futó-gépnek, egy másik újság utazó erőműnek írta. Kengyelfutó gépnek hívta a „*Vasárnapi Ujság*” 1886-ban, de nevezték vasparipának, drótszamárnak, és egyen-billengészeti korduplányának is. A Magyar Tudományos Akadémia a kerékpár és az angoltól átvett bicikli elnevezést javasolta e közlekedési eszköz megjelölésére.

Az első hazai velocipédos *Kosztovics László* volt, aki az Úr 1880. esztendejének egyik verőfényes júniusi napján a budapesti polgároknak egy különleges, addig ismeretlen járművet mutatott be, a magas kerékpárt. Rövidesen számos követője akadt a merész úttörőnek és a következő év húsvét vasárnapján már megszervezték az első kerékpá-

ros túrát, 10 vagy 12 résztvevővel a Városligetből indulva kora délutánra, fáradtan a célul kitűzött Gödöllőre érkezve.

A kerékpár, a kerékpározás szinte megállíthatatlanul hódított hazánkban is. *Lázár Pál* műegyetemi tanár megalapította az Első Magyar Varrógép és Kerékpárgyár Rt.-t, amely *Adria* néven hozta forgalomba járműveit.



Az Első Magyar Varrógépgyár plakátja 1900 körül

Fotó: Magyar Olimpiai és Sportmúzeum

Városunk

XXVII. évfolyam 2. szám

L
Ó
B
M
O
L
A
T
R
A
T

1 Velocipédttől a kerékpárig

.... Hidvégi János (muzeológus)

3 Hegyvidék vasútja

.... Merczi Miklós (városi közlekedési muzeológus)

4 Siugróversenyek a Normafánál

.... Földváry Gergely (gyűjteményvezető)

5 Budapesti közutak burkolata

.... Domonkos Csaba (történész)

6 Kispest–Szentlőrinci Kerékpár Kör

.... Pápai Tamás László (történész)

7 Kerékpárklubok alapítása

.... Hidvégi János (muzeológus)

8 Svábhegy három épületéről

.... Devescovi Balázs (irodalomtörténész)

9 Játékos időutazás

.... Heilauf Zsuzsanna (múzeumigazgató)

12 Jakobinus mártírok sírjai

.... Tüske Tamás (történész)

16 Csepel kerékpárok

.... Bolla Dezső (ny. gyűjteményvezető)

18 Könyvszemle

Támogassa adójának 1%-ából a Budapesti Honismereti Társaságot!

A Budapesti Honismereti Társaság kéri tagjait és támogatóit, hogy minél többen ajánlják fel egyesületünk számára adójuk 1%-át. A támogatást működésünkre, a „Városunk – Budapesti Honismereti Híradó” 2024. évi számainak kiadására és terjesztésére használjuk majd fel. Egyben ezúton is köszönjük támogatóinknak múlt évi adóhozjárulásait!

Budapesti Honismereti Társaság
Adószámunk: 19673903-1-41
1043 Budapest, Berda József utca 48.

Miért nézzem meg a www.bpht.hu-t?

Mert a fővárosi Helytörténeti Portálon találok meg:

- a legfrissebb fővárosi helytörténeti híreket;
- az Ajánlott oldalak menüpontjában a legrövidebb utat a hazánkban kiadott történettudományi, levéltári, hadtörténeti, irodalom- és nyelvtörténeti folyóiratokhoz, múzeumokhoz, könyvtárakhoz, magyar elektronikus újságokhoz, honlapokhoz;
- a legtöbb információt a fővárosi és kerületi helytörténettel foglalkozó civil szervezetekről, közgyűjteményekről;
- a Városunk összes eddig kiadott számát;
- az Archívumban a Budapesti História 131 előadásának szerkesztett változatait.

Csak ezekért!

Alapította a Budapesti Honismereti Társaság és a Budapesti Történeti Múzeum
Kiadja a Budapesti Honismereti Társaság
Felelős kiadó: Breinich Gábor
1043 Budapest, Berda József u. 48., tel.: 370-0652
E-mail: info@bpht.hu
Internet: www.bpht.hu
Felelős szerkesztő: Gábor Tibor
Szerkesztőbizottság: Breinich Gábor, dr. Buda Attila, dr. Róbert Péter, dr. Sándor Tibor, dr. Sipos András

Belföldi előfizetési díja 1200 Ft/év. Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta Zrt. Postacím: 1900 Budapest. Előfizetésben megrendelhető az ország bármely postáján, a hírlapot kézbesítőknél, www.posta.hu WEBSHOP-ban (https://eshop.posta.hu/storefront), e-mailen a hirlapelofizetes@posta.hu címen, telefonon a 06-1-767-8262 számon, levélben a MP Zrt. 1900 Budapest címen. Külföldre és külföldön előfizethető a Magyar Posta Zrt.-nél: www.posta.hu WEBSHOP-ban (https://eshop.posta.hu/storefront), postán: 1900 Budapest, telefonon: 06-1-767-8262 és e-mail-en: hirlapelofizetes@posta.hu. A Budapesti Történeti Múzeumban, Budapest Főváros Levéltárában, a Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár központi és fiókkönyvtáraiban, a kerületek helytörténeti gyűjteményeiben, múzeumaiban és a Budapesti História előadestjein ingyenesen is terjesztett. Helytörténeti magazinunk Budapest Főváros XII. kerület Hegyvidéki Önkormányzat, a XVIII. Kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata és a Budapest 150 emlékvérvészeként a Pro Cultura Urbis Közalapítvány anyagi támogatásával valósult meg. Nyomda: PrintWorks Nyomda Kft. • Print: ISSN 1418-4273 • Online: ISSN 2732-1681

Hegyvidék vasútja

150 éves a „FOGAS”

••• Merczi Miklós

Ünnepélyes és kedélyes keretek között 1874. június 24-én, délután megindult (Európában harmadikként) a Svábhegyi Fogaskerekű Vasút (SFV). Akkor a még nem egészen egyéves Budapesten lóvasúton, illetve omnibuszokon lehetett „tömegközlekedni”. És már négy éve működött a gőzüzemű Budai Hegypálya, azaz a Sikló, ami a budai várban lévő kormányhivatalok, színházak és egyéb látványosságok megközelíthetőségét tette könnyebbé.

1871-ben avatták fel az első fogaskerekű vasutat Svájcban. A Rigi-hegyre vezető fogaskerekű vasutat építő *Nikolaus Riggensbach* és *Cathry Szaléz Ferencz* már korábban Budára utazott,



Fotók: Hegyvidéki Helytörténeti Gyűjtemény

hogyan felmérje a Svábhegyre vezető vasút építésének lehetőségeit.

A kételkedők véleményét legyőzve 1873 nyarán, a 40 éves koncessziós engedély megadása után elkezdődhetett az építés. 1874. június 24-én délután, nagy „felhajtás” közepette nyílt meg az átlag 9 %-os emelkedést (a normál, adhéziós vasút maximum 2,5 %-os hegymenetet tudott teljesíteni) leküzdő, 1435 mm-es, normál nyomtávolságú vasút. Az üzemi pálya hossza 2883 méter volt. Az akkori Ecce Homo tértől (ma Városmajor) a Svábhegyig közlekedett közben egy kitérőt biztosítva az ellenvonat elkerülésére.

Sínpárjai közé egy kiterített fogaskereket, azaz fogaslécet helyeztek el, melyet a korabeli szleng „sűrű fogú vaslajtorkjának” nevezett. A gőzmozdony közepén lenyúló fogaskereke e szerkezetbe kapaszkodva felhúzhatta a szerelvényt. Mindig a vonat völgyoldali részére volt besorolva a mozdony, ezáltal felfelé tolt, lefelé fékezte a csúcsidőben három nyitott személykocsiból álló szerelvényt. Központi fékrendszer nem lévén, a kocsikat egyenként kellett mozdonyvezetői utasításra fékezni. Emiatt minden kocsit tetején úgynevezett fékezőember foglalt helyet, aki fűtőjelzésre működésbe hozta annak a kocsinak a fékrendszerét, amelyen ült.

Az engedély az április 15 és október 15 közötti időszakra minimum napi két fel- és két lejtmenetet írt elő. Előbb, 1890. május 17-től a Széchenyi-hegyi Eötvös-villa vendéglőig meghos-

A fogaskerekű svábhegyi állomása 1890 körül

Fotó: MMKM eredeti fényképgyűjtemény



A Svábhegyi Fogaskerekű Vasút megnyitása idején (grafika, 1874)

szabították a vasutat, majd 1910-ben telerésztették a kocsikat, és ettől fogva egész évben járhatott a fogas.

Egyre több terület került beépítésre a fogaskerekű vasút hatására, annak környezetében. Ezt segítette a vasúttársaság

kedvezményes tarifájú építőanyag-szállítási lehetősége. Egy teherszállító rámpa beiktatásával komplett, építőanyaggal megpakolt lovaskocsit lehetett feljuttatni a hegyre. Az egyre szaporodó vendéglátóhelyek áruval való ellátását ingyenes szállítási lehetőséggel biztosították.

A 20. század első harmadának történelmi viszonyosságai után 1929. július 2-án elindulhatott a világ első villamosított fogaskerekű vasútja a Városmajortól a Széchenyi-hegyre. Az úgynevezett Rowan rendszerű szerelvény, amelyben az egytengelyes (kétkerekű) személykocsi csak a villamos-mozdonyra akasztva tudott közlekedni. Hétvégi, illetve téli csúcsforgalom idején a régi, gőzüzemű pótkocsikat is üzembe állították.

Csökkenett a fogaskerekű vasút forgalma az 1950-es, '60-as években a párhuzamos autóbuszos közlekedés (21-es viszonylat) miatt. A hiányos karbantartás következtében az 1970-es évek elejére a sínek és a járművek rossz állapota már a biztonságot is veszélyeztette. Felmerült a megszüntetés lehetősége is, de a centenáriumi közeledte - az egységes főváros (1873–1973) és a „Fogas” (1874–1974) századik évfordulója – a vasút megmentését, a felújítás gondolatát eredményezte. Egy évvel a vasút századik évfordulója előtt, 1973. augusztus 20-tól új szerelvényekkel felújított pályán közlekedik a „Fogas”. Az eltelt ötven év alatt



Villamosított fogaskerekűvel érkeznek a sielők a Széchenyi-hegyre (1930-as évek)

többször került sor nagyobb szabású rekonstrukcióra. Felmerült az alsó végállomás Széll Kálmán tér közelébe helyezése is. Ma a fővárosi közösségi közlekedés szerves részeként 60-as villamos viszonylatszámon szolgálja az utazóközönséget.

Síugróversenyek a Normafánál

Száz éve avatták fel Budapest első síugrósáncát

••• Földváry Gergely

Nem tartozik a tipikus magyar sportok közé a síugrás, így ma már szinte hihetetlennek tűnhet, hogy egykor a Normafán komoly síugróélet volt. A síugrás a síelésnél jóval fiatalabb sportág, az első síugróversenyt az 1870-es évek végén rendezték Norvégiában. Látványos volta miatt nemcsak a környező országokban, hanem Magyarországon is hamar népszerű lett.



Fotók: Hegyvidéki Helytörténeti Gyűjtemény

Kislejtésűnek bizonyult 1924-ben az első síugrósánc

A versenyszerű sízés Budán kezdődött a 19. század végén, amikor 1892. december 4-én Bély Mihály és Demény Károly a Vérmezőn tartottak egy síbemutatót, majd a Kissvábhegyről lesiklottak a városba. Két évvel később megalakult az első magyar siegylet, vagy ahogy akkor hívták lábszánkó egyesület.

Annak ellenére, hogy a síugrást és a sílesiklást ma már a fővárosban nem lehet gyakorolni, a hazai síélet központja és motorja a kezdetekben Budapest volt. A Magyar Sí Klub 1908-ban jött létre, és a Magyar Turista Egyesülettel közösen 1909. február 28-án rendezte meg az első hazai síugróversenyt a Normafánál. Érdekessége ennek a versenynek, hogy a résztvevők úgy ugrottak, hogy valódi sánc még nem volt, így bizonyára a domboldalban lett kialakítva egy kisebb földugrató. A sikeres verseny hatására a *Nemzeti Sport* már arról számolt be 1909. december 4-én, hogy „[...] tervbe van véve egy síugró pálya létesítése is”.

Hamar az egyik leglátogatottabb és leglátványosabb attrakciók közé emelkedett a síugrás. Az újságok már 1919-ből beszámolnak egy új sáncról, azonban ez tulajdonképpen az előzőhöz hasonló földugratópálya volt.

Az első szabványszerűnek mondható sánc száz évvel ezelőtt, 1924-ben készült el a Normafa és a János-hegy közötti úton – harminc méter hosszú, 9 méter magas és 3 méter széles volt.

A síugrás népszerűségét jól bemutatja a *Színházi Élet* 1924. évi 2. számában megjelent élménybeszámoló: „Esztenők óta nem ébredtem ilyen korán. Hamarosán fölöltöttem, mert ma sporttörténeti nevezetességi nap van. Az új síugrósáncot avatják föl. [...] A sít és a hátizsákot magamra akasztva, a pálinkás butykost megtapogatva indultam Budára. [...] Félórai kalandozás után fölértünk a Normafához, ahol vagy ezer sibirát gyönyörködött a síugrók bámulatos technikájában. [...] A téli sport híveinek csak azt ajánljuk, hogy jobban tömjék meg a háti zsákjukat és a tárcájukat, mert a magyar Grönlandban nemcsak a fiataloknak, de az öreg sport-

landozás után fölértünk a Normafához, ahol vagy ezer sibirát gyönyörködött a síugrók bámulatos technikájában. [...] A téli sport híveinek csak azt ajánljuk, hogy jobban tömjék meg a háti zsákjukat és a tárcájukat, mert a magyar Grönlandban nemcsak a fiataloknak, de az öreg sport-



Fotó: Fortepan/Lencse Zoltán

medvének is farkas étvágyuk támad.”

A nagy öröm ellenére pár nap után lezárták a sáncot, mert olyan kicsi volt a lejtése, hogy az emberek nem tudtak elugrani és leestek a végéről. Nem sokkal később magasítottak a sáncra,

Az 1933-ban felavatott fémszerkezetes sáncot 1958-tól nyáron is lehetett használni



Még abban az évben magasítottak a sáncra

amely ezt követően már jól működött. Ezután igen élénk sí- és síugróélet folyt a

Hegyvidéken, és számos híres magyar sportoló fordult meg itt.

A megnövekedett igények miatt a következő években több kisebb, közepes és tanuló sánc is épült. Az 1924-es sánc helyére egy még nagyobb, fémszerkezetes sáncot építettek, amelynek 1933. évi felavatásán olyan érdekes ugrásokat is lehetett látni, mint a norvégok két versenyzőjének páros ugrása.

A második világháború megtörte a sport lendületét, amely csak lassan éledt újra, köszönhetően több új, kisebb-nagyobb sáncnak. Igazi kuriózum volt 1958-ban, hogy a nagy sáncot és a landolóterületet műanyagra cserélték, így a pályát nyáron is lehetett használni. A műanyag pálya felavatására több mint tízezer ember gyűlt össze, hogy a ragyogó napsütésben, a zöld lombok között síugrókat láthassanak ugrani.

„Tízezer kíváncsi nézte végig kis-kosztumban, zakóban vagy ballonkabátban, szeptember végén napsütésben, amikor Csávás, az 1958. évi bajnok először »véégigrepülte« a terepet.” – számolt be az eseményről a *Képes Sport* 1958. szeptember 30-án.

A következő évtizedekben a megviselt állapotú sánc miatt lassan elkezdett leépülni a sísport; az utolsó komolyabb verseny az 1970-es évek elején volt a Normafán. A kápos és motoros felvonók ellenére a sáncok állapota rohamosan romlott. Végül az 1990-es években megszűnt az egykor méltán híres síugrás Budán – maradt viszont a sífutás, amely azóta is igen népszerű a környéken.

Budapesti közutak burkolata

Szabálytalan alakú kövektől az aszfaltozásig

•••• Domonkos Csaba

Budapesten ma szinte egyeduralgó az aszfaltburkolat, nemcsak a közúton, de általában a kerékpárutakon és a járdákon is. Egyes utcákban díszburkolatként találkozhatunk kő, vagy

1861 októberében a városi hatóság mind a 19 háztulajdonost, aki így járt el, felszólította, hogy a vizesen balesetveszélyes, csúszós anyagot két héten belül cserélje le.

A járdák kövezését egyébiránt előírták a háztulajdonosoknak. Ha az utcát is szerették volna a leköveztetni a várossal, akkor a város elvégezte a munkát, amennyiben a megrendelő kifizette a kövezet négyötödét.

A 19. század második felében jelentek meg a keményebb burkolóanyagok – gránit és bazalt – amelyet szabályos kockaköként alkalmaztak. Emellett más anyagokat is használtak, így a halkabb közlekedést biztosító, de drága és gyorsan kopó fakockát például a Lánchídon, vagy a reprezentatív Andrassy úton. A század második felében, 1864-től jelent meg az

aszfalt, igaz ekkor még csak a Palatinus (a későbbi Nádor) utcában a járdán, közúton 1870-től kísérleteztek vele, igaz az első eredmények nem voltak túl kielégítőek.

Másfél évtizeddel később jelent meg a keramit, a Budapesti Kőszénbánya és Téglagyár-társulat terméke, amit az 1878-as párizsi világkiállításon is bemutatattak. A keramit ugyan tartós és szép felületet adott, de a vizes felület csúszott. Előnye volt viszont, hogy a közlekedés rajta viszonylag halkabb volt. Budapestben az Akácfa utcában 1877 és 1878 között többféle burkolatot próbáltak ki. Egy rövid szakaszon 19féle útburkoló anyagot fektettek le, vizsgálva, hogy miképp viselked-

térkő burkolattal, míg a kerékpárutak sokszor ezeken a felületeken vezettek.

A budapesti utak azonban egykor sokkal változatosabb burkolatokkal voltak fedve, a város nagy részén földutak, makadám utak futottak, a burkolt utakon kő, keramit és aszfalt is megtalálható volt.

Sokáig burkolatlanok voltak a budapesti, illetve a pesti és budai utak, ami a fogatolt közlekedés esetén nem volt annyira hátrányos, mint más közlekedési eszközknél. A 19. században – elsősorban esztétikai és kényelmi szempontból – kezdődött néhány út lekövezése, de jórészt nem központi terv szerint. Ugyan a Szépitési Bizottmány a belvárosi utcákat leköveztetette, de az utak burkolata nem volt egységes minőségű, általában könnyen kopó, ráadásul szabálytalan alakú köveket használtak. Sokszor a háztulajdonosok saját költséggel burkolták le a járdát vagy az utakat, ami változatos kivitelezéshez vezetett. Volt, aki a járdát márvánnyal fedte le, de

Rákóczi út és a Nagykörút keresztvezetése 1904-ben

Foto: Fortepan/Deutsche Fotothek



Foto: Fortepan/Szinnyay Gábor

Kövezett úttest 1934-ben az Erzsébet híd budai hídfőjénél

nek. A keramit épp a vizes csúszóssága miatt a fúvott kerekű járművek, azaz a gépjárművek és a kerékpárok számára nem volt ép ideális, a 20. század elején már jelentősen veszített a népszerűségé-

Foto: Életképek, 1844/Perlaszka Domokos részmezeje



Pest burkolatlan utcáin szél- és porvihar (Lásd gróf Széchenyi István: Pesti por és sár..., 1865.)

ből. Természetesen az utak nagy része még vagy burkolatlan volt, vagy makadám burkolattal rendelkezett. Mivel külön kerékpárutak valójában nem voltak, a kerékpárosok is a közutakat használták.

Molnár Álmós, a Közlekedés és Technikatörténeti Szemle 2018-as évfolyamában

megjelent „A főváros útburkolatai a Dualizmus korában” tanulmányában összeállította a hazai utak burkolatának változásait:

Kőfajta	1896	1911
Gránit	275 000 m ²	484 800 m ²
Trahit és terméskő	685 000 m ²	–
Fakocka	103 000 m ²	104 940 m ²
Makadám	800 000 m ²	1 276 800 m ²
Keramit	–	375 600 m ²
Bazalt	–	312 800 m ²
Aszfalt	–	457 200 m ²

A 20. században folyamatosan épültek az útburkolatok, és a kockakő terjedt el a főutakon. A főváros 1909-ben hozta létre a Székesfővárosi Kátrányozó és Bitumenező Telepet, azzal a céllal, hogy a fővárosi útburkolási és fenntartási feladatokat részben összefogja. A komolyabb aszfaltozási munkálatok 1926-tól kezdődtek, ekkortól használták a hengerelt aszfaltot a fővárosi utakon, ami sokkal halkabb és biztonságosabb közlekedést tett lehetővé.

A háborúk alatt a budapesti utak leromlottak, az első világháború alatt a fenntartás hiánya, a második világháború alatt a harcok következményeként is.

Budapest 1950-es városgyesítésénél az úthálózata jelentősen megnövekedett, 8,2-ről 11,8 millió négyzetméterre, jórészt burkolatlan utakkal. 1967-ben a 3000 kilométernyi budapesti útból mindössze csak 1600 volt szilárd burkolatú.

Kispest–Szentlőrinci Kerékpár Kör

125 éve alakult a helyi első sportegyesület

•••• Pápai Tamás László

Kispesten és Pusztaszentlőrincen az első sportegyesület, a kerékpárkör hivatalosan 1899 márciusában alakult meg. A 20. század elején élénk társadalmi életet éltek, virágkorzót szerveztek. Főként a túráversenyeken voltak sikeresek. Az ország legöregebb versenykerékpárosa, *Mandel Menyhért* évtizedekig volt a kör elnöke.

Egyik első programjuk 1900-ban egy 84 kilométeres házi verseny volt Budapest–Komárom között, melyet öt, illetve a veteránoknak hat óra alatt kellett teljesíteni. A későbbiekben is ezen a távon, valamint a gödöllői országúton rendezték házi versenyeket. A túráversenyeken többször elsőnek értek célba az egyesület versenyzői. A negyven tagot számláló Kispest–Szentlőrinci Kerékpár Kör 1902 elején zászlót is csináltatott magának, melyre a kör jelvényét hímezték. Ugyanekkor vették fel az egyesületet a Magyar Kerékpáros Szövetség tagjai közé.

Mint a századfordulón minden klubnak, a kerékpárosoknak is kiemelt fontosságú volt a társasági élet. Törzshelyük Kispesten, egy Üllői úti vendéglőben volt, ahol minden csütörtökön este tartották barátságos összejöveteleiket, táncestélyeiket, mulatságaikat.

Nagyszabású virágkorzót rendeztek 1902. július 13-án, melyen tíz fővárosi és környéki kerékpár-egylet hatvankét tagja vett részt. Az egyleti zászlóval kereközők emlékszalagot kaptak, a legszebben díszített kerékpárokat ezüst emlékéremmel jutalmazták. A korzózó biciklisek a Nagyvárad tértől vonultak fel az Üllői úton 18 kilométeren át, a végpont a szentlőrinci Gyöngyvirág utcában lévő Erzsébetliget mulatóhely volt. A korzót az Üllői út mentén



Fotó: Kispesti Helytörténeti Gyűjtemény

Egyesületük zászlójával a kör tagjai az 1900-as évek elején

hette át. A felvonulást délután díjazással járó versenyek (futballmérkőzés, tornabemutató), játékok, tánc, szórakozás követte.

Kétnapos nagyszabású nemzetközi versennyel indította újra a kerékpáros életet

1921 augusztusában a Vándorkedv és a Kispest–Szentlőrinci Kerékpár Kör a Millenárison. Ezen a magyar versenyzők mellett bajor, osztrák és svájci kerékpárosoknak szurkolhatott az 5–6 ezer fős nézőközönség. 1928-ban, 1929-ben és 1930-ban is megnyerték a Magyar Kerékpáros Szövetség túrabajnokságát és az országúti versenyeken is jól szerepeltek. 1938. május 15-én, az alapítás negyvenedik évfordulója alkalmából rendezett versenyükön a Kispest–Szolnok közötti 176 kilométeres távot kellett megtenni. Erre 270-en vállalkoztak, ami nagyszámú mezőnynek számított. Ezt a szolnoki távot 1939-től a kör egykori



Fotó: egykor.hu

A sportegyesület tagjainak 1913. évi tablója

elnökről *Jelinek Ferenc* emléktáblaként rendezték meg.

Az 1940-es években mind több versenyt szerveztek – a Millenáris és országúti mellett például háztömb körüli versenyeket Kispesten –, és eredményes fiatal versenyzőket tudtak kiállítani. *Kiss Ferenc* számos győzelmet mondhatott magának: 1942-ben ifjúságiként 10 kilométeren első helyet szerzett, ugyanekkor a gyorslevente ifjúsági kerékpáros, hegymászó versenyt is megnyerte. 1944-ben a „Februári Nagydíj”-on és a háztömbkörüli versenyben nyert, 1946-ban országúton kétszer is diadalmaskodott, 1947-ben a Magyarország–Jugoszlávia országúti versenyen egyéniben második helyezést ért el. *Faludy Miklóssal* párosban 1943-ban megdöntötte a 60, 70, és a 100 kilométeres verseny-csúcsot, 1944-ben pedig *Kudeth Károllyal* a 30 kilométeres távon lett a leggyorsabb.

1942-ben az egyesület – amely ekkor bajnok lett az országúti versenyek másodosztályában – huszonhét tagot számlált. 1947-ben páros elnökséget választottak, *Markó Imre* kispesti és *Dau-da István* lőrinci társelnökkel. A Kispest–Szentlőrinci Kerékpár Kört – miként a legtöbb egyesületet – 1949-ben felszámolták.



Fotó: Tomory Lajos Múzeum

nagyszámú közönség nézte végig, az első díjat legszebben díszített kerekéiért a lőrinci téglagyár könyvelője, *Mandel Menyhért* ve-

1929. évi versenyük résztvevői a gödöllői országúton

Kerékpárklubok alapítása

Szervezeteik létrehozásától a tömeggyártásig

••• Hidvégi János

Még forgalomban maradtak a velocipédek, de 1893 után már csak a ma is ismert, úgynevezett biztonsági kerékpárok készültek. A kerékpárosok klubokat, egyesületeket alapítottak. Kosztovics László kezdeményezésére, a Gödöllőre kirándulók 1882-ben megalapították a Budapesti Kerékpáros Egyesületet. 1900-ig Budapesten 30, vidé-

A belügyminiszter 1897. június 3-án a kerékpározást szabályozó rendeletet adott ki. A rendelet 21 pontba foglalta a kerékpározás szabályait, és további 13-ba a budapesti korlátozásokat.

Minden kerékpárt irányító- és fékező készülékkel és legalább 30 méterre hallható csengővel, elöl lámpással kellett ellátni. A „Közutakon a mutatványok sorába tartozó, nem rendesen való kerékpározás tilos.” volt.

1899-ban 5 forintos kerékpáradót vetettek ki, melynek hatására sorra szűntek meg az egyesületek, a versenysport szinte elsovadt. A 21 kerékpáros versenypályájából egyetlen, a budapesti Millenáris pálya maradt meg.

1905-től egyre több munkás vásárolt kerékpárt. Az ipari üzemek kikerültek a városból és a munkahely megközelítésére a leggyorsabban kerékpárral volt lehetőség. Több, munká-

sokból álló egyesület is alakult, a klubok taglétszáma emelkedett.

A kerékpározás fejlődése az első világháborúig töretlen volt, a háború alatt azonban ismét visszaesett. A hadseregben kerékpáros alakulatok is voltak, a civil életben azonban egyre kevesebben kerékpároztak. A versenyek fellendítésére pénzdíjas versenyeket rendeztek, ennek hatására is kezdett kialakulni a profi versenyzés. A Kerékpáros Szövetség kezdetben ellenezte a pénzdíjas versenyzést, azonban később kénytelenek voltak ezt elfogadni.

A külföldről olcsón behozott kerékpárok és alkatrészek a hazai gyártást hátráltatták. A vállalkozók a kereskedelemben kapcsolódtak be, de az alkatrészek felhasználásával saját márkákat is létrehozottak. Ilyen cégek voltak Schweitzer Henrik, Herbster Károly, Láng Jakab és Fia, a Biefeld Gábor kereskedései. Budapesten 40, vidéken további legalább 34 olyan kereskedő volt, aki kerékpárgyártással is foglalkozott.

A csepeli Weiss Manfréd Acél- és Fémárugyár 1928 decemberében a grazi Puch

gyártól licenc vásárlásával indította meg a kerékpárgyártást, Csepel márkanévvel. 1932-ben mosoni Kühne Gépgyár is alkatrészek, majd kerékpárgyártásba kezdett. A ke-



Első kerékpárosaink. Balról jobbra: Forschó Román, Gáthner Antal, Vermes Lajos, Kosztovics László. Kellér K. felvétele – Vermes Lajos szerint – 1878 októberében, valószínűleg azonban legalább egy évvel később. A háttér talán a királyutcai régi Városgyár kertje.

Első velocipédeseink 1880 körül

rékpárokat részletre is lehetett vásárolni.

1933-ban 17 200 kerékpár ellopását jelentették be, nagy részét Budapesten. Volt olyan tolvaj, aki 100–150 kerékpár eltulajdonítását is elismerte. A lopott kerékpárokat átfestették, alkatrészeit összecszerelték, így felismerése lehetetlen volt.

A csepeli kerékpárgyártás az 1930-as években lendületet vett, a külföldi típusokéval azonos minőségű kerékpárokból évi 80 000 darabot is gyártottak. A hadsereg-



Condor Kerékpár Egyesület virágkorzó felvonulása 1924-ben

nek ismét készítettek kerékpárokat, ezek egy része összecsukható kivitelű volt, karabély tartóval és karbidlámpával.

A második világháború után a kerékpár-ipart is átalakították, a kerékpárgyártásra a csepeli gyárat jelölték ki. Hamarosan megindult ismét a kerékpárok tömeggyártása, a kerékpársportot tömegsporttá fejlesztették. A kerékpárosok már csak az államilag felügyelt sportegyesületekben tudtak a kerékpársportba bekapcsolódni, „civil” kerékpáros szervezetek alapítására megszűnt a lehetőség.



Fotók: Magyar Olimpiai és Sportmúzeum

ken további 128 kerékpáros egyesület alakult. Túrákat szerveztek, és a kerékpársport fellendítésében is szerepet vállaltak. A klubok 1894-ben megalapították a Magyar Kerékpáros Szövetséget, amely irányítója és érdekvédője lett a hazai kerékpárosoknak. A taglétszám 1899-re meghaladta a 4000 főt, a kerékpárok számát pedig több tízezerre becsülték.

Budapesti Kerékpáros Egyesület tagjai 1888-ban

A kerékpár általánosan ismert közlekedési- és sporteszközzé vált. Főként Budapesten kerékpáros iskolák nyíltak, ahol rövid idő alatt meg lehetett tanulni a kerekezést. 1900-ban már tíz iskola volt, közülük nyolcban lehetett vásárolni is kerékpárt. Kezdetben a női kerékpározást illetlennek tartották, de az Attila Kerékpáriskola zártkörű tanulási lehetőséget nyújtott a hölgyek részére.



Budapesten 1910-ben már tíz kerékpáriskola volt

tett vásárolni is kerékpárt. Kezdetben a női kerékpározást illetlennek tartották, de az Attila Kerékpáriskola zártkörű tanulási lehetőséget nyújtott a hölgyek részére.



Fotó: alchetron.com

Dr. Trefort Ágoston

Tudják a Hegyvidéket ismerők: a 19. századi Svábhegy két legnevesebb birtokosa Eötvös József báró és Jókai Mór volt. Jókai itteni dolgai ismertebbek, ám még a helytörténetet ismerőknek sem tiszta Eötvös svábhegyi ingatlanának története, a házak épülte, sőt még a mennyisége sem.

Siklóssy László 1929-es *Svábhegy* monográfiája a témában való bizonytalan-ságot tükrözi: „az Eötvös-villának eredetét is homály fedi”. Két évvel később Siklóssy megkapta Trefort Ágoston önéletírását, és ezért 1931-ben újabb cikket írt. Ebben több ponton eltérően adta elő az Eötvös-villa építését: Eötvös és Rosty Ágnes 1842-es házasságától indította a történetet, Fridvalszky Imre svábhegyi villájában töl-



Fotó: Képes magyar irodalomtörténet. Bp., 1899.

tött nyarukról mesél, ahol Trefort beleszeretett Rosty Ágnes húgába, és végül arról, hogy Treforték 1847-es esküvője után a hegytetői közösen vett ingatlanon együtt kezdtek építeni kétszárnyú épületet a két család számára.

E cikk pontos, ahol ténylegesen az önéletírást követi, de több helyen toldva meséli el a történetet. Költői pennával festi Trefort szerelmének feltámadását Rosty Ilona iránt, de nem igaz az sem, hogy közösen vásároltak volna ingatlant, és „azon svájci emlékeik hatása alatt” kezdtek volna ezen építkezni. Trefort önéletírásából tudjuk, hogy Eötvös Józseffel ismertsége

A Karthauzi-lak a budai Svábhegyen (Rosty Pál egykorú rajza)

Svábhegy három épületéről

Hány ház is állt Eötvös József telkein?

•••• Devescovi Balázs



Fotó: „Vásárnapi Újság”, 1864. június 19. 241. p.

1837 őszén kezdődött – bár grand tourjukat mindketten 1836–37-ben tették, mindketten jártak Svájcban, ám nem együtt utaztak.

Gárdonyi Albert pusztá legendának minősíti a Siklóssy-féle 1929-es történetet, miszerint „a villát eredetileg Trefort Ágoston vásárolta, s csak az 50-es évek elején engedte át Eötvös Józsefnek”, és 1933-ban leírja: „Eötvös József svábhegyi ingatlanát 1845-ben [...] vette; Trefort Ágoston pedig 1842-ben a Szép Juhászné mellett vett hat hold Waldgrund-ot és azt 1846-ban Sieber Károlynak adta el.” A levéltáros azt is megadta: az 1854. évi telekkönyvi összeírások szerint Eötvösé, a 472½/490+491 és a 473¾/490+491 telkek voltak, az előbbi „1845 szeptember 20-án vette Culmann Fülöp budai telekkönyvvezetőtől”.

Akik jól ismerik a Svábhegyet, úgy tudják, hogy az Eötvös-birtokon két ház állt: az Eötvös-villa, egy ’folyosóval összekötött’ ’két szárnyra osztott palotaszerű nyári lak’, és a Karthauzi-lak. Gárdonyi bár használt térképeket is, mégsem szólt, csupán a villáról. Gál Éva azonban 1971-ben Jancsó József 1846-os térképe alapján kiegészítette az eddigi adatokat: „Az 1840-es évek közepén lett svábhegyi ingatlantulajdonos Eötvös József, miután 1845-ben 10 ½ hold erdőt vásárolt, nagyjából a mai Eötvös út, Művész út, Széchenyi emléktút, Evetke u. által határolt

Eötvös svábhegyi nyaralója



Fotó: wikipedia

Bárá Eötvös József

területen. 1846-ban már két épület is állt az Eötvös birtokon: az egyik a később, a szabadságharc után továbbépített és kibővített Eötvös villa, kb. a mai Eötvös út 12 helyén, a másik egy kis ház azon a helyen, ahová Eötvös az 1860-as évek elején a ma is meglevő, romantikus stílusú Karthauzi-villát, a Karthauzi út névadóját építtette.”

A 1846. május 22–23-án felvett gyakorlati felmérésekről két térkép is fennmaradt: Jancsó József, a mértanszék segédje mellett Lájpczig István mértani hallgatóé. A térképek az Eötvös-birtokon csakugyan két épületet tüntetnek fel. A délit, a Karthauzi-lakot könnyebb beazonosítani. Jancsó térképe illusztrációja arról fa épület mutat két cölöppel alátámasztott terasszal, ugyanilyennek látjuk pl. Keleti Gusztáv majd’ tíz évvel később festett elragadó akvarelljén is. Az északi épületet azonban elnézte Gál Éva. Az 1846-os, és azt mondjuk, az 1872-es Buda kataszteri térképek egymásra illesztése ugyanis világossá teszi: a kereszt alakú kis ház az Eötvös-villa alatt volt, attól kicsit keletre (a végső azonosításban Timár Gábor segített).

Eötvös József svábhegyi telkein tehát nem két, hanem három épület állt, a Karthauzi faházikó és az északi kereszt alakú már 1846-ban megépült (tetejét látjuk is Zombory G. rajzán 1864-ből a *Vásárnapi Újság*ban). Az Eötvös-villa viszont – mint Trefort Ágostontól és Eötvös Loránttól tudható – 1848 és 1850–51 között épült.



Fotó: a szerző felvétele/BFL

Eötvös birtok az épületekkel – részlet Budapest (1867–73) Pest és Buda kataszteri térképsorozatából

Játékos időutazás

Üllői út, pestszentlőrinci szakasz

••• Heilau Zsuzsanna

Budapest leghosszabb sugárútja az Üllői út, amely a város központjából kiindulva számos kerületet köt össze, és a Határ úton túl egykor önálló városok, Kispest és Pestszentlőrinc fontos főútja. Az Üllői út 15,5 kilométeres hosszúságából 7 kilométer Budapest XVIII. kerületében található. Pestszentlőrinc 11 lakónegyede érintkezik vele a Béke tér és a Lajosmizsei vasút között. Ezt a szakaszt 1948 és 1990 között Vöröshadsereg útjának nevezték, és a második világháborúban, illetve 1956-ban meghatározó történelmi eseményeknek lehettek az itt élők tanúi.

Az út mentén található számos fontos helyi középület, intézmény, sőt a kerületünk városközpontja is. Egykor itt működött a lőrinci téglagyár, amelynek köszönhető, hogy már az 1880-as években gőzvasút járt a gyártól a mai Nagyvárad térig. Ráadásul a vonalat 1900-ban villamosították, majd az 1920-as években a mai végállomásáig hosszabbították meg azt.

Kertvárosias környezet, modern több emeletes épületek, az 1960-as években emelt lakótelep, tisztviselőtelepi villák és a téglagyáron kívül textil üzemek, iskolák, a kerületi városháza és a rendőrkapitányság mellett egykor több mozi, laktanya, jelenleg szép közpark és forgalmas csomópontok



Fotó: BHT

(pl. az egykori Szarvas csárda helyén vagy a Béke téren), számos üzlet és szolgáltató egyaránt megtalálhatóak ezen a szakaszon.

Az itt zajló életről, a legfontosabb eseményekről és helyekről a helyi újságok, történeti munkák mellett számos képeslap és fotó is tanúságot tesz az elmúlt, lassan 150 évből.

Megszaporodtak az épületek a jegenyekkel szegélyezett földút mentén, városrészek emelkedtek, benépesültek a terek, az út először keramit- majd aszfaltburkolatot kapott. Az Üllői út külső szakaszának felfedezését segíti az elmúlt években készült füzet, időszaki és vándorkiállítás, amelyről a Városunk hasábjain is beszámoltunk. Most egy játékosabb felfedezésre invitáljuk az érdeklődőket. Ismerkedjenek meg



Korabeli képeslap az Üllői út pestszentlőrinci szakaszáról

az elmúlt 150 év egyes korszakainak életmódjával, lakóival, a vidékies, de mégis nagyvárosias élet fontos vívmányaival és állomásaival, középületek jelenlegi és egykori funkciójával.

Az ingyenes online játékra 2–4 fős csapatok, családok jelentkezését várják a szervezők, hogy így ismerkedjenek meg Budapest egyik legrégebbi és leghosszabb főútvonalának külső felével. Az online feladatok bármikor és bárhol megoldhatóak, de a játék részeként április 27-én, szombaton 10 és 14 óra között több állomásos, offline „időutazásra” is invitáljuk a versenyzőket, amikor a Tomory Lajos Múzeum munkatársai, az Ezer Szív Egyesület tagjai és további partnerek segítségével megidézzük az Üllői út pestszentlőrinci szakaszának legfontosabb korszakait, állomásait. A csapatoknak nem csak az időutazás mellékhatásait kell átvészelniük, de az egyes állomásokon történelmi rej-



Fotók: Tomory Lajos Múzeum

Pestszentlőrinc Kossuth tere Visnyovszky Lajos 1936-ban elkészült első világháborús emlékműve átadása után

télyeket is meg kell fejteniük ahhoz, hogy teljesítsék küldetésüket.

Eközben megtudhatják, mióta jár villamos az Üllőin, hogy 100 éve milyen üzletek, kereskedők, szolgáltatók színesítették az utca képét, vagy mi állt egykor a pestszentlőrinci Rendőrkapitányság helyén, hol működött és

működik piac, mely művész alkotásainak részletei díszítik az út menti főteret, milyen növények és emlékhelyek találhatóak ugyanitt, a védett közparkban, a pestszentlőrinci Kossuth téren.

A 2–4 fős csapatok előzetes jelentkezését a 06-20/9214414-es telefonszámon várjuk április 20-áig. A programot a Budapesti Honismereti Társaság, az Ezer Szív Lokálpatrióta Egyesület, az Eötvös Loránd Általános Iskola és a Tomory Lajos Múzeum együttműködésben valósítja meg a Budapest 150 emlékévé részeként, a Pro Cultura Urbis Közalapítvány és a XVIII. kerületi Önkormányzat támogatásával.



Üllői úti fotóműterem Lőrincen

Óbudai írók, írók Óbudán

Egy városrész írói, költői, publicistái

••• Horváth Péter

Hosszú előkészületek után, 2023. november 17-én nyílt meg az ötvenedik születésnapját ünneplő Óbudai Múzeum új időszaki kiállítása, *Közös otthon, saját érzés – Óbudai írók, írók Óbudán* címmel. A kiállítás huszonnyolc, egykor a városrészben élt író, publicista la-

táv, Peterdi Pál, Gelléri Andor Endre, Halász Gábor, Varannai Aurél, Toldalagi Pál, Móra István, Móra László, Gyimesi László, Kassák Lajos, Göncz Árpád, Krúdy Gyula, Kiss Károly, Csukás István, Féja Géza, Hollós Korvin Lajos, Demény Ottó, Hamvas Béla, Szomory Dezső, Veres Péter, Galssai Pongrácz, Kerényi Grácia, Nagy László, Szécsi Margit, Lakatos Menyhért, Tamkó Sirató Károly és Orbán Ottó.

Mint helytörténeti múzeum azt szeretnének bemutatni, hogy a huszonnyolc író (költő, publicista) mennyire tekintette, vagy nem tekintette a városrészt otthonának. Az otthon és az otthontalanság fogalma a tárlat vezérfonala és elsődleges motívója. Az írók öt tematikai egységben – Átutazók, Beköltözők, Sors és kötődés, Gyermekkori érzelmek és emlékek, Otthonra találók - jelennek meg, öt különböző aspektusból vizsgálva az otthonhoz való kapcsolatukat, amelyek a látogatók számára is valóságos érzések lehetnek.

Egy letisztult, modern, érthető és elgondolkodtató kiállítással találkozhat a közönség, amelyet különböző interaktív elemek egészítenek ki, bevonva a látoga-



Göncz Árpádtól Krúdy Gyuláig egy falfelületen

tókat is a közreműködésbe. A kiállításban bemutatott huszonnyolc író életén és bensőséges írásain keresztül megfogalmazott mondanivaló

kortalan: az elgondolkodtató, kortárs reflexiókért csak ki kell nyitnunk az egységekhez tartozó színes ajtókat, amelyek mögött egy-egy street-art (utca-művészet) művész alkotása található.

Az időszaki kiállítás számos kísérő programmal egészül ki; különböző korosztályokra (óvodásoktól a székelykorúakig) tervezett múzeumpedagógiai foglalkozások, kihelyezett irodalom óra, szubjektív tárlatvezetések meghívott vendégekkel, illetve kísérő előadások, irodalmi és zenei beszélgetések. A tárlat kapcsolódik a Budapest 150. programsorozathoz, amely pályázati úton is támogatta az eseményt – 2025. január 26-ig várja a látogatókat.



Fotók: a szerző felvételei

kóhelyhez való viszonyát kívánja bemutatni, az alkotók óbudai életén és munkásságán keresztül.

A kiválasztott írók között vannak ismertek és a széles közönség előtt kevésbé ismert szerzők. Így szerepel a tárlaton Esterházy Péter, Megyesi Gusztáv

Az írók öt tematikai egységben jelennek meg

Múltunkról a Hetivásáron

••• Nagy Melinda

Játékos helyismereti programra várjuk a Havanna-lakótelepi Hetivásáron. Budapest XVIII. kerülete, Pestszentlőrinc-Pestszentimre legnagyobb lakótelepe, egyben fontos alközpontja az 1970–1980-as évek fordulóján emelt „Havanna”. Ennek több mint 100 éve alakították ki elődjét, a legnagyobb magyarországi, a trianoni menekültek elhelyezésére szolgáló kertvárosi Állami lakótelepet.

A kisvárosnyi Havanna-lakótelepen 1990-től működik folyamatosan a szombati hetivásár, néhány éve már az egykori lakótelepi parkoló területén kialakított modern épületben. A kezdetben MDF piac néven említett vásár érdekes egybeesésnek köszönhető nevé: a Magyar Demokrata Fórumhoz kötődő Piacfejlesztési Alapítvány (Market Development Fund=MDF) szervezte meg a fővárosban nyolc helyszínen, nonprofit alapon, östermelők bevonásával a rendszerváltoz(tat)áskor. A hagyományos piacok, vásárok a helyi kulturális örökség meghatározó részei, fontos és rendszeres közösségi helyszínek, találkozási pontok, amelyeknek saját történetük van, ezek közé tartozik a Ha-



Fotó: Ruzsa István

vanna Hetivásár is. A szezonálisan változó kínálatot sok esetben már a kezdetek óta jelen lévő árusok biztosítják, gyakran jó ismerősként beszélgetnek a törzs- és új vásárlókkal.

Ha egy érdekes, interaktív szombat délelőtti családi programra vágyik a család apraja, közben a nagyjá a hétvégi bevásárlást is szeretné elintézni, akkor várjuk szeretettel a Havanna Hetivásárra!

Az ingyenes, játékos helyismereti kézműves program: 2024. április 6-án, 13-án és május 4-én 8-11 óra között lesz a XVIII. kerületi Baross utca – Bartha Lajos utca által határolt területen. Ha szívesen megismer-

merné a Havanna-lakótelep elődjét, az Állami lakótelepet, esetleg a mai lakótelep vagy a piac története érdekli, akkor itt a helye! Gyermekével játszani, alkotni szeretnének? A pult előtt és mögött is kipróbálhatja magát. A rendhagyó helyismereti programot a Budapesti Honismereti Társaság és a Szeretve tanulni civil szervezetek a Tomory Lajos Múzeummal együttműködésben valósítják meg a Budapest 150 emlékévként részeként, a Pro Cultura Urbis Közalapítvány támogatásával.

A Havanna Hetivásár Kondor Béla festményének részleteivel

Várkert Bazár

Épülethistória mozaikok

•••• gábrriel

Budapest egyik nevezetessége az átlagromlása miatt évtizedekig bezárt, majd egy évtizede felújított és újra látogatható Várkert. Eleink ugyan születésekor Várbazárnak nevezték el, a bazár életképtelenné válása után csak a Várkert működött, majd az sem - napjainkban a Várkapitányság Nonprofit Zrt. országos szintű kulturális központként működött Várkert Bazár elnevezéssel.

Március 7-én a Várkert Bazár Déli palota – YBL6 Művészeti



Fotó: Várkapitányság

Tíz kétoldalas tabló a szabadtéri tárlat megnyitásakor

Tér helyszínen pódiumbeszélgetés keretében történt meg a *Mesterek-től élményekig – A Várkert bazár története* című időszaki szabadtéri tárlatuk ismertetése. A pódiumbeszélgetésen Kiss Henrietta, a Várkapitányság tartalomfejlesztési vezető szakértője, Molnár György,

hez vezető úton/rámpán elevenítődött fel a szabadtéri tárlat tíz, kétoldalas tablójának megtekintése közben a Várkert Bazár története. Tablói három elkülöníthető korszakra bontották az Ybl Miklós tervei alapján 1883-ra elkészült épületegyüttes történetét, amely anno a modern Budapest építészeti fejlesztésének legelső jelentős mérföldköve volt. Első egységként az átadásától Budapest 1945-ös elfoglalásáig tartó időszak, második részként az 1960-as évektől 1984-ig működő Budai Ifjúsági Park története és a méltatlanul elhanyagolt épületegyüttes, végül harmadik részként a 2014-re a mai, 21. századi elvárásokat is figyelembe vevő újjáépítését ismerhetjük meg. Mint tablókiállítás követendő példának állítható tabló kiépítését, szövegeit tekintve. Szerkesztői elkövezték azt a bocsánatos „bünt”, hogy röviden sok tartalmas képi és szöveges információt közöltek. A tablók a rámpa korlát felé eső oldalán rövid, angol nyelvű szöveggel tájékoztatják a külföldi turistákat is az adott tabló tartalmáról. Szabadtéri kiállításuk június elejéig tekinthető meg.



Fotó: BHT

A pódiumbeszélgetésen Kiss Henrietta, Molnár György, Sikota Krisztina és Lévai Balázs

Józsefvárosi pillanatképek

•••• Horváth Tímea

Subjektív válogatást nyújt közgyűjtemények, sajtófotó-adatbázisok és közösségi archívumok fotóiból a Józsefvárosi Múzeum Időszaki kiállítóterében megtekinthető *Villanások – Pillanatképek Józsefváros elmúlt 150 évéből* című időszaki kiállításunk. Minden évtizedet egy fotó képvisel, az 1870-es évektől napjainkig tartó időszakot összesen 16 kép jeleníti meg.

A falon elhelyezett fotók melletti vetítő felületen a Fortepan gazdag józsefvárosi képanyaga látható, amely részben lakossági felajánlásokból jöhetett létre, és formálódik a mai napig.

Kérjük a kedves látogatóinkat, ha tudnak, hozzanak magukkal egy Józsefváros-hoz kapcsolódó fotót. Ezt a képet a kiállítóterben pontosan úgy dolgozhatják fel, mint egy muzeológus: A fotójukat cérnakésztyűs kézzel, savmentes tasakba tehetik. Elkészíthetik a felvétel leíró kartonját,

ahol megadhatják róla az összes fontos információt. Végül kurátorokká is válhatnak, hiszen fényképükkel – amely a kiállítás része lesz, és a későbbi látogatók is megtekinthetik – hozzáadnak a tárlathoz.

Tárlatunkon (Józsefvárosi Múzeum Időszaki Kiállítóterre – 1085 Budapest, József krt. 59-61) a városeyesítés 50. évfordulójára készített személyes visszaemlékezéseket is olvashatják, és felcsendülnek az 50. évfordulóra komponált zeneművek. Látogatóinkat megajándékozunk képeslapokkal és a Józsefvárosi Múzeum legfrissebb kiadványával, melyet Rácz Judit történész-muzeo-

lógusunk írt *Főváros születik* címmel. A kiállításra a belépés díjtalan, megtekinthető szerdán – csütörtökön – pénteken du. 2 és 6 óra, szombaton de. 10 és du. 6 óra között. Programjaink a <https://jozsefvarosimuzeum.hu/> weblapunkon olvashatók.



Fotó: Józsefvárosi Múzeum

Minden évtizedet egy fotó képvisel

Időszaki tárlatunk a Budapest 150 emlékévi részeként, a Fővárosi Önkormányzat és a Budapesti Művelődési Központ anyagi támogatásával valósult meg.

Jakobinus mártírok sírjai

Száztíz éve tárták fel a Vérmezőn lefejezettek nyughelyét

•••• Tüske Tamás

Jól ismert, hogy a Martinovics-per áldozatainak nyilvános kivégzése a Vérmezőn zajlott. Nagyon sokáig azonban nem volt köztudott, hogy hol nyugszanak névtelen sírjaikban a mártírok. Száztíz évvel ezelőtt, 1914-ben Gárdonyi Albert levéltáros kutatásai közben Hainiss Frigyes budai mérnök 1810-es térképén, mely a Budakeszi út és a Kútvolgyi út közelében lévő egykori katonai temetőt ábrázolta, észrevett hét keresztet, melyek a temető falán kívüli nyughelyeket jelöltek. Arra gyanakodott, hogy a Martinovics-per kivégzettjeinek névtelen sírjai lehetnek. Miután a fővárosi tanács elé terjesztette felfedezését, ásatásokat rendeztek el itt, és felkérték Bartucz Lajos antropológust a feltárások vezetésére.

A térkép alapján azonban nem tudták pontosan meghatározni a sírok helyét. Az ásatások során őskori leletek, majd emberi csontok is felszínre kerültek, utóbbiakról azonban megállapították, hogy jóval korábbiak annál mintsem, hogy a keresett mártírok maradványai lehetnének. Végül 1914. május 20-án napra pontosan 119 évvel kivégzésüket követően találtak rá a jakobinusok földi maradványaira a Kútvolgyi úton végzett ásatások során. Ahogy a források írták, *Martinovics Ignácot* egyedül, vele kivégzett négy társát pedig közös sírba temették el.



Fotó: Hegyvidéki Helytörténeti Gyűjtemény

A Kútvolgyi úton tárták fel Martinovics Ignác sírját

A később kivégzett Szolártsik Sándort és Őz Pált pedig mellettük szintén közös sírba temették. Láthatóvá vált az is a feltárások során, hogy az áldozatokat levágott fejükkel a térdeik között temették el. A méltatlanul elhantolt mártírok maradványait a vizsgálatokat követően átszállították a Fiumei úti sírkertbe, ahol közös sírban újra temették őket. Sírelükön a neveik alatt egy Petőfi vers részlete olvasható.

„Oly sokáig volt átkozott nevetek.
Megemlíteni sem volt szabad bennetek.
De már annak vége, ... megadhatjuk a bért.
Áldozhatunk könnyet a kiontott vérért!”

Martinovics Ignácot és négy társát, Hajnóczy Józsefet, Laczkovics Jánost, Sigray Jakabot, Szentmarjay Ferencet 1795. május 20-án, Őz Pált és Szolártsik Sándort pedig június 3-án fejezték le a Vérmezőn, ahol 1955-től áll emlékművük. Emellett a közeli Jakobinusok tere, amely a Kis-Sváb-hegy régi nevén, a Martinovics-hegy lábánál, a Vérmező és a Déli pályaudvar között fekszik is őrzi emléküket napjainkban.

Megítélésük ma sem egyértelmű. Történeti gondolkodásunk érdekes motívumára világítanak rá azáltal, hogy egyfajta elfeledett hősként, kulturális emlékezetünk részei ugyan, de semmiképp sem meghatározó alakjai. Holott Petőfit követve, akár az 1848-as forradalomhoz vezető eszmeiség hazai megteremtőinek, a reformkori törekvések példaadóiként is szolgálhattak egykor a kivégzett mártírok.

Budapesti Históriák

Budapesti Honismereti Társaságunk és Budapest Főváros Levéltára Budapesti Históriák című előadóest-sorozatát minden hónap lehetőség szerint első szerdai napján, du. 5 órai kezdéssel Budapest Főváros Levéltára földszinti Gárdonyi Albert termében tartjuk (Budapest, XIII. ker., Teve u. 3–5.). Ezek nyilvánosak, belépődíj nélküliek, minden érdeklődőt szeretettel várunk.

Április 3. Szerda

- Futógéptől a kerékpárig
- Előadó: Hidvégi János muzeológus
- Nagy kerékpárversenyek Budapesten
- Előadó: Varsa Endre mérnök

Május 8. Szerda

- Sziklakórház és Atombunker
- Előadó: Varga Ákos történész-muzeológus
- A budafoki Heggenmacher Sörgyár
- Előadó: Gyönki Viktória történész-muzeológus

Június 5. Szerda

- Városi térhasználat, rendőrség és bűnözés Budapesten (1873–1945)
- Előadó: Perényi Roland történész
- 150 éves a budapesti „FOGAS”
- Előadó: Merczi Miklós városi közlekedési muzeológus

Gratulálunk

A Budapesti Honismereti Társaság munkáját segítők közül két személy kapott magas állami kitüntetést a március 15-i nemzeti ünnepünk alkalmából.

Széchenyi díjjal ismerték el Prof. Dr. Hermann Róbert „történész, a Magyar Tudományos Akadémia doktora, egyetemi tanár a nemzetközi történelemtudományt is gazdagító tudományos pályája, több évtizede példaadó szakmai megalapozottsággal és magas színvonalon végzett kutatói és oktatói tevékenysége” alapján munkáját. A kitüntetést Sulyok Tamás köztársasági elnök március 14-én az Országház kupolacsarnokában adta át.

A Magyar Érdemrend lovagkereszt polgári tagozat kitüntetését vehette át Dr. Kenyeres István történész, főlevéltáros, Budapest Főváros Levéltárának főigazgatója, a Magyar Levéltárosok Egyesületének elnöke, címzetes egyetemi tanár „a hazai és a határon túli magyar levéltárosok továbbképzése, valamint a kárpátaljai levéltárak magyar vonatkozású iratainak megőrzése, illetve a levéltári iratanyagok digitalizálása érdekében végzett munkája elismeréséül”. A kitüntetést Csák János kultúráért és innovációért felelős miniszter március 14-én a Pesti Vigadóban adta át.

„Bringára váltva”

Tárlat a kerékpározás történetéről

•••• H. J.

Nagyszabású kerékpár történeti kiállítást rendezett a Közlekedési Múzeum 2023-ban az Északi Járműjavítóban. Az ezer négyzetméteres kiállítás „Bringára váltva” címmel a kerékpár, a kerékpározás és a kerékpársport



történetéről nyújtott széles körű áttekintést. Több mint 130 kerékpár bemutatásával idéztük fel feltalálásának, fejlődésének, elterjedésének és használatának történetét. Az első részben a technikai- és társadalomtörténeti fejlődését és széleskörű elter-

Kipróbálható velocipédok a kiállításon felnőttek és gyerekek méretben

jedését mutattuk be. Itt kaptak helyet a legrégebbi kerékpárok, és itt mutattuk be a kerékpár hatását a társadalomra, a hazai iparra, a kerékpárgyártás megindítását és ennek jelentőségét.

A kiállítás második részében a kerékpár, a közlekedésben betöltött szerepét a kerékpározásra vonatkozó szabályozást mutattuk be, majd beépülését a KRESZ-be. A kerékpár az egyetlen közlekedési eszköz, amelynek a használatához nem szükséges vizsga, vagy „jogosítvány”. Ezért fontosnak tartottuk e szabályok minél szélesebb körű ismertetését. A kerékpárút hálózat kiépítésével a közlekedési veszélyhelyzetek – főleg a nagyvárosokban – nagyban csökkenthetők. A kerékpárút hálózat bővítésénél kiemeltük a „nagy tavaink” körül kiépített kerékpárutakat.

A kiállítás harmadik részében a kerékpárversenyzést tártuk a látogatók elé, mert a járművel együtt fejlődött a versenyzésben való használata is. Megjelenítettük az egyes szakágakban használt, egymástól jelentősen eltérő kialakítású bringákat, bemutattunk BMX, hazai gyártású, terem labdarúgáshoz használt kerékpárt, pálya-, terepversenyeken és sebességi rekord döntésére használt kerékpárokat is. A kerékpársport talán legnépszerűbb versenye a motor-vezetéses kerékpárverseny volt, amelynél a kerékpár-



Fotó: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

Több mint 130 kerékpárt lehetett megtekinteni

ros a motoros után haladva, szélárnyékban jóval nagyobb sebességet érhetett el. Két Steher motorral- és kerékpárral egy ilyen verseny pillanatát idéztük meg.

A kiállítás fontos része volt a kipróbálható kerékpárok bemutatása. A látogatók városban, vagy országúton, vetítövászon előtt tekerhettek, „valóságos” forgalomban. Ki lehetett próbálni az egykori nagykerékű velocipédokat, ahol a kerékpár vezetője „szédítő” magasságban ült.

A kiállítás széleskörű összefogással jött létre, a múzeum gyűjteményén kívül több magángyűjtőtől kölcsönkapott kerékpárral és kerékpározáshoz kapcsolódó relikviákkal, kerékpár gyártóktól és kereskedőktől kapott járművekkel is színesítettük. A kiállításon júniustól fél évig fogadtuk a látogatókat.

Pestszentimrét felfedezve

•••• Nagy Melinda

Izgalmas dolog, amikor lakóhelyünk múltjának nyomába eredhetünk. Örömmel jár a felfedezés, hogy más is szentel időt a település történetének, felkutatására, megírására, megőrzésére, otthonosabbá válik a környék, ismertté egy-egy érdekes történet.

Persze lehet, sokan úgy gondolják, minél régebbi az esemény, annál érdekesebb. Budapest XVIII. kerületében, az egykor önálló, mégis a fővároshoz a kezdetektől sok szálon kapcsolódó kertvárosias, falusias hangulatú nagyközség, Pestszentimre esetében az igazán mozgalmas időszakot az elmúlt 150 év jelentette. Benépesült a pusztá, vasútvonal épült, és a kertés házak lakói közösséggé kovácsolódtak, középületeket emeltek, és sokféle szolgáltatás vált elérhetővé helyben. A kezdetekben



Fotó: BHT

Soroksár külterülete előbb önálló nagyközséggé vált 1930-ban, majd 1950-ben a fővároshoz csatolták.

Kinek, milyen körülményeknek köszönhetjük e település létrejöttét, fejlődését? Milyen példaképeket mutathatunk be a jelenlegi pestszentimreieknek, vagy a messzebből érkező érdeklődőknek? Melyek azok az épületek, amelyek túléltek a történelmi viharokat? Mely épületek tűntek el majdnem nyomtalanul? Milyen érdekes történeteket eleveníthetünk fel gyerekeknek és felnőtteknek egyaránt?

Ha felkeltettük az érdeklődését, várjuk szeretettel az Időutazás Pestszentimrén programunkon 2024. április 14-én 10 és 14 óra között a Pestszentimrei Agórán (1188 Budapest, Nemes utca 20.), s a csapatok, családok nyomába eredhetnek a válaszok-



Fotó: Tomory Lajos Múzeum

Pestszentimre meghatározó épületei az 1930-as években

nak az interaktív, játékos vetélkedőnk során. A mintegy 1,5 órás sétán öt állomás érintésével lehet utazást tenni a múltban, s

ha nem térnek le az útról, garantáljuk, hogy a jelenbe térnek majd vissza. A 2–4 fős csapatok előzetes jelentkezését a 06-20/9214414-es telefonszámon várjuk.

A programot a Budapesti Honismereti Társaság és az Ezer Szív Lokálpatrióta Egyesület a Tomory Lajos Múzeummal együttműködésben valósítja meg a Budapest 150 emlékévként, a Pro Cultura Urbis Közalapítvány és a XVIII. kerületi Önkormányzat támogatásával.

Kisipari kerékpárgyártás

Budapesten, a kezdetektől 1950-ig

•••• Varsa Endre

Már tombol külföldön 1867 körül a kerékpárörület. Magyarországra a kereskedők, ügynökök közbenjárásával jut el. Nem terjed el olyan rohamosan, mint máshol, de 1870-ből (vagy 1869-ből) már volt magyar készítésű kerékpár is.

Az 1950-ig tartó időszakban biztosan több mint 75 kisipari kerékpárkészítő volt az országban, de ismeretek csak eny-



Fotó: Sárközy György

nyről vannak. Ebből Budapesten 51 működött.

Herbster Károly saját gyártmányú kerékpár-

Velvart Nándor és saját kerékpárja, amit veje, Szalay Antal épített

jai „Villám” márkanéven készültek. Hora Nándor 1898-ban, a VII. kerületi Wesselényi utca 37-ben „Aurore Kerékpár-készítő és Javító” cégér alatt saját műhelyt nyitott, ahol egy- és többüléses (tandem) kerékpárokat készített.

A kor két kiemelkedő kerékpárkészítője Velvart Nándor cége és Bécs Ferenc volt: Velvart Nándor (1897–1974) műhelye 1945 előtt a VII. kerületi Rottenbiller utca 56., majd a VII. kerületi Wesselényi utca 57., végül a Wesselényi utca 56. alatt volt. A háború előtt műhelyében naponta tíz kerékpár készült.

Bécs Ferenc (1903–1961) műhelye a VII. kerületi Hernád utca 28. szám alatt, majd a VII. kerületi Garay téren működött. Kiváló képességű vázépítő volt, és sok későbbi mester tanult nála, így többek között Szalay Antal, Krétai László és ifj. Szekeres Béla.

A korszak további jelentős budapesti vázépítő mesterei voltak: Gödöny István, Györffy Imre, Hornyik János, Istenes János, Kató József, Kaufman Mihály,



Bécs Ferenc és az általa hegesztett vázú női kerékpár

Láng János, Makacs László, Muszelin András, Rajczy József, Ressler József, Ru-sovszky Mihály, Stadler Mihály, id. Szekeres Béla, Szobotka József, Uhareczky Ferenc, Varga Dezső és Zöldi Sándor.

Varga Dezső hegesztett vázú versenykerékpárokat is készített, ami a háború előtt ritkaság számba ment.

Az 1920-as évektől kezdődően kialakult a vázépítők mellett a kerékpárkészítéshez szükséges más tevékenységet folytató kisiparosok köre: Forgórészeket, elsősorban hajtómű tengelyeket gyártott Él-lő Nándor és Bas Márton. Faabroncsokat (az alumínium abroncsok megjelenése előtt a versenykerékpárok faabroncsokkal készültek) készített Meggyesi Béla. Neves fényező volt Bartha István, Grossmann Henrik, Boór Zoltán, Fehér Mihály Cser-venka Ernő és Kasper András.

Óbudai Múzeum

Vezető: Gálfi Ágnes, tel./fax: 250-1020, cím: 1033 Bp., Fő tér 1., nyitva: K–V: 10–18 óra.

Neográdi László Helytörténeti Gyűjtemény

Vezető: Szöllősy Marianne, tel.: 370-0652, cím: 1043 Bp., Berda J. u. 48., nyitva: H–Sze–P: 10–14, K–Cs: 14–18 óra.

Erzsébetvárosi Zsidó Történeti Tár

Helytörténeti munkatárs: Keleti Éva, tel.: 369-3688, cím: 1077 Bp., Csányi u. 5., nyitva: V–Cs: 14–18, P: 10–14 óra

Józsefvárosi Múzeum

Vezető: Tamás István tel.: 06-20-6150766, 06-70-5147965 cím: 1085 Bp., József krt. 70. nyitva: Időszaki kiállítótér (VIII. József krt. 69–71.) Sze–Cs–P: 14–18, Szo.: 10–18 óra

Ferencvárosi Helytörténeti Gyűjtemény

Vezető: Gönczi Ambrus, tel.: 218-7420, cím: 1092 Bp., Ráday u. 18., bejárat az Erkel utcából, nyitva: K–P: 12–18, Szo: 10–14 óra.

Kőbányai Helytörténeti Gyűjtemény

Vezető: Verbai Lajos, cím: 1102 Bp., Füzér u. 32., nyitva: K–Sz: 10–14, Cs: 14–18, Szo.: 9–13 óra. Kutatói nap – P: 9–13 óra

Albertfalvi Hely- és Iskolatörténeti Gyűjtemény

Vezető: Papp Gábor, tel.: 208-6635, 06-70-704-5938, cím: 1116 Bp., Pentele u. 8., nyitva: K, Cs, Szo: 14–18 óra.

Etele XI. kerületi Helytörténeti Gyűjtemény

Vezető: Farkas Zsolt, tel.: 204-6788; 06-70-682-2144,

cím: 1116 Bp., Gyékényes u. 45–47., nyitva: H–P: 10–19 óra.

Hegyvidéki Helytörténeti Gyűjtemény

Vezető: Földváry Gergely, tel.: 06-70-360-2447, cím: 1121 Bp., Zugligeti út 64., nyitva: Sze–V: 10–18 óra.

Angyalföldi Helytörténeti Gyűjtemény

Vezető: Meyer Gáborné, tel.: 06-30-453-3693, cím: 1131 Bp., József Attila tér 4., nyitva: K–Cs: 11–17, P: 9–16 óra.

Samodai József Zuglói Helytörténeti Műhely

Vezető: Majkó Zsuzsanna tel.: 06-70-522-3577, cím: 1144 Bp., Vezér u. 28/b. nyitva: előzetes egyeztetéssel e-mail: helytortenet@cserepeskft.hu

XV. Kerületi Kulturális Örökség Háza és Helytörténeti Gyűjteménye

Vezető: Kiss Emőke Hajnalka, tel.: 419-8216, cím: 1158 Bp., Pestújhelyi út 81., nyitva: K–P: 10–16, Sze: 12–18, Cs, Szo: 10–14 óra

Kertvárosi Helytörténeti Gyűjtemény

(szakmai besorolás nélkül) Vezető: Müller Ildikó, tel.: 604-8342, cím: 1165 Bp., Veres Péter u. 157., nyitva: H–K: 9–18, Sze–P: 9–16, Szo: 9–13 óra.

Erdős Renée Ház Muzeális Gyűjtemény és Kiállítóterem

Vezető: Ádám Ferenc, tel.: 256-6062, 258-4693, fax: 256-9526,

cím: 1174 Bp., Báthory u. 31., nyitva: K–V: 14–18 óra.

Tomory Lajos Múzeum

Vezető: Heilau Zsuzsanna, tel.: 290-1585, 06-20-316-9885, cím: 1181 Bp., Margo Tivadar u. 116–118. nyitva: Cs–P: 10–18, Szo: 14–18 óra.

Kispesti Helytörténeti Gyűjtemény

Vezető: Siklós Zsuzsa, tel.: 281-1619, cím: 1191 Bp., Csokonai u. 9., nyitva: K–P: 14–18 óra, páros heteken Szo: 10–14 óra.

Pesterzsébeti Múzeum

Vezető: D. Udvary Ildikó, tel.: 283-1779, cím: 1203 Bp., Baross u. 53., nyitva: K–Szo: 10–18 óra.

Csepeli Helytörténeti Gyűjtemény

Vezető: Molnár Krisztián, tel.: 278-2747, cím: 1213 Bp., Szent István út 230. nyitva: Sze: 8–14.30, P: 14–18, Szo: 9–13 óra.

Magdolna Udvar Helytörténeti Gyűjtemény

Vezető: Gyöngyi Viktória tel.: 610-8532 cím: 1221 Budapest, Kossuth Lajos u. 24. nyitva: Cs–P–Szo: 10–18 óra.

Soroksári Helytörténeti Gyűjtemény

vezető: Geiger Tamás, tel.: 287-3057, cím: 1238 Bp., Sztítás u. 105., nyitva: Sze–P: 10–17 óra.

X. Hegytörténeti konferencia

Kettős évfordulóhoz kapcsolódott

•••• Tüske Tamás

Tízedik alkalommal tartotta meg éves helytörténeti konferenciáját a Hegyvidéki Helytörténeti Gyűjtemény, ami ezúttal kettős évfordulóhoz kapcsolódott. A közgyűjtemény fennállásának 50., valamint a főváros egyesítésének 150. évfordulója adott alkalmat egy egész napos tudományos konferencia tartására a Hegyvidék Galériában.

A konferencia iránt nagy volt az érdeklődés, mivel neves előadók szerepeltek a programban. Az ünnepi alkalmat *Pokorni Zoltán* polgármester nyitotta meg, majd *Horváth Richárd*, a HUN-REN BTK Történettudományi Intézet főmunkatársa *Budán vagy Budán?* című nyitóelőadásában Mátyás király utazásait és budai tartózkodásait elemezte. Őt *Csorba László*, Barabás Miklós ükunokája, az ELTE BTK Történeti Intézet professor emeritusa, a Budapesti Történeti Múzeum főigazgatója követte, aki Barabás Miklós reformkori munkásságáról beszélt. *Simon Katalin*, Budapest Főváros Levéltár munkatársa a budai, hegyvidéki bortermeles fénykorának és bukásának okait mutatta be, *Katona Csaba*, a Magyar Nemzeti Levéltár történésze a hegyvidéki sörfogyasztásról, valamint a tömény italok kultúrájának

hegyvidéki sajátosságairól osztott meg érdekességeket.

A második szekcióban előbb *Hermann Róbert*, a Hadtörténeti Intézet és Múzeum történésze ismertette Görgei Artúr XII. kerületi tartózkodási helyeit az 1848–1849-es forradalom és szabadságharc alatt. *Devescovi Balázs* irodalomtörténész az ELTE BTK Magyar Irodalom- és Kultúratudományi Intézet adjunktusa Kelety Gusztáv svábhegyi akvarell sorozatát a korszak más nagy művészeinek alkotásai között helyezte el. A Hegyvidéki Helytörténeti Gyűjtemény vezetője, *Földváry Gergely* jóvoltából Hauszmann Alajos kevésbé ismert városmajori otthonával foglalkozó forrásokba

nyerhetett betekintést a közönség, majd *Ablonczy Balázs*, a HUN-REN BTK Történettudományi Intézet tudományos főmunkatársa a trianoni döntéshez kapcsolódva elemezte az ország határain túlra került területekről elvándorló emberek sorsát a két világháború közötti időszakban.

A harmadik szekció *Merczi Miklós*, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum muzeológiai főosztályvezetőjének közle-



Kettős jubileumról emlékeztek meg a X. Hegytörténeti konferencián

kedéstörténeti előadásával vette kezdetét, amelynek apropóját a 150 éves fogaskerékű vasút adta. *Perényi Ro-*

land, a BTM-Kisbéri Múzeum igazgatója a 19–20. század fordulóján nagyvárossá fejlődő Budapest kriminalitástörténetével ismertette meg a hallgatóságot. *Pótó János*, az ELTE BTK címzetes egyetemi docense a városi köztéri reprezentációhoz kapcsolódó több évtizedes kutatásai közül Raoul Wallenberg rendszerváltás előtti emlékeinek elemzésével foglalkozott. *Csillag Péter*, a Nemzeti Sport újságírója a János Kórház sportéletének elemzéséből kiindulva mutatta be a 20. század első felének üzemi és vállalati sportéletét. Végül *Szebényi Ágnes*, az Országos Színház-történeti Múzeum és Intézet munkatársa záró előadásában a Hegyvidék híres művészlakóinak életébe nyújtott bepillantást.

Az Év Kiállítása 2023

Múzeumok és muzeológusok civil szervezete a Pulszky Társaság – Magyar Múzeumi Egyesület, amely hagyományosan értékeli és díjazza minden évben a szakma tevékenységét. November 14-én a Budapesti Történeti Múzeum Vármúzeumában adták át Az Év Kiállítása 2023 díjakat – a díjátadón megjelenteket *Népesy Noémi*, a házigazda múzeum főigazgatója (áprilisig) köszöntötte.



Fotó: Pulszky Társaság

A tízmillió forint bekerülési költség alatti kategóriában hét kiállítás versengett az elsőségért, közülük legjobbnak az Óbudai Múzeum – Ki gombolta volna? Barangolás a gombok világában című időszaki tárlatát értékelte a bíráló bizottság. A kiállítás kurátora *Polgár Mónika*, az Óbudai Múzeum történész-muzeológusa volt, tárlatuk még online megtekinthető (www.youtube.com).

Hungaricana

Budapest Időgép

Sándor Tibor szerkesztőségi tagunk Facebook oldalán tette közzé az alábbiakat: Fedezze fel a Budapest Időgépet a Hungaricana oldalán! Az időgép nem egyszerűen történeti adatok lekérdezését teszi lehetővé, hanem térben és időben barangolhatunk interaktív térképeken keresztül, gyors és egyszerű átlépéssel az egyes időmetszetek között. Tanulmányozhatjuk a város átalakulását, kereshetjük a korabeli helyszíneket, és eljuthatunk az egyes telkek, házak történetére és lakóira vonatkozó levéltári forrásokhoz is.

A Budapest Időgép alkalmazásban öt kiemelt időmetszet (1837–1946) a korabeli legrészletesebb nagy felbontású térképek alapján készült. A város szerkezetének átalakulása az esetenként számos nagy formátumú szelvényből összeillesztett digitális térképek segítségével tanulmányozható.

<https://www.hungaricana.hu/hu/adatbazisok/budapest-idogep/>

<https://www.hungaricana.hu/hu/budapest-idogep/#hungaricana>

Csepel kerékpárok

Összeszereléstől a tömeggyártásig

•••• Bolla Dezső

Csepel történetének korszakalkotó egyénisége, a magyar ipartörténet egyik legnagyobb alakja, *Weiss Manfréd* 1922. december végi halálával lezárult a csepeli gyártelep első korszaka. A gyár a 20-as években áttért a békeidőknek megfelelő termelésre – termék skálájukat a vezetést irányító jól képzett és jól megfizetett műszaki és gazdasági szakembereknek köszönhetően bővítették.

Hazánkban korábban csak kisipari jellegű kerékpár, illetve kerékpáralkatrész gyártás működött, használatban főleg az osztrák Puch kerékpárok, valamint angol és német gyártmányúak voltak. A gazdasági élet stabilizálódásával megnövekedett a kerékpárok iránti igény is. Az 1928. év volt a hazai kerékpáros tömegtermelés, a csepeli kerékpárok születésének éve.

A termelés mielőbbi beindítása érdekében legcélszerűbbnek valamely külföldi cégtől való licencvásárlás látszott. Az osztrák Puch kerékpárt gyártó grazi székhelyű Steyr-Daimler-Puch-művekkel kezdtek tárgyalásokat, majd vásárolták meg licencüket. A csepeli Kerékpárosztály üzemének a Kistömeg osztály melletti régi SZEG osztályt jelölték ki. A Kistömeg osztályt megszüntették, a gáztűzhelyek és gázrezsók gyártása is a Kerékpárosztályhoz került. A kapott licenc alapján a csepeliek megtervezték a kerékpárváz és villaváll készítéséhez szükséges berendezéseket, készülékeket (vázforrasztó, lakkozó, beégető, anyagleszabó forgácsolók). Elhelyezésüket



Fotó: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár plakátgyűjteménye

Fotó: a szerző tulajdona

Csepeli gyorsleventék 1944-ben WM kerékpárokkal

Ercáruosztály gyártotta és nyers formában szállította le. A kerékpárvázhoz tartozó főcsapágyat és villafejet a Temperöntőde készítette, de forgácsolási megmunkálása már a Kerékpárosztály feladata volt.

Az összes többi alkatrészt a gyártásnak 1929-ben történt indulásakor a szerződés szerinti megállapodásnak megfelelően a Puch-gyár szállította. Ezekkel, valamint az itthon gyártott alkatrészekkel végezte el a Kerékpárosztály a készre szerelést és „adjustálást”, azaz beállítást.

1930-ban már szinte 100 százalékban az országban készült alkatrészekből volt az elkészült több mint 30.000 ezer Csepel kerékpár összeállítva. A második világháború végéig a Csepel kerékpárnak különféle márkaneveken sokféle típusa készült.

1946 októberében elkezdték a Weiss Manfréd Acél- és Fém-művek államosítását – a csepeli gyár is 1949-ig jórészt szovjet jóvátételre gyártott. A csepeli kerékpárgyár az 50-es években Rákosi Mátyás Művek Kerékpárgyára néven működött. A 60-as, 70-es években már cca. 250.000 kerékpárt gyártott évente, jórészt ázsiai exportra, ami az iráni-iraki háború alatt/után teljesen megszűnt.

A rendszerváltoz(tat)ás is megtette hatását, de napjainkban a Csepel Kerékpárgyártó és Forgalmazó Zrt.-től (www.csepelkerkep.hu) újra jó minőségű típusokat lehet vásárolni.

A Nagy Háború Emlékei

Helytörténeti kiállítás Budafokon

•••• Gyönki Viktória

Egy lakossági gyűjtés eredményét tárja az érdeklődők elé a budafoki Magdolna Udvar Helytörténeti Gyűjteményének legújabb időszaki kiállítása. Tíz évvel a Nagy háború kitörésének százéves évfordulója után kérdés volt, hogy vajon tud-e újat mutatni egy kiállítás a témában? Lappang-e még annyi újdonság a XXII. kerületben, amely egy időszaki kiállítás gerincét képezheti? A

kiállítás előkészületei során egyre erősödött a meggyőződés, hogy a válasz mindkét esetben: igen.

Lakossági gyűjtésen alapuló állandó helytörténeti kiállításunk bizonyítja, hogy a kerületünkben sokan ragaszkodnak a múlthoz és érdeklődnek a helytörténet iránt. Jelen időszaki kiállításban bemutatt, összesen 21 személy tárgyai,

emlékei változó mennyiségben jelennek meg: van, akiről csak egy-két fénykép maradt fenn, de akad



Fotó: BHT

Figyelemre méltó hagyatékok is felbukkantak

ilyen is, akinek a hagyatéka figyelemre méltó nagyságú, publikálásra érdemes. Ilyen például a huszárként szolgált *Fehér János*, aki vitézi érdemeiért kapott házhelyet Budafokon. Fényképein látható, ahogyan közhuszárból őrmesteri rendfokozatig jutott, kitüntetései és saját kézzel írott hadinaplója pedig a háborúban szerzett érdemeit, megrázó élményeit mutatják be. Gazdag fotóanyag maradt fenn *Berényi Sándor* repülő őrmesterről, míg *Rácz Károly* tizedes hadifogságban készült képei megrázó erejűek. Képeslapok, portrék nagy számban szerepelnek a kiállításban – ezek közül a *Baranyai testvérek* körülbelül 300 darabos tábori levelezőlap hagyatéka figyelemre

méltó. A *Neer család* tagjainak hagyatékából úgy tűnik, hogy a budafoki Francois pezsgőgyár pincéjében hadikórház működött. *Pogány Gyula* hadifestő életpályáját ugyan már korábban kutatták, de a kiállítást megelőzően újabb eredmények kerültek elő, így részleteiben ismertté vált önkéntes pályafutása a Sajtóhadiszállás kötelékében, és előkerültek olyan alkotásai a Bécsi Hadtörténeti Múzeumból, amelyek a nagyközönség régen nem láthatott. Fentiekben említett hagyatékok mellett még számos fénykép, háborús használati tárgy is megtekinthető április 27-ig.



Fotó: BHT

Lakossági gyűjtés eredménye az időszaki tárlat anyaga

Mandel bácsi

Egy kerékpáros életút

.... pápai

Negyvenöt éves korától harminc éven át biciklizett és szervezte a helyi kerékpáros életet *Mandel Menyhért*, a kispeszt–szentlőrinci kerékpározás legjellegzetesebb alakja. Célkitűzését, a századik érmet 1930-ban érte el.

Mandel Menyhért 1855-ben Debrecenben született, 1895-től a Lőrinci Téglagár pénztárosaként dolgozott. Alapításától lelkes szervezője volt a Kispeszt–Szentlőrinci Kerékpár Körnek, előbb kapitányi, majd 28 éven át elnöki tiszttét is ellátta. Beválasztották a Magyar Kerékpáros Szövetség tanácselnökségébe, a Kispesti Atlétikai Club szám-



Mendel Menyhért sokszoros kerékpáros bajnok 1930-ban

száz katonáról gondoskodott. A sebesült katonák érdekében tett erőfeszítéseiért IV. Károly 1917-ben a III. osztályú ezüst hadi érdemkeresztrel tüntette ki. 1921-ben már az ország legöregebb versenykerékpárosaként emlegették, de továbbra is rendszeresen részt vett a tornákon. Első lett 1925-ben az öregurak ezer méteres és öt kilométeres versenyében is. Jubileumi versenyén, 75 évesen szerezte meg a kilencvenhetedik érmet, majd 1930-ban érte el a vágyott századik versenydíját – erről az alkalomról a kerékpáros szövetség díszes oklevéllel emlékezett meg. Ekkor ünnepelte hivatali szolgálatának 35. évfordulóját is, amely alkalmából a gyár vezetősége szintén kitüntette. A legöregebb magyar kerékpáros, Mandel Menyhért még 76 évesen is nyeregbe pattant, összesen 103 érmet szerzett több mint három évtizedes biciklis pályafutása során. Utolsó éveit Kispesten töltötte, 1932-ben fejezve be életét.



Fotók: Tomory Lajos Múzeum

vizsgálója, valamint számos jótékony egyesület tagja volt.

Már a kör 1901-es házi versenyén is veteránként versenyzett, rendre eredményesen szere-

Kerékpárosok a cipésműhelynél a Rimaszombat-Üllői út sarkán, 1936-ban



Fotó: Magyar Olimpiai és Sportmúzeum

Kerékpáros világbajnokság az 1930-as években a BSE Millenáris Sporttelepen

Magyar Manhattan

•••• Rojkó Annamária

Nádor Éva: *Micsoda évtizedek! – Budapesti zsidó polgárok. Nádor és Társa Tanácsadó Kiadó, Budapest, 2023. 350 p.*



Nem könnyű e kötet műfaji besorolása; *Schneider Mátyás*, a *Hyppolit, a lakáj* című film anti-hőisének elhíresült mondását kölcsönözve: ebből is egy kicsi, meg abból is egy kicsi. A szerző bevezetőben áttekinti az egyesített főváros felívelő korszakának jogszabályi hátterét, társadalmi változásait, valamint ezek nyomán a budapesti zsidó polgárság városépítő szerepét. *Nádor Éva* valójában akár két, (de inkább három) önálló könyvet is írhatott volna a kiegyezéssel kezdődő, és a 20. századi zsidótörvényekkel záródó több mint fél évszázad időszakáról. A szerző neves történészek állásfoglalásainak összefoglalásával és összevetésével indítja kötetét. Ezt követően a dualizmus kori polgárosodásról mesél, amelyet az urbanizáció és a gyárilap felívelése jellemezett. A világváros született című nagy fejezet a politika, a gazdaság és a tudomány néhány jeles alakjának pályáját mutatja be.

Bár a tárgyalt időszakban Budapest még 14 kerületből állt, a kiemelkedő személyek között ott szerepelnek a környékbeli településeket felvirágoztató korabeli topmenedzserek: Kőbánya gyógyszergyára (Richter Gedeon), a szociális érzékenységgű újpesti vezérigazgató (Aschner Lipót) és a csepeli hadiipart megeremtő Weiss Manfréd. Sajnos a bölcsészekre, újságírókra és művészekre nem jutott hasonló terjedelem, pedig a világvárosi életérzéshez a fénykorát élő sajtó, a színházi élet és a képzőművészeti irányzatok sokszínűsége, valamint azok kiemelkedő alakjai is hozzátartoztak. A kötet harmadik harmadában nagypolgári, középosztálybeli és kispolgári családtörténeteket ismerhetünk meg. Ezekben könnyen (is) felismerhető a közös jegy: a frissen megnyíló szakmákban és hivatásokban történő helytállás, a nagyvárosi létre és az asszimilációra való törekvés.

Soroksár templomai

•••• Millisits Máté

Budapest templomai – Soroksár XXIII. Kerület. Budapesti Városvédő Egyesület Templomtörténeti sorozat 22. Budapest, 2023. 58. p.



Tematikus csoportok szervezésére is törekedett az 1983-ban alakított Budapesti Városvédő Egyesület (BVE) a kerületi csoportjai mellett. A négy évtizedes múltú visszatekintő egyesületnek napjainkig több igen aktív szakcsoportja van, akik a magyar főváros egy-egy szegmensével foglalkoznak. A BVE „zászlós hajójának” tekinthető az 1988-ban alakult Templomtörténeti Csoport, amely 2002-től folyamatosan állít össze, A/5 méretben megjelenő, budapesti templomokat kerületi bontásban bemutató, színes fényképekkel gazdagon ellátott kiadványokat. A közel negyed évszázada elkezdődött nagy kitartást igénylő munka összefogója a csoport vezetője Fabó Beáta nyugalmazott levéltáros. A 21. század hajnalán a III. kerület szakrális épületeit ismertető kiskönyvvel elkezdődött sorozat, a XXIII. kerület templomaival az utolsó előtti tagjához 2023-ban érkezett el. E

gazdag „corpusból” egyedül a XIV. kerület hiányzik.

Kiadványunkban a kerület egyházi építészetét mutatjuk be - a soroksári kötetből ezúttal hét templomot ismerhetünk meg. A bővebb magyar ismertető mellett, angol és német nyelvű összefoglalást tartalmaz. A kerület szakrális épületei közül a legrégibb, a Soroksári Nagyboldogasszony főplébánia-templom, amely Budapest 18. századi szakrális művészetében is a jelentős műemlékek közé tartozik. A soroksári Hősök terén e katolikus templomon kívül még két protestáns „Isten háza” is megtalálható. Mindkét épület korábban világi célokat szolgált, a későbbi átalakítások tették alkalmassá istentiszteletnek méltó környezetévé és gyülekezeti otthonává. A kiadvány teljességét adja a Soroksár-újtelepi templomok (református és római katolikus) igényes szöveggel és jól kiválasztott illusztrációkkal történő bemutatása.

Egy metropolisz létrejötte

•••• Gábrriel Tibor

Kövér György (szerk.): *Hogyan lett Budapest a nemzet fővárosa?* ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 2023. 685. p.

Fővárosunk 150. évi jubileumára megjelent kiadványok közül meszesen kimagaslik a Kövér György (MTA tagja, az MTA Gazdaságtörténeti Bizottsága elnöke, történész, egyetemi professzor) szerkesztésében megjelent tanulmánygyűjtemény. Bátran kijelenthetjük, hogy egyedülálló tárgyi tudást, szakmai tapasztalatot, állásfoglalást ad át olvasóinak. Nem véletlen ez, (fő)szerkesztője gazdaságtörténeti, társadalomtörténeti publikációi is kikerülhetetlenek a korszakkal foglalkozni kívánók számára. Szerkesztői munkáját Kiss Zsuzsanna, Koloch Gábor, Somorjai Szabolcs segítette. A kötet 25 tanulmánya az ELTE BTK Történettudományi Doktori Iskola Társadalom- és Gazdaságtörténeti Doktori Program tanárai, témavezetői, öregdiákjai és a doktori képzés jelenlegi résztvevői munkája – nem csupán Budapest 150., de a doktori program 30. születésnapjáról is méltóképp megemlékezve.

Szerzői ebből adódóan is társadalomtörténeti megközelítést alkalmaztak, miközben kutatásaik eredményeként Budapest fejlődésének egy-egy „szeletét” vázolták fel. A kötet szerkesztői a benyújtott írásokat hét főbb fejezetbe/témakörbe csoportosították, az ott publikált tanulmányok témáit összegezve: A születés krízisei, Urbanizáció-Professzionizáció, Világváros-Reprezentáció, Az olvasztótégely, Bűnös Budapest?, A Nagy Háború nyomában, Múltó Emlékezet. Egyes tanulmányai szinte szociológiai megközelítést alkalmaznak, vagy a fővárosi statisztika adatbázisát felhasználva bizonyítják a nagyváros és lakói fejlődését, életminőségének változását. Lényegében egy világszerte vitatott kérdéskört, a városfejlődés témáját vizsgálják. Jól megismerhető a közölt tanulmányokból a 19. század utolsó, a 20. század első évtizedeiben a főváros, majd székesfőváros növekedése, társadalmi rétegződése, az ehhez kapcsolható társadalmi konfliktusai.



Ötven kincs a Hegyvidékről

•••• Tüske Tamás

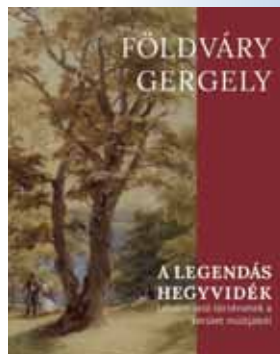
Földváry Gergely: *A legendás Hegyvidék – Lebilincselő történetek a kerület múltjából.* Budapest, 2024. 244. p. 376 fotó

Ez a kötet a Hegyvidéki Helytörténeti Gyűjtemény 50. és a főváros egyesítésének 150. évfordulója alkalmából jelent meg, bemutatva a gyűjtemény által az elmúlt évtizedekben végzett kutatások eredményeit, valamint a kerület múltjának meghatározó pillanatait. A könyv szakmai lektora Prof. Dr. Csorba László, a Budapesti Történeti Múzeum főigazgatója volt.

Ötven történet segítségével kalauzolja a kiadvány végig az olvasót a Hegyvidék múltjának kiemelkedő eseményein, tudományos alaposággal, mégis könnyed, olvasmányos stílusban. Az egyes fejezetek a helytörténet gazdag palettáját ölelik fel, többek között a gasztronómia, a sportélet, az állatvilág és az épített örökség témaköréhez kapcsolódóan. A kiadványra akár novelláskötetként vagy mesekönyvként is tekinthetünk, a történetei helyi hősookról, kulturális és történelmi alakokról szólnak, bepillantást engedve azokba az esemé-

nyekbe, amelyek formálták a kerület múltját és jelenét. Gazdag képanyaga, a ritka fotók, térképek, festmények és tervrajzok pedig segítik életre kelteni a múltat, és még szemléletesebbé teszik az olvasottakat.

A könyv egyik legfontosabb erénye, hogy a különböző történetek eszközül szolgálhatnak a helyhez, a kerülethez való kötődés kialakításában és elmélyítésében. Fontos szerepe lehet így a helyi identitásfejlesztésében, de a kerület értékeinek nagyköveteként is tekinthetünk rá, amely segít azt vonzóvá tenni a nem itt élők számára is. Kötetünk végén található források és irodalomjegyzék révén a tudományos kutatást is elősegíti, biztosítva az információk hitelességét és nyomon követhetőségét. A „Legendás Hegyvidék” könyv tehát nem csupán élvezetes olvasmány, hanem értékes forrásgyűjtemény is, mely hozzájárul a helyi emlékezet és kultúra megőrzéséhez.



Helyismereti biciklitúrák

Kerékpározás múlt és múltunk kerekézve

••• Pápai Tamás László



Fotók: Horváth Gabriella

Budapest XVIII. kerülete majd 40 négyzetkilométeres, százezer lakosú kertváros, 22 lakónegyede között van 5 lakótelep és a pesti oldal második legnagyobb erdeje. Több mint ötszáz utcája és tere többsége madárdallos, tavasszal virágzó bokrokkal és fákkal szegélyezett, alacsony forgalmú útvonal. A város és a Gödöllői-dombság találkozásánál lévő lankás terület egyes pontjairól szép kilátás nyílik Budapest többi részére.

A budapesti kerékpározás az 1880-as években indult, és ugyanekkor jött létre az Üllői út mentén – ekkor még Kispest részeként – a mai XVIII. kerület, illetve Pestszentlőrinc elődje. A belvárostól való nagy távolsága miatt Pestszentlőrincen már a 19. század végétől népszerű volt a kerékpározás.

A század végén a helyi sajtóban velocipédre ugyan kevés szó esik, de tudható, hogy Kispesten és Szentlőrincen többen használtak ilyen, például 1896-ban Kiss Sándor ezzel járt a gyárba – egészen addig, amíg kuglin meg nem nyert egy Tüzes nevű csacsit, igazságra cserélve a drótszamarát. Szintén volt velocipédje a Soroksár-Haraszti-Taksonyi Takarékpénztár könyvelőjének, Gollowitz Győzőnek. Kezdetben az Üllői úti gőzvasúttal is versenyre keltek a lelkes biciklisták.

Mivel Szentlőrinc a századfordulón kedvelt kirándulókör volt, így a vendéglősök is igyekeztek magukhoz csábítani

őket: Oppitz Ferenc azt írta fel nagy betűkkel vendéglőjére, hogy kerékpár-istálló, Kovács Imre pedig három kecskét szerzett be, hogy mindig friss kecsketejjel tudjon szolgálni a biciklistáknak. Mechanikus kerékpárjavítást Schwarzer Rezső vállalt, és akár motorral is felszerelte a gépeket.

1910-ben Pestszentlőrinc önálló községgé vált, 1912-ben pedig alapításának 25. évfordulóját ülte. A jubileumi ünnepély része volt a virágokkal díszített kerekű biciklik felvonulása (virágkorzó), kerékpárverseny a téglagyártól a villanytelepig, illetve lassú verseny kerékpáron.

Az „Első Pestszentlőrinci Kerékpárkölcsonzó Vállalat” 1927-ben az Üllői úton nyílt meg, és az 1930-as



A teljesítménytúra résztvevői térképes, kérdőíves útvonalat kaptak

tör Lajos az Üllői úton 1932-ben nyitotta meg kerékpár-, motor-, varrógép- és gramofonjavító üzemet, 1939-ben már saját készítésű kerékpárjait hirdette.

Kispesten egy élelmes hadirokant 1934-ben a városháza előtti téren vállalkozott a biciklik őrzésére – ez a gyakorlat hamarosan a lőrinci városházánál és a postahivatalnál is meghonosodott. A villamos magas jegyárai miatt a munkásság elsődleges közlekedési eszközzé vált a kerékpár. 1936-ban csak az Üllői út kispesti szakaszán naponta 7800-an suhantak. Bizonyos

munkakörökben kifejezetten kerékpárral rendelkező munkaerőt kerestek.

Az elmúlt évtizedekben a kerékpár nemcsak fontos helyi közlekedési eszköz, de a sport, hétvégi időtöltés mellett a biciklizés lehetőség a kerület felfedezésére is.

Helyismereti gyalogos túrák mellett az elmúlt években több kerékpáros útvonalat is kínáltak helyi szervezők, első sorban a Tomory Lajos Múzeum és a Wadi Turista Egyesület. Most a Budapesti Honismereti Társaság szervezésében két új programot ajánlunk a helyi érdeklődők figyelmébe.

2024. március elején már sikerrel lezajlott a pestszentimrei kerékpáros teljesítménytúra. Ezen a bejáratott gyalogos teljesítménytúrával párhuzamosan térképes, kérdőíves, egy rövidebb és hosszabb biciklis útvonalat ajánlottunk az érdeklődőknek, akik önállóan teljesítették a távot, és vehették át a célban az ezt elismerő oklevelet.

2024. április 6-ára (eső esetén 7-én) délután 15 órától pedig szakmai vezetővel kísért kerületi felfedező bicikli túrát hirdetünk, amelyre a limitált létszám miatt regisztrálni szükséges a 290-1585-ös telefonszámon vagy a muzeum18ker.hu email címen. A mintegy kétórás túrán bejárjuk a pestszentlőrinci villatelepet és a Lakatos-lakótelepet, egészen a Brenner park taváig. A Budapesti Honismereti Társaság programját a Tomory Lajos Múzeum és a Wadi Turista Egyesület segíti, mindkét túrát támogatta a Pro Cultura Urbis Közalapítvány és a XVIII. kerületi Önkormányzat a Budapest 150 emlékévként.



Fotó: Ruzsa István

Kerekézők a Tour-de-Bokay hagyományörző kerékpártúrán