

*Kapus Erika*

## Guruló változás. Kerékpáros kószáló(nő)k a nagyvárosban

### A tömeg és a modern ember

A mai értelemben vett nagyváros, mint inkubátor a 19. század óta folyamatosan tápláló közeget biztosít a tömeg szülötteinek, áldozatainak és hasznélvezőinek. A városok kiszolgáló és kiszolgáltatót *személyzete*, csavargók, koldusok, utcagyerekek, utcanők között feltűnik a szemlélődő városi kószáló (flâneur), a külső megjelenését és testi esztétikáját gonddal alakító férfi (dandy), a nyilvános tereket birtokba vevő, immár önálló felnőttként az utcára lépő *Új nő*, vagy később a többnyire középosztálybeli fiatal, aki a tömegtrendektől idegenkedve különbözni próbál, s közben persze maga is trendeket követ (hipszter). A flâneur, a modern városi ember szimbóluma, birtokba veszi a város tereit, megfigyeli őket, aztán kerékpárra száll. Hogyan fogadja őt a város? Mit írnak róla a lapok? Hogyan kerül be a szépirodalomba? Bicikliznek-e a regényhősök? Flâneur-e minden kerekező kószó? Mindenekelőtt érdemes röviden áttekinteni, hová is érkezik a városi kerékpáros, mit jelent kulturális értelemben a nagyvárosi tömeg. A tömeg olyan városi emberszövet, amelyben végletek, ellentmondások szálazódnak össze jellegzetes díszletelemek között. A tömeg vonz és taszít. Olyan közeg, amelyben az ember egyszerre lehet idegen és ismerős, magányos és a sokaság része, megfigyelő és megfigyelt:

Nem adatott meg mindenkinek, hogy megmártakozhassék a sokaság fürdejében: a tömeget élvezni művészet; és az emberi faj rovására, csak az tobzódhat így az életerőben, akibe már bölcséjében belelehelte egy tündér, hogy vonzódjék a maskarádéhoz és az álarcához, gyűljön az otthonát, és hogy szenvedélye legyen az utazás.

Sokaság, magányosság: azonos és cserélhető fogalmak a teremtő és termékeny költő szótárában. Aki nem képes benépesíteni a magányát, az a sürgő-forgó tömegben sem lehet egyedül. (Baudelaire, ford. Szabó Lőrinc 1973 [1869], 224)

A „Modern élet festője” című emblemikus szövegében Baudelaire, Constantin Guysról, a festőről és illusztrátorról szólva olyan embert ábrázol, akinek

[s]zenvedélye és hivatása: *bázasságra lépni a tömeggel*.<sup>1</sup> Az igazi csatangoló, a szenvedélyes megfigyelő számára végtelen öröm, ha a sokaság, a változékonyság, a mozgás, a tünékenység és a határtalanság körében üthet tanyát. Soha nem lenni otthon és mégis, mindenütt otthon érezni magát; látni a világot, a világ központjában állni, de rejtve maradni a világ előtt: ebben lelik örömeiket e független, lázas, pártatlan szellemek, kiket nem is lehet szavakkal leírni. A megfigyelő olyan, mint egy inkognitóban járó *herceg*. [...]

[A]z egyetemes élet szerelmese úgy vegyül el a tömegben, mintha egy roppant elektromos térbe lépne. Tükörhöz is hasonlíthatjuk, amely éppoly hatalmas, mint a tömeg, vagy akár egy gondolkodó kaleidoszkóphoz, mely minden mozdulatával a sokréttű élet jelenségeinek tűnő szépségét veti elénk. A *nem-én*-nek valamiféle telhetetlen *én*-je szüntelenül azt adja vissza, azt fejezi ki, elevenebb képekkel, mint maga az állhatatlan, változékony élet. (Baudelaire, ford. Csorba Géza 1964 [1863], 136)

A tömeg természetét vizsgálva a flâneur problematikája<sup>2</sup> külön fejezetet alkot Baudelaire-től (1964) Walter Benjaminig (1969a, 1969b, 1980) és tovább, a feminista kritikai újrakeretezésig (Horváth 2007), és még onnan is tovább, amikor a flâneurre már összetett kulturális toposzként tekintünk, amely magába olvasztja a különféle értelmezéseket. Az a mód, ahogyan a flâneurt szemléljük, amilyen narratívába időről időre beépítjük alakját, jól mutatja, hogy a flâneur maga a változás: mozgásban lévő erő, fluidum, hologram, projekció. Olyasféle kivetülés, amelyben nem maga a kószáló ember a lényeg, hanem a róla alkotott értelmezések, az a mód, ahogyan alakját, mint nyitott kódot időről időre leolvassuk, s mindig kissé más feloldást kapunk. A flâneur egy városi palimpszeszt, ahogyan Victor Fournel a 19. század végén értelmezi, „mozgékony és szenvedélyes dagerrotípiá, amely a legapróbb nyomokat is megőrzi”, beleértve a változásokat, a tömeg hiedelmeit, összes ellenszenvét, rokonszenvét és csodálatát (Turcot, ford. Deep AI 2014, 61). A kószáló nem ember, a kószáló folyton változó allegória. Bauman (1992) szerint Baudelaire-nél, aki a párizsi utcák kószálóit szemléli, még lényege a mozgás, a mozgásban lévő tekintet, később azonban ez is

<sup>1</sup> Kiemelés az eredetiben.

<sup>2</sup> Ennek áttekintését itt nem részletezem, megtették mások: ld. pl. Jenks 1995, Horváth 2007, Wrigley ed. 2014, Grötta 2016, Kovács 2016, Benda 2019, Hermann 2020, Tóth Benedek 2022.

megváltozik. Baudrillard-nál a flâneur alakja elveszíti a konkrét nagyvároshoz való kötődést, s ő maga nem is kell, hogy mozgásban legyen:

Baudelaire-nél a flâneur a modernitás igazi lényegét sűríti magában, míg Baudrillard a flâneurt már a tévé elé ülteti egy fotelbe. A kószáló nem kószál többé. A képernyőn futó képek, reklámok, az áruk és élvezetek, melyeket hirdetnek, azok, amelyek ma mozgásban vannak, pörögnek, áramlanak a hipnotizált néző előtt. A nézés az egyetlen tevékenység, ami megmaradt az egykori kószálónak. Baudelaire flâneurje Baudrillard-nál nézővé lett. A néző pedig jól ismeri a tömeg mozdulatlanságát. Saját tapasztalataiból (Bauman 1992, 155).<sup>3</sup>

### ***Homo birotarius urbanus* – a városi kerékpáros**

A városi kerékpáros megjelenéséhez szükség volt arra a technikai fordulatra, amely lehetővé tette a kerékpárok széleskörű használatának elterjedését. Míg a 19. második felében eleinte főként néhány arisztokrata kalandor és dandy<sup>4</sup> keltett feltűnést mindennapi használatra alkalmatlan aszimmetrikus kerékméretű velocipedjével, addig az 1890-es évekre kezdtek elterjedni a biztonságos, könnyen működtethető kétkerékű járművek. A tömeggyártás egyre szélesebb társadalmi rétegeknek tette lehetővé, hogy akár munkaeszközként, akár szórakozásként kerékpárt vásároljanak. A kerékpározás olyan divathullámot indított el, amely nem hagyta érintetlenül a divatipart sem, s már a kezdetektől komoly szolgáltatások, és kiegészítő termékek kapcsolódtak hozzá, az egész iparág köré pedig jelentős hirdetési tevékenység épült. A megszülető fogyasztói társadalomban a kerékpáros példás alakja volt a modern városi fogyasztónak, nemigen akadt olyan napi- vagy hetilap, amelynek lapjain ne bukkantak volna fel a kerékpárműhelyek, iskolák, divatboltok stb. hirdetéseit, szervezett kerékpáros túrák indultak a természetbe, térképek jelentek meg kétkeréken jól járható útvonalakkal, leírásokkal. A kerékpározás történetével foglalkozó írások<sup>5</sup> szerint a szabályozás is a kezdetektől igyekezett követni az új jármű megjelenését az utakon: városi rendőrkapitányok rendeletben igyekeztek teret biztosítani számukra, és új szabályok kihirdetésével próbálták integrálni őket a többi közlekedő közé.

<sup>3</sup> Az angol szövegeket saját fordításban közlöm.

<sup>4</sup> A dandy alakja a 19. század eleji Londonban pl. olyannyira összekapcsolódott a kerékpárral, hogy a Denis Johnson által megalkotott kerékpárt „dandy horse”-nak is nevezték (Oddy 2007, 102).

<sup>5</sup> Pl. Lessing 2020, Korchmáros 1899.

A kerékpáros a századforduló előtt idegen test a városban. Később igazodik hozzá a város, és ő is igazodik a városhoz. Mégis folyamatos térfoglaló marad. Az örök kisebbségi lét fejlődése jellemzi: határokat feszeget, mert a fennálló rendszerbe nem illik bele, ezzel konfliktust gerjeszt, megosztja a társadalmat, jelenléte új szabályozást generál, szempontjai megjelennek az infrastruktúra formálásában, a változás kedvez neki, egyre többen csatlakoznak a csoporthoz, számuk eléri a kritikus tömeget, így már ismét csak nem illik bele a kialakított rendszerbe, újra konfliktusforrást képez, megint új szabályozásra lesz szükség miatta – vagyis az egész kezdődik előlről. A kerékpáros evolúciója kiolvasható a lapok szövegeiből, de tetten érhető a szépirodalomban is. Teleki Sándorné, Szikra álnéven, a Marie Curie-ről írt szövegében fogalmazza meg az ember félelmét, ellenérzését a változással szemben, s példaként többek között éppen a kerékpáros iránt érzett tehetetlen dühöt említi:

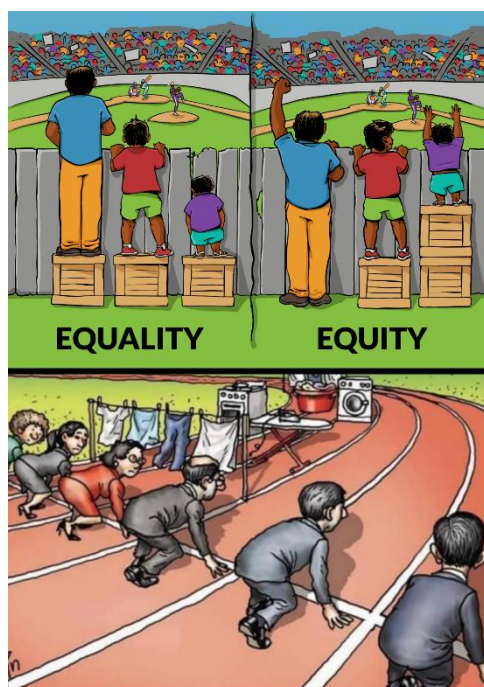
Mozdulatlanságra kényszeríteni azt, ami halad, – ha ember, ha állat, ha eszme – ime egy ösztön, mely vérrel itatta a történelem lapjait. [...] ugyanez az ösztön vezeti a kocsis ostorát, midőn a napsugárban csillogó pillangó után suhint, nemkülönben ez adja a parasztfiu kezébe a követ, amellyel a száguldó kerékpár vagy gépkocsi utasát búbon találja [...]. (Szikra 1912, 209)

A kerékpáros alakja olykor gúnyversek tárgya, máskor a progresszió közvetítője regények, novellák szereplőjeként. Kezdetektől a *probléma* forrása, akivel *baj* van. Ő a balesetek okozója vagy elszenvedője. Még a 21. század nagyvárosában is miatta vannak dugók – mondják.<sup>6</sup> Az 1927-es „Azok a kedves biciklisták!” című újságcikk akár napjainkban is íródhatott volna, bizonyítva, hogy az *idegenség*, a *máság*, a *különböztetés* nem kívánatos elem a magyar nyilvános terekben:

A budapesti közlekedés rákfenéje a bicikli. [...] A mai állapota teljes anarchiával egyenlő. Vígán karikáznak a főútvonalon a biciklisták. Sokszor csoportosan, rajokban. De még véletlenül sem hajlandók betartani a közlekedési szabályokat, ezek úgy látszik rájuk nem vonatkoznak. [...] A kerékpáros közlekedésnél, mint a motornál, feltétlenül meg kell szűnnie a mai ellenőrzés nélküli rendszernek, amely máris alapjában veszélyezteti Budapest fejlődő nagyvárosi közlekedésének rendjét és biztonságát. (*Pesti Napló* 1927, 17)

<sup>6</sup> Utalás arra a semmilyen felméréssel nem alátámasztott budapesti közhiedelemre, amely szerint a Nagykörút külső sávjának 2020-as kerékpársávvá alakítása jelentősen lelassította és folyamatosan akadályozza a város közlekedését.

A megoldást pedig, ahogyan a Pesti Napló újságírója, sokan a hibásan alkalmazott „azonos bánásmód” hangoztatásában látják: olyan szabályok betartását kérik számon, s olyan retorziókat helyeznének kiáltásba a *renitens* kerékpárosok számára is, amelyek – két nyomosávós és gépesített – autóknak, esetleg – lovas vontatású, szintén kétnyomosávós – szekereknek születtek, ám amelyek egy ember hajtotta egynyomosávós jármű számára életszerűtlenek és betarthatatlanok, de legalábbis jelentős hátrányba hozzák őket a többi közlekedővel szemben. Olyasféle szemléletről van itt szó, amelyet e két, esélyegyenlőségi dilemmákat bemutató ma elterjedt mém is mutat (1. ábra).



1.ábra.

Egyenlőség és méltányosság

Az utcán megjelenő kerékpárhoz, mint minden rendszeren kívüli elemhez, kisebbségi létben élő személyhez nem ritkán veszélyérzet, félelem kapcsolódik, ami jellemzően kölcsönös: a kerékpáros tárgya is, alanya is lehet a félelemnek. Vannak, akik tőle félték az utca korábban kialakult rendjét, neki pedig másoktól kell óvnia saját biztonságát az utcán:

A félelem, hogy megszűnik a nyilvános sétaterek pihentető csendje, csak részben jogos, és néhány gyakorlatlan karikázónak tudható be, hisz a tapasztalt velocipedlovas még egy nagy látogatottságú promenádon is

nyugodtan vezet, színesebbé teszi a látványt, de nem veszélyezteti a sétálókat... Adasson meg a bátor és ügyes fiatalembereknek, hogy ezt a szórakozást általánosabbá tehesék; talán ha mindenki meggyőződött veszélytelenségükről, még azt is engedélyezni fogják, hogy az eddig tiltott járdákat és promenádokat is használhassák. (Lessing 2020, 62)<sup>7</sup>

Az utcán a kerékpáros közös térben mozog a gyalogosokkal, kocsisokkal, autósokkal, ezért a szabályozás igen korán megszületik: egy 1897-es belügyminiszeri körrendelet már országszerte egységesen szabályozza a kerékpárral való közlekedést „úgy kedvtelésből, mint gyakorlati célból” (269).<sup>8</sup> A rendelet szellemisége kerékpáros szempontból is barátságosnak mondható, hangsúlyozza például, hogy a kerékpárosok „hatósági támogatásra és védelemre igényt tarthatnak.” Emellett a rendelet a maihoz igen hasonló módon nyúl az egynyomsávós jármű problematikájához, alapvetően a többi közlekedési szabály hatálya alá utalja, ugyanakkor felismeri a kerékpáros sajátos lehetőségeit a többi közlekedőhöz képest: „a dolog természetéből folyó eltérésekkel” fogalmazza meg a rendeletet. Az, hogy a kereszteződésekben a kerékpárosnak hangjelzéssel kell jeleznie érkezését (270), jól mutatja, mennyire idegen test még a város szervezetében. A közlekedés szervezésének kompromisszumos törekvése utal például, hogy a reggeli csúcsidőben (7-8 óráig) megtiltják a kerékpározást a Lánchídon (Korchmáros 1899, 72).

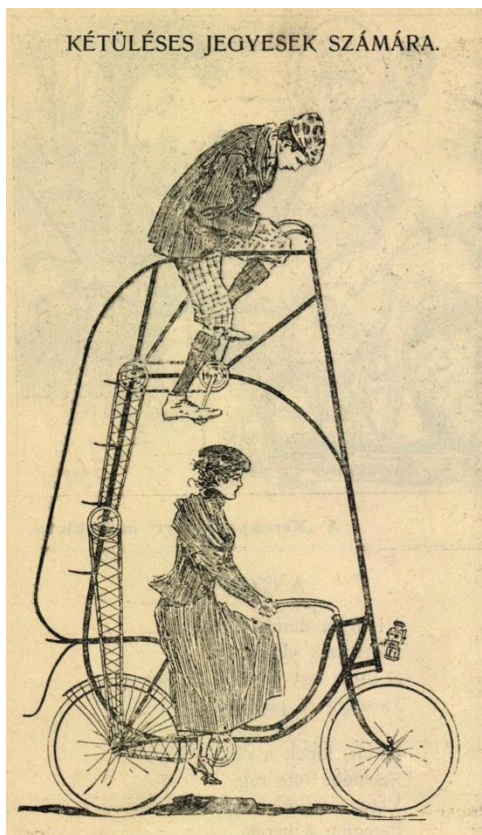
Amellett, hogy a kerékpárost gyakran, mint zavarkeltő elemet ábrázolják a szövegek, régen is, ma is állandóan a humor tárgya, élclapok kedvelt alanya, erősen karikírozzák viselkedését, jellegzetességeit. Az talán nem meglepő, hogy karikatúrák, viccek, sőt zsidóviccek is szép számmal születnek a kerékpárossal a *Bolond Istók*-ban (pl. „Bycikli-vicziklik” címmel), az már különösebb, hogy a pécsi *Kerékpár-Sport* is előszeretettel közöl hasonló tartalmakat, s *Karika-Viccek* címen külön mellékletet is indít:

Byciklista. Kérek egy két üléses kerékpárt a magam meg a feleségem számára. Anyós. Wie heiszt csak két üléses, hol fogok akkor én ülni? (Bolond Istók 1896, 6)

Kerékpáros: Milyen fősvénység! Alig adnak egy gyűszűnyi olajat a majonézhez, annyi sem marad belőle, hogy az ember megkenhesse a biciklijét. (Kerékpár-Sport 1900, 2)

<sup>7</sup> Gustav Adolf Steinmann lipcsei tanító szavait idézi Köln városáról Lessing a *Das Velocipede - Seine Geschichte, Konstruktion, Gebrauch und Verbreitung* című 1870 [1869]-es kötetéből.

<sup>8</sup> Íme a bizonyíték, hogy mindkét kerékpározási attitűd jelen volt a városi utakon.



2. ábra.  
Kerékpár-Sport, 1900. 7/6. 2.

A humoros rajzok, viccek mellett (2. ábra) a fent idézett rendszabálynak a paródiája is megjelenik az élclapban:

Minden kerékpáros köteles az utjába eső rendőrök előtt leszállani gépéről, magát s nyakán lógó pléhjegyét bemutatni s megfelelni a következő kérdésekre:

- Be van-e oltva a keresztanyja?
- Mit tart Kisfaludy költészetéről?
- Szereti-e a spenótot?

A többi 1477 kérdésre (melyek lenyomtatására nem voltunk képesek a szedőt rávenni) kielégítő választ adván – tovább mehet. (*Bolond Istók* 1899, 9)

Nemcsak a vicclapok céltáblája a biciklista, de irodalmi szövegekben is gyakorta válik nevetség tárgyává, és megjelenik glosszákbán, tárcákban a

hetilapok hasábjain is. Heltai Jenő *A Hétköznapokban* előszeretettel gúnyolódik a témán:

Kerékpár kell a népnek! És a modern költők, ha némiképpen igényt tartanak arra, hogy a közönség méltányolja dalaikat, kénytelenek lesznek a lant helyett, a kerékpár aczél-hurjait pengetni. (Heltai 1895, 578)

Jett álnéven írt cikke végére két gúnyverset is komponál a népszerű szerző „Románcz” és „Ballada” címmel, szövicceitől sem kímélve olvasói türelmét:

»*Bicziklim*-lom csupán az élet«  
— *BiczikLinus* ilyen kesergett —  
»Letört *bicziklím* vagyok, kit  
Ez a csapás halálba kerget.  
Óh irgalom atyja ne hagyj el!<sup>9</sup>  
(1895, 579)

Máskor külön versrovatban csillogtatja tehetségét (Incubus álnéven), csillapíthatatlan gúnyos tollával ezúttal azokat a kerekezőket célozva, akik kalandjaikat írásban meg is örökítik:

Bejártuk Bécset csakhamar,  
Bejártuk Budapestet,  
Reggelre' ismét gördülünk,  
Mert nem vagyunk mi restek.  
Reánk utunkon kívül is  
Iszonyú munka hárul,<sup>1</sup>  
Könyvet kell írni érdekest,  
Az útról és magáru  
A kerékpárrul.  
(Heltai 1896, 582)

A női kerékpáros öltözéke, testi sajátosságai a humoros kedvű szerzők, s különösen a karikaturisták számára külön témakört biztosítanak (3. ábra): „Miben különbözik a kerékpáros a kerékpározó nőtől? A kerékpáros előbb bicziklizni tanul s csak azután vásárol kerékpár-öltönyt, míg a női kerékpárosok előbb egy bicziklikosztümről gondoskodnak s csak azután tanulnak meg kerékpározni.” (*Magyar Ujság* 1898, 18)

---

<sup>9</sup> Kiemelések az eredetiben.





3. ábra.

Kakas Márton 1896. 3/44. 11.

A humor mellett a kor komoly és általános társadalmi problémái is megjelennek a lapok és a témáról szóló kötetek szövegeiben a kerékpározással összefüggésben. A modern ember dilemmáit, a karteziánus szubjektum felbomlásának századfordulós élményét, az „unrettbare ich” (Bahr 2010, 36-47) megtapasztalását az 1890-ben alakult Magyar Kerékpáros Szövetség alelnöke is megfogalmazza. Egyben megoldást is tud a problémára, a biciklit:

[...] az ember a régi békók helyett újakat szerzett magának. Rabja lett a haladó kultúra eszméjének. [...] A modern ember agya kezdett szenvedni a túlterheltség alatt. A neurasthenia és a rövidlátás a kultur-ember két speciális betegségévé általánosult. A vasutakon számtalan korlátozás gátolja az egyén szabad mozgását. Elveszni készült az egyén, a ki csak mint sinek között, határozott időpontokban, ismert irányban továbbmozgó tehernek egy kis része szerepelt.

[...]

A kerékpár ma szabaddá teszi ismét az embert, önállóságát, önérzetét fokozza azon tudat révén, hogy saját erejével halad előre, egészségét, testi erejét nagyobbítja. Új támasza van az embernek a létért folytatott küzdelemben. Új üzleti, jövedelmi források nyílnak meg számára. A szabad levegőn végzett mozgás megakasztja és megszünteti az idegesség kifejlődését s így a kerékpár elterjedésével egy újabb, egészségesebb nemzedék keletkezése fogja elejét venni az ember testi elsatnyulásának.” (Korchmáros 1899, 3-4)

A korabeli szépirodalmi és publicisztikai szövegek jól illusztrálják a kerékpáros szövetség alelnöke által leírtakat: test és lélek szabadsága gyakran előkerül a kerékpározással kapcsolatban, néhol negatív előjellel, szabadossággént ábrázolva, másutt pozitívan, a modern ember, gyakran az *Új nő* lehetőségeként. Kerékpár és szabadság összefüggése tér-idő viszonylatában is felbukkan a szövegekben. A modern nagyvárosi embernek szembe kell néznie a szűkülő tér (valós és szimbolikus) megtapasztalásával. Közelebb kerülnek a külvárosok, a vidék, a nemek, a különböző társadalmi rétegek, az egyes emberek:

A keréken járónak legalábbis nyolcszor annyi jut a világ szemléletéből, mint a gyalogosnak. Mert az utak mintha nyolcadjára rövidültek volna, az ereje meg mintha ugyanennyivel növekedett volna. Míg a gyalogos egy kilométernyi utat teszen, a kerekes ugyanazon lábmozgatással, ugyanazon idő alatt nyolc kilométert járt meg. (Gárdonyi 1897, 76)

A városok központjaiban elfoglalt munkás és kis- hivatalnok a drága belvárosi lakást az olcsóbb és egészségesebb külső telepek lakásaival cserélheti fel, mert képes az 5-6 km távolságot is nagyobb idő, vagy más járműért fizetendő költségvesztése nélkül könnyű szerrel leküzdeni. (Korchmáros 1899, 4-5)

A kerékpáros olyan helyekre jut el, amelyek eddig nem voltak elérhetőek a kószáló számára. A kószáló biciklis is bolyonghat céltalanul, csak nagyobb távolságokat jár be, sőt nagyvároshoz szokott tekintete bekapcsolja a vidéket is. A kerékpár, mint termék segítségével a társadalmi rétegek közti mobilitás is fokozható. Ambrus Zoltán novellahőse („A bicikli-király”), miután apja, a gróf kitagadja őt, előbb pálinkafőzésből tartja fenn magát és feleségét, közben megtanul kerékpározni, majd Amerikában saját kerékpármárkát épít, amivel később igazi vagyont szerez. A főhős azután vagyonát veszített apjának, aki hozzá Canossa-járásra érkezik, a szabadság, a függetlenség és a meggazdagodás zálogaként beszél a kerékpárról: „A bicikli megbecsülhetetlen jószág; az ember felül rá s egy pár percz alatt messze elhagyhatja azt, aki nélkül különben nem tud élni” (Ambrus 1901, 692). A novella végén a fiú üzletet ajánl apjának, melyben a kerékpárt és az időközben megunt feleségét teszi a mérleg két serpenyőjébe, s utóbbit találja könnyűnek. Felajánlja hát az öregnek, hogy ha elszereti tőle a nőt és visszaviszi Európába, nekiadja a kerékpárüzletlen szerzett vagyonának felét (693).

A kerékpáros számára a város háromféle teret nyitott, melyek részben vagy egészben nyilvánosak voltak: a zárt, kifejezetten a kerékpárosok számára fenntartott pályát (versenypályák, kerékpáriskolák, kerékpárkorszó), a fotográfusok műtermeit és az utcát, ahol a biciklisták flâneurként jelenhettek

meg. Ami a műteremből átvezet bennünket a legfontosabb térre: az utcára, az a tény, hogy a fényképezés és a kerékpározás technikája párhuzamosan fejlődött a századfordulón. A műteremben a kerékpáros a tekintet tárgyaként jelenik meg, az utcán pedig ő az, aki megfigyel, de egyúttal rá is szegeződnek tekintetek. Az utcán a kerékpárosok eljátszhatják a „kerekeken ülő flâneur” szerepét, a gépesített flâneurt, aki része a mechanikus gépezetnek, hisz motorja annak, irányítója is, ugyanakkor organikus lény marad, annak minden funkciójával. Hasonló történik a fotográfussal is: az ő szubjektív látásmódját a kamera, mint precíziós szem egészíti ki, rögzítve a képet. Mind a kerékpáron ülő ember, mind a kamera mögött figyelő fotós belépnek a kiborggá válás előszobájába. „És akkor megváltozik nekünk a világ képe. Mintha egy tökéletesebb emberfajba fejlődtünk volna át, úgy érezzük magunkat. A csúszó-mászó hernyó érezheti így magát, mikor egy napon arra ébred, hogy szárnya van. Megélenkül, és vidámmá válik az élete” (Gárdonyi 1897, 76).

Tóth Béla (Jaákh álneven) *A Hét* hasábjain *A bicikli metafizikája* című ironikus szövegében úgy jellemzi a kerékpárost, mint aki minden figyelmet magának követel, akinek célja éppen az, hogy látszódjon:

A bicikli ilyen megfordított *mimicri*. Arra való, hogy az embert ne lehessen észre nem venni. És cél is ér. Én ismerőseim között egy kis titkos egyesületet alakítottam, melynek alapszabálya ez a három szó: „Biciklistát ne nézz!” A tagok mondják, hogy sátáni gyönyörűség

egykedvűen elhaladni a keréklövag mellett és hiába csönget, nem pillantani rá. Az ember valami second sight révén érzi a tovakarikázó megdöbbenését és bosszúságát, hogy őt valaki nem látta meg. Én amaz egyesület elnöke volnék; de sajnos, nincsen elég erőm: az alapszabályt mindig megszegem. Nem bírom megállani, hogy ne nézzem a biciklistát. És egy pillanatig sem titkolom: valami oktan, de azért határozott tiszteletet érzek iránta; sőt a hivatalosságnak egy kimagyarázhatatlan impressziója érint. [...] Mellettem minden biciklista elégedetten halad el.

Megkapta tőlem, amit akart: a nem-rendkívüli ember bámulatát a rendkívüli ember iránt. Méltóságának érzete még széjjelebb terjed a kebelében. Nagyobb diadala csak akkor van, mikor női szív dobban érette, a hősért ki, szembe szállva minden veszélyvel és mosolyogva a halálon, büszkén pedálozza végig a pipa-utcát. (Tóth Béla 1895, 586)

Az Uj Idők 1897-es száma a megbámult biciklistáknak olyan virágos menetéről számol be, amelyet kerékpáros pride felvonulásként mutat be. Noha a századvégi szerző természetesen nem követi el azt az anakronizmust, hogy „pride”-nak nevezze a menetet, valójában ugyanaz a szimbolikus térfoglalása történik egy sokat gúnyolt és veszélyforrásnak tekintett kisebbségi

csoporthoz, mint az LMBTQ-mozgalom önreprezentációs eseményein napjainkban:

Azután az egyesületek színes sokasága hajtott elé, rózsás, tulipános, napraforgós kerékpárokon; különös exotikus látvány. Majd meg nagy szekér jött, szimbóluma a kerékpár hódításának; rajta

hevert a vasparipa által birtokba vett földgömb, az északi sarkon diadalmasan ott ágaskodott a bicikli... (*Uj Idők* 1897, 574)

A városi kerékpáros megjelenése óta modern fogyasztóként viselkedik, öltözéke és felszerelése a kezdetektől saját termékkategóriákat alkot, mára pedig nevet is kap a trendi kerékpáros divat: megszületik a *cycle-chic*. Népszerűségét mutatja, hogy a *cycle-chic*-nek saját wikipédia oldala van, amely szerint a 21. századi kifejezés egy 1880-as évek óta létező jelenséget ír le. A *cycle-chic* trendi, főleg (de nem kizárólag női) mindennapi kerékpáros öltözékeket mutat be, létezik hashtagként, népszerű téma a különböző közösségi oldalakon, de kedvelt tárgya a témával foglalkozó blogoknak is. A városi kerékpáros a 19. század óta számos céllal indulhat útnak, s megteheti ezt cél nélkül is. Egy londoni biciklis blogger (Human Cyclist Blog) figyelemreméltó tipológiát alkotott, melynek két fontos alakja: a *cycleur* és a *bikeur*. Mindkét kifejezés szóvegyítéssel jött létre a cyclist/bike és a flâneur szavakból.

A blogger szerint a *cycleur* egyenesen ül a nyeregben, onnan élvezi a látványt, megfigyelő. Nem izzad meg, nem megy gyorsan. A városi élet forgatagát figyeli. Klasszikus flâneur – két keréken. Pulzusa legfeljebb akkor emelkedik nyugalmi érték fölé, amikor egy utcai jelentőtől hirtelen rádöbben, hogy az élet csodás. A *cycleur* nem a sebességhez választja az öltözékét, nem is a tetszeni vágyás motiválja, csupán a kényelem. Távoli rokona a *bikeur* nem látni akar, hanem látszani. Számára a kerékpár hiúsági kérdés. Nem érdekli a kényelem, márkás, drága, exkluzív szerelésben gurul és kerékpárja is tetszetős. Előbbi célja, hogy beleolvadjon a tömegbe, hogy észrevétlenül szemlélődhessen, utóbbié, hogy kitűnjön a városi forgatagból. A leírásból nem nehéz felismerni a flâneur-dandy párost. A munkájába igyekvő kerékpáros, a munkáját kerékpárral végző biciklista (pl. futár, rendőr, mentő) ugyanúgy szinte a kezdetektől része a városi kerékpáros populációnak, mint a szemlélődő *cycleur*, vagy a tetszelgő *bikeur*. Utóbbi dolga mára kissé nehezebbé vált: ha a városok felizzó kerékpáros hőterképeire nézünk, amelyek a különböző nyomkövető alkalmazások adatai alapján születnek, láthatjuk, hogy a kerékpárosok száma mára meghaladta a kritikus tömeget, így immár kihívás feltűnést kelteni (különösen az e-rollerek, segwayek, e-gördeszékák és egykerekek között).

Az angol nyelvű szakirodalomban a 2000-es években bukkan fel a „flâneur on wheels” (Norcliffe 2001, 243-246) illetve a „cycleur” kifejezés, mindkettő a kerékpárost kapcsolva a flâneur (korábban is eléggé túlterhelt) fogalmához. Okoz némi definíciós problémát, hogy a flâneur fogalma nem egységes, így bizonyos koncepciókhoz nehezen illeszthető a kerékpáros alakja. A baudelaire-i kószáló például inkognitóban szemlélődik, láthatatlan megfigyelőként van jelen az utcán, amit a századfordulón, de különösen a századvégen még nehezen tehet meg az ember (pláne nőként), aki különös ruhában egy kétkerekű vasszerkezeten próbál egyensúlyban maradni a promenádon sétáló embereket kerülgetve.

Nicholas Oddy hívja fel a figyelmet arra, hogy a kerékpáros boomer<sup>10</sup> [boom cyclist] a fogyasztói luxus és a magamutogatás megtestesítőjeként kifejezetten célpontja lehetett az utca tekintetének, ami fokozottan igaz volt a kerékpározó nőkre (Oddy 2007, 104). Magyarországon sem alakult ez másként, a lapok gyakran írtak *látványként* az utcai kerékpárosokról, kíváncsiság, humor, csodálat, gúny tárgyává téve őket. A biciklista inkognitója később valósulhatott csak meg, mikor látványa már megszokottá vált, az utca kellően forgalmas lett, a járdák kiszélesedtek, a kerékpárosok száma elérte a kritikus tömeget, ami ekkor nem ahhoz kellett, hogy észrevételessék magukat, ellenkezőleg: minél többen voltak, annál kevésbé tűntek fel az egyre színesedő és sokasodó nagyvárosi tömegben.

A másik definíciós problémát a „turista tekintet” (Urry 2002) és a flâneur értékelő, elemző tekintete közti különbség okozza, amihez szorosan kapcsolódik a felkeresett helyek jellege. Susan Sontag úgy említi a flâneurt *A fényképezésről* című könyvében, mint akit „a városnak nem a hivatalos valósága vonzza, hanem eldugott, sötét zugai, mellőzött lakói – a polgári élet külszíne alatt meghúzódó nem hivatalos valóság” (85). Tekintete tehát nem a felületes *turista tekintet*, amely John Urry szerint csupán „a látvány megörökítése” (129), hanem értő-értelmező látásmódot képvisel. Ez azonban a gyors, fragmentumokat pörgető, mobilizált tekintetnek, amelyet a technika a kerékpáros számára lehetővé tesz, ellenkezője is lehet. A kerékpáros sokkal inkább hasonlít a fotósra, akinek tekintete – Sontag megfogalmazásában – a flâneur „tekintetének meghosszabbítása gyanánt működik” (85). Látása a sebesség növelésével részeket rögzít, abból alkot képet. Egészen korán felmerül a fotós és a kerékpáros kapcsolatának kérdése. Sőt – mivel a két technológia eleinte párhuzamosan fejlődik, mindkét gép kezelése egyszerűbbé, kompaktabbá válik –, hamar megjelennek a sisakkamerás és GoProkkal járó biciklisták elődei: a fényképezőgépes kerékpárosok is:

<sup>10</sup> A kerékpáros boom időszakát Oddy 1894 és 1897 közé teszi Angliában (99).

Az ember agya olyanféle szerkezet, mint egy fényképezőgép. A fényképezőgépnek az üvege a pillanatnyi megnyitással képet vesz fel. Az ember szeme is ilyen üveg. Minden pillantása képet vesz fel, és így egy óra alatt milliónyi képet örökít meg. E képek közül a jelentéktelen elmosódik; a jelentékeny azonban sokáig, tán életfogytiglan megmarad abban a rengeteg-nagy képhalmazatban, amit emlékezetnek nevezünk. De az emlékezet nemcsak a látott képek mindensége, hanem belélelegyedik minden, amit hall és amit érez az ember. (Gárdonyi 1897, 78)

Gárdonyi kifejti, hogy a kerékpár új életet lehel az életunt emberbe, hiszen új feladatot kínál restségre ítélt agyának:

Az ilyen ember, ha biciklire kerül, éppen attól élénkül meg, hogy a színeknek és formáknak olyan tömérdeksége tárul eléje, aminőben eddig része nem volt. Az agya, anélkül, hogy ezt észrevenné s talán tudná, az új, mindig új képek fölvétele által megfrissül, és újra fogékonyvá válik minden iránt, ami az élet szeretetének tárgya és oka lehet. (Gárdonyi 1897, 78)

A kerekes kószáló képessége, hogy a modernitást képviselő nagyvárost és a hagyományokat őrző vidéket képes összekötni, kitágítja a flâneur mint intellektuális megfigyelő terét és lehetőségeit. Baudelaire esszéjére utal vissza Oddy, amikor megemlíti, hogy Constantin Guys, a flâneur, valójában illusztrátorként-újságíróként dolgozott (gyakorlatilag fotóriporterként) a *The Illustrated London News*-nál, s az ott tanultakat alkalmazta képzőművészeti munkáiban is. Oddy hozzá hasonlítja aztán az Angliában tevékenykedő Frank Patterson illusztrációit, aki a két világháború között a *Cycling* magazinnak készített rajzokat, valamint Harry Inglis képeit (2007, 109). Oddy megállapítása megvilágítja a baudelaire-i flâneur intellektuális látásmódjának továbbgördülését – kétkeréken. Patterson rajzai ugyanis – így Oddy – az eszképiista romantika jegyeit viselik magukon: a túrakerékpáros az idilli angol vidéket ábrázolja nádfedelel házikókkal, teázókkal, egyebekkel, s persze némi ellentmondással, hogy éppen a városi fogyasztói társadalom egyik legújabb és legnépszerűbb kedvence, a kerékpár teszi lehetővé az idilli vidékre menekülést a városi fogyasztói társadalom elől. Oddy szerint Inglis az, akinek szemléletmódja inkább tükrözi a kerekes kószáló látásmódját, a vidéket olyannak ábrázolva, amilyenek Baudelaire kószálója a Haussmann előtti Párizst láthatta, sokkal inkább szimbiózisban mutatva meg a múlt és a modernitás viszonyát, nem pedig a hibákat belülről megvilágítva. Így a kerekeken guruló flâneur egy független gondolkodású, távolságtartó intellektuális nézőpontból ábrázol, nem úgy, mintha maga is része lenne a bemutatott világnak (2007, 109).

A magyar (tágan értelemezett) századfordulós sajtót (publicisztika és szépirodalom), valamint számos szépirodalmi kötetet a rendelkezésre álló

adatbázisokban áttekintve elmondható: nem jellemzőek a klasszikus flâneur-ábrázolások, vagyis azok a leírások a szövegekben, amelyek a kerékpáros nézőpontjából ábrázolnak.<sup>11</sup> Az Arcanum Digitális Tudástár, a Magyar Elektronikus Könyvtár és a Szaktárs magyar kiadói társulás több tízezer oldalnyi szövegét a kerékpár és kerékpározás különféle szinonimáinak (és azok csonkolt változatainak) keresőkifejezéseivel monitorozva, majd a több ezer oldalnyi találatot áttekintve, végül a szűkítések (irreleváns szövegek pl. apróhirdetések, kizárása) után a megmaradt találatokat tartalmazó szövegeket alaposan átolvasva, műfaji sokfélesége révén reprezentatívnak tekinthető korpuszt vizsgáltam. Szinte minden írás a biciklistára mint jelenségre fókuszál. Egyetlen leíró szöveg került így a látóterembe, amelyet kerékpáros írt, az sem magyar: Thomas Stevens *Around the World on a Bicycle* című útinaplója. Stevens volt az első ember, aki a 19. század végén kerékpárral megkerülte a Földet, s naplójában magyarországi élményeiről is beszámol (4. ábra).<sup>12</sup>



4. ábra.

Thomas Stevens

File:Thomas Stevens bicycle.jpg. (2023. Jun. 3). Wikimedia Commons. 2024. szept. 3.

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Thomas Stevens bicycle.jpg&oldid=770467889>.

<sup>11</sup> Ez a módszertan természetesen nem zárja ki, hogy létezhetnek a kerékpáros szemszögéből ábrázoló flâneur-leírások a korszakban.

<sup>12</sup> Robert Isenberg, a *Longreads* ismeretterjesztő oldal egyik szerzője Stevenst egyenesen a 19. század hípszterének nevezi, a modern sportirodalom úttörőjének, aki a GoPro előtt több mint száz évvel a fősodorba emelte az egyes szám első személyű „sport-pornót” <<https://longreads.com/2022/04/26/thomas-stevens-sports-porn/>>.

Megfigyelései és az összefüggések, amiket a flâneur szemével teremt, olykor szociográfiai igénnyel írják le a látottakat. Távolsága, szemszöge (az úton haladva kívülről, felülről tekint környezetére), gyors elhaladása olykor a láthatatlanságot is biztosítják számára, annak ellenére, hogy hatalmas hátsókerekű kerékpárján igazán feltűnő jelensége a magyar vidéknek. Legtöbbször nem is marad észrevétlen:

Magyarország még mindig gyakorlatilag a jobbágyok és nemesek földje, és majdnem minden paraszt, akivel az út mentén találkozik az ember, tisztelettel nyúl a fejedőjéhez, ösztönösen elismerve alsóbbrendűségét. Nők hosszú sorai láthatók kapálva a földeken, följük magasodó felügyelőikkel – ez a jelenet nem minden ok nélkül emlékeztet a déli államok ültetvényeinek életére a rabszolgaság napjaiban.

[...]

Kőgyárak, tele szorgos munkásnőkkel, akik követ aprítanak, amit majd a Duna menti városokba szállítanak, jellegzetes elemei ezeknek a folyóparti falvaknak. Minél messzebbre utazik az ember, annál gyakrabban találkozik cigányokkal az úton. Majdnem minden csoportban van egy leány, aki valós vagy képzelt szépsége miatt a tábor háziállatának szerepét tölti be, gyöngyök és csecsebecsék sokaságát viseli, vadvirágokkal díszíti magát, és semmiféle rabszolgamunkát nem végezhet. Néhány ilyen cigányleány a nagyon sötét arcszíne ellenére igazán gyönyörű. Szemük veleszületett kapzsiságtól csillog, ahogy elsuhanok mellettük „ezüst” kerékpáron [...] (Stevens 1887, 151)

## „Fúj, ördögfajzat!” – Nő kerékpáron

Külön fejezetet érdemel a kerékpározó nő témaköre,<sup>13</sup> s ezt mi sem bizonyítja jobban, minthogy a Pécsen szerkesztett *Kerékpár-Sport* című lap már a 19. század végén rendszeres mellékletet tett közzé *Kerékpáros Hölgyek Lapja* címmel. A témát, ha az érzékeny olvasó nem akarná félreérteni a frazémát, okkal nevezhetnénk a századfordulós kerékpározás állatorvosi lovának: a kerekező nő ruházata örök kritika tárgya, a társadalmi kötöttségeknek szinte lehetetlen megfelelnie, hiszen a koedukált tér és a fizikai közelség új kihívásokat tartogat számára, amit azonban az illetan nem követ, ráadásul – mióta teret foglalt magának a nyilvános (és korlátozottan nyilvános) helyeken – védett terekre van szüksége. Az *Új nő* megjelenése kérdéseket vet fel a munkában, a társas kapcsolatokban, társadalmi kötöttségekben, a

<sup>13</sup> Kozák Péter *Illem, sport, divat. „Amazonok” a századfordulón* című könyvében részletes összefoglalót találunk a női kerékpározásról, Nagy Hilda pedig a feminizmus és a női kerékpározás összefüggéseiről közöl cikket a *Tempevölgy* lapjain.



térhasználatban, az időkezelésben, a testedzésben és erkölcsi kérdésekkel kapcsolatban egyaránt – ezek pedig a kerékpározó nőt is érintik. A nő a tekintet tárgyából maga is szemlélővé válik, városolvasata hasonló a flâneuréhoz, aki kaleidoszkópszerűen ábrázolja a születőben lévő modern nagyvárost.<sup>14</sup> Bár a flâneur eredendően férfi, hiszen a nő a nyilvános térben aligha mentes a rá irányuló tekintetektől, a női kószálók látás- és ábrázolásmódja minden kétséget kizáróan flâneuse-zé<sup>15</sup> avatják.

Mint fentebb láttuk, maga a kerékpáros is gyakran élcek tárgya a korabeli lapokban. Kigúnyolják a ruházatát, viselkedését, megjegyzéseket tesznek a testi *deformítások*ra, amelyekre – a gúnyolódók szerint – a kerékpározás során tesz szert, és vicceket gyártanak arról, mennyire nem illik bele a városi közegbe egy kétkeréken egyensúlyozó, a szabályokat folyvást áthágó renitens alak. Ismerve a korabeli lapok nőképét, nem meglepő, hogy a női kerékpáros hatványozottan kapja mindazt, ami „a kerékpáros”-nak is kijár.<sup>16</sup> Nem véletlen, hogy a *Budapesti Napló* kolumnistája éppen a kerékpáros nőkről szóló írásában szögezi le: „A biciklizés járvány, amely elől nincs menekvés” (Budapesti Napló 1898, 11).

A kerékpáros mint újdonsült utcai szereplő jellemzően a tekintet tárgya, a nő pedig a patriarchális hagyományból eredően eleve az. A kerékpáros nő akár szoknyát, akár nadrágot visel, el sem kerülheti a tekintetet: nézzük, mert nő, s nézzük, mert kerékpáros. A szoknyanadrág megjelenéséről írja az *Uj Idők*: „A sport-ladyk bizonyára fölfogják karolni ezt a divatot, mert egy bicikliző nő dresszben, különösen, ha szép és fiatal, igazán kedves látvány” (*Uj Idők* 1895, 91). Teste olyan felület, amely az utcán, a nyilvános térben külön piederstálra kerül, olyanra, amely mozgásával óhatatlanul is vonzza a tekintetet. Mozgása, amelyet az illem és a ruházat korlátoz problémaforrást jelent, ennek feloldásához pedig mind a divat, mind az erkölcsi megítélés megváltozására szükség van. Ez sem elegendő azonban, szükséges az egészséges női test képének reformja is, amit a korabeli lapok szövegei alapján eleinte sokan összeegyeztethetetlennek látnak az erős, izmos, önálló mozgásos tevékenységet a publikus térben végző, látszó és magát mozgásában láttató női test látványával.

A 19. században a nők mentális betegségeként elhíresült hisztéria után újabb, ezúttal a testi *szépséget*, *nőiességet* fenyegető jelenségről kezdtek cikkezni a lapok. A *bicikliarc* a publicisták szerint idegen a *nőiességtől*, a *Budapesti Napló* szerzője egy – hangsúlyozza – férfiszerezőt idéz (persze név nélkül), aki állítólag

<sup>14</sup> Erről részletesen ld. Benda 2020.

<sup>15</sup> A flâneuse-ről ld. Elkin 2016.

<sup>16</sup> Érdekes nyelvészeti elemzés tárgya lehetne, hogy a *kerékpáros* megnevezés mennyire jelent neutrális gendert, esetleg külön jelző nélkül jellemzően eleve a férfi kerékpárost értik-e alatta a korabeli szövegekben.

„egy angol folyóiratban mostanában” (így a forrásmegjelölés) határozottan foglalt állást a női kerékpározás ellen, mégpedig a női szépség védelmének jegyében (sic):

Óva inti őket – írja a *Napló* szerzője – a „bicikliarctól“, amely homlokegyenest ellenkezik azzal a női arccal, amely a férfiakat annyira elragadja. Még a legszebb arcvonások [is] elvesztik varázsukat, ha az arcizmok állandó feszültségnek vannak kitéve a nagy forgalmú utcákon. A bicikliző nő, akinek minden éberségét és gondolatát arra kell összpontosítania, hogy a sok lóvonatot, omnibuszt, teherkocsit, bérkocsit kikerülje, éppen olyan lelkiállapotban van, mint a katona, aki a csatában hallja a golyók zúgását s nem tudja, melyik pillanatban szalad belé is egy. Ilyen körülmények között a legbájosabb női arc is rövid idő alatt merev és elkényszeredett kifejezést vesz fel, amely csakhamar állandóvá lesz. (Budapesti Napló 1898, 11)

Az arc torzulásától való félelem – ahogyan azt maga a bicikliarc kifejezés megszületése is mutatja – nem egyedi, és nem is magyar jelenség. Hans-Erhard Lessing *A bicikli kultúrtörténete* című kötet szerzője a *Jugend* sorait idézi 1896-ból:

Láttak valaha csúnyábbat és közönségesebbet, mint egy kétkerekűn pulykavörös arccal, portól gyulladt szemekkel, lihegve tovaszáguldó asszonyszemély? Én nem! Egy ilyen jelenség nemcsak a pedált, hanem az esztétika legelemibb alaptörvényeit is lábbal tiporja. Fúj, ördögfajzat! – tisztelettel legyen mondva. (Lessing 2020, 186)

A *Pesti Hírlap* szerzője ennél is tovább megy, egyenesen azt a női *princípiumot* félti a kerékpározás női szépséget rongáló, a reprodukciós folyamatot torzító hatásától, amelyet bár nem nevez az ezredfordulónk utáni közéletben elhíresült módon, valójában ugyanazt érti alatta: „Mínt hogy pedig a nő külseje nagy befolyással van az utódokra, el lehet képzelni, milyen lesz a »szépnem« a mértéktelen kerékpározás következtében” (Pesti Hírlap 1898, 17). Akadnak azonban szerzők, akik a női kerékpározás mellett szólnak fel, s éppen a család érdekében érvelve:

Az anyáknak ugyanezen okokból ajánlom a kerékpározást, mint a leányoknak, mert hisz épp ők tudhatják legjobban, hogy a házi tűzhelynek csak az anya egészsége biztosítja az áldást és békét. Tulmagas és gyöngye hölgyeknek azért ajánlható a kerékpározás, mert ez által jó étvágyra és kellemes álomra tesznek szert. Nem áll az orvosoknak az a véleménye, hogy a kerékpár munkája egyenlő a varrógépével és ép oly ártalmas is. (Wiegand 1897, 18)

Vannak tehát megengedőbb, sőt támogató írások is. A *Magyar Ujság* a kerékpár és a tekintély viszonyáról szóló hasábján a női tekintély külön bekezdést érdemel, amelyben a szerző elutasítja, hogy a női kerékpározás tekintélyvesztéssel járna, és éppen a testedzés biztosítása érdekében kiáll a kerékpáros nők mellett:

A napi robotban elgyötrött nőknek nincsen talán erre szükségük? – Hogy a tekintélyük szenvedne csorbát? De hát mi megütközni való van azon, ha egy rendkívül czélszerű járóműre nő is ráül? És különösen mi megbotránkoztató van ezen akkor, midőn a társadalom legelőkelőbbjei is, tudós akadémikusok, nagynevű államférfiak – köztük vén emberek is hódolnak ennek a sportnak? (*Magyar Ujság* 1897, 9)

Felmerül a kérdés, hogy ha a női lovaglás már jó ideje elfogadottá vált, a kerékpározás felett miért olyan nehéz napirendre térni. Egyrészt utóbbi a férfiak körében is újszerű jelenség, másrészt – a hagyományosnak tartott szereptársításoknak megfelelően – talán nehezebb elfogadni a nőt technikai eszközt, gépet irányító, uraló szerepben, mint egy állatot, természeti lényt megzabolázva. „Igaza van, asszonyom, mondtam. És a milyen nőietlen ez a sport, annyira férfiatlan is... Nem is sport, hanem hitvány szurrogátum: a lovaglás paródiája... Lóháton minden férfi daliás és minden nő kecses. Biciklin pedig minden férfi nevetséges és minden nő rút...” (*Uj Idők* 1897, 34). A lap szerzője ebben a cikkben személyes percepcióján keresztül meséli el, milyen szélsőségek között mozog a női kerékpáros megítélése a századvégen. Az „Egy biciklista vallomása” című cikkben előbb megvallja, hogy korábban mennyire ellenezte a nők kerékpározását, azután cinikus hangon leszögezi: elkerülhetetlennek tartja, hogy előbb-utóbb mindenki biciklista legyen. A nővel ugyanis, akihez a cikkíró a fenti idézetben beszél, később szembetalálkozott: kerekeken gurult felé. Ha a malíciától nem mentes sorok között az olvasó esetleg eltévedt volna az író véleményét illetően, a zárlat sem oszlatja el kétségeit:

Néha mégis megijedek egy kissé: mi lesz az asszonyainkból, mi a leányainkból? Új, vakmerő szabású ruhákat viselnek; porosan, küzzadva és gyűrötten mutatják magukat; kerekükön nagy távolságokat bejárva, tág szabadságot élveznek. Mi lesz a nőinkből? Az új kor új erényeket és új bűnöket fog fejleszteni. A jövő asszonyának látóköre tágabb, teste, lelke edzettebb lesz, ő maga kevésbé hiú. Megmaradhat a mellett nőnek? Erre a kérdésre a jövő fogja megadni a választ, a melynek hajnala titokzatosan csillámlik meg a kerékpár küllőin. (*Uj Idők* 1897, 34)

A kerékpáros nő olyan erkölcsi korlátokba ütközik, amelyek feloldásához a korábban elfogadott erkölcsi normák megváltoztatására van

szükség. A nőknek védett helyek kellenek a nyilvános térben, kizárólag nekik fenntartva.<sup>17</sup> Férfiak és nők fizikai közelsége egy koedukált térben új szabályokat kíván az illemtankönyvekben és új viselkedési formákat a gyakorlatban. A kerékpárosoknál a férfioktatóknak óhatatlanul meg kell érintenie bizonyos helyzetekben a női tanítványokat, hogy a sérülést megakadályozzák. A nők öltözködési normáinak is meg kell változniuk ahhoz, hogy mind testüket, mind erkölcsi megítélésüket biztonságban tudva közlekedhessenek.

Wohl Janka a *Magyar Salonban* hosszasan értekezik a kerékpározásról, a női kerékpározás mellett foglalva állást, noha a kötelékek fellazulása az ő figyelmét sem kerüli el:

A kerékpározás még az eddiginél is több szabadságot ad a nőknek, a lányoknak, mert ugyancsak gardedám legyen az, ki folyton nyomában tud maradni a gondjaira bízott kerékpározó hölgynek! – A véletlennek, e legügyesebb házasságszerzőnek ekképp végtelen működési tere nyílt meg – az olykori apró malőrök, úton-útfelen előforduló gépromlások, az ártatlan kis kalandokra vezető esélyek, melyek folyton érintkezésbe hozzák egymással a társadalom oly elemeit, mik a rendes társasélet útján nem találkoznának [...]. (Wohl 2008 [1898], 32)

A „véletlen” találkozásokból adódó szerelmi afférok kedvelt témái a szépirodalomnak is, általában kissé burleszk-szerűen ábrázolva ifjú urak és hölgyek kerékpáros kalandjait. Tutsek Anna Cilikéjének biciklista úrfija például egyenesen az út közepén ugrókötelező lányok közé hajtva gabalyodik bele a kötélbe – hölgyestől (Tutsek 1910, 91-93). A *Kerékpár-Sport* című tematikus lap számos viccet és karikatúrát közöl ebben a témában is, s nem irodalmi lap lévén az efféle versikék közlésétől sem riad vissza:

A házak elmaradtak sorra  
S Czirill szólt: Nem kell már vigyáznunk  
Mínek a bók, a velo-czikornya  
Jer édesem, velo-cziczazzunk  
Oly szépen kér, oly esdve nőgat  
Vasparipájához simulva  
Oly nyájasan velo-czirógat  
Hogy enged a velo-cziczuska.

<sup>17</sup> Érdemes megjegyezni, az efféle védett terek fontosságával kapcsolatban, hogy a probléma nem korlátozódott az *Új nő* megjelenésének századfordulós időszakára, gondoljunk csak napjaink komoly dilemmát okozó kérdésére: használhatják-e a transznők a cisz nők számára védelmet nyújtó, férfiktól elzárt területeket: pl. a női mosdókat, vagy tekintsük ezt az igényt a (magukat nőként definiáló) férfiak betörésének a nők biztonságos terébe.

(F. L. 1896, 153)

Lovik Károly (Déliab álneven), miután sajnálatát fejezi ki, amiért korábban ízléstelennek tartotta a női kerékpárosokat, kifejti: „[k]étségtelen, hogy ma a bicikliző nőt szemrevalónak és kifogástalannak tartom, ahogy mindenki belényugodott nemcsak az izlés, de az erkölcs, nyárspolgárság és a társadalom szempontjából.” Cikkét azonban így zárja:

Pedig az a kis gép, melylyel gyanútlan peregünk végig a kavicson, aláaknázza azt a viszonyt, melyet modern apostolok régen megrontani iparkodnak. Mikor szervezet a szervezettel áll szemben, a lélek tulajdonságai elmaradnak, férfi és nő között viszony fejlődik ki, amelynek nincs helye azok között, akiket csak barátság és ösmeretség fűz össze. Abban a pillanatban, mikor ilyen-formán egyenjogúvá tettük a nőt, minden jogát és hatalmát elvesztette. (Lovik [Déliab] 1898, 310)

A feminizmus jeles hazai képviselője, Szikra (Teleki Sándorné) maró iróniával szúr oda a hagyományosnak tekintett nemi sztereotípiáknak „Bicikli és varrógép” című versében. A versben a gépeket áruló kereskedőnél ismerkedik össze két fiatal, s onnan már együtt távoznak: a férfi egy kerékpárt, a nő egy varrógépet választva. Az új szerzemények sorsa, amíg a mézeshetek tartanak, mostoha, de végül az asszony a varrógépnél ragad, férje pedig biciklivel suhan tova közös életükből. (Vasárnapi Ujság 1899, 890)

A kerékpáros nő sokáig látható marad tehát, jelenléte több (pozitív és negatív) reflexióra ad alkalmat, mint az eleinte szintén feltűnő férfi kerékpárosé. Érdekes kérdés, hogy vajon mára beolvadt-e a többi kerékpáros közé, hiszen ruházata gyakran semmiben sem különbözik a férfiakétól, sőt kerékpárja is lehet ugyanolyan. Budapesten, az utcán nők után füttyögő férfiak városában azonban mégsem könnyű megválaszolni a kérdést, különösen, hogy a nőies ruházatban történő kerékpározás kifejezetten reneszánszát éli.

## Összegzés

A flâneur képzelet sokat változott Baudelaire-től napjainkig, kétségtelenül szerteágazó értelmezésekre adva lehetőséget. A kultúratudományokban ma leginkább egy többretegű allegória, ami egyszerre képes akár ellentmondásosnak tűnő attribútumok hordozására is. A kerékpáros mobilizált látásmódja, sebessége, valamint az a tény, hogy – főként eleinte – inkább áll a figyelem központjában, mintsem inkognitóban vizsgálja a tömeget, látszólag nem teszi képessé az észrevételen szemlélődésre. Mégis olyan alakja az utcának, aki képes lehet kerekeken guruló intellektuális flâneurként látni, fragmentumokban rögzített képeket értelmezve olvasni a

városi utcák és terek forgatagát, a nagyvárosi tömeget és bekapcsolni ebbe a várost körülvevő vidék jelenségeit is. Nőként az emancipáció jeles képviselője. Akár nő, akár férfi ül a kerékpáron, gépesített flâneuseként/flâneurként viselkedhet. A századforduló óta belesimult a város világába, Budapest is régóta olvasható tehát a kerekos kószálók szemével.

## Felhasznált irodalom

- „42.159/97. B. M. számú körrendelet. A kerékpárral való közlekedés szabályozása tárgyában.” 1897. *Belügyi Közlöny* 2 (12): 269–72.
- „A biciklizés és a női szépség.” 1898. *Budapesti Napló* 3 (298): 11.
- „A kerékpár és a tekintély.” 1897. *Magyar Ujság* 6 (324): 9.
- Ambrus, Zoltán. 1901. „A bicikli-király.” *A Hét* 12 (42): 691–93.
- „Azok a kedves biciklisták!” 1927. *Pesti Napló* 78 (95): 17.
- Bahr, Hermann. 2010. „Das unrettbare Ich.” In Gottfried Schnödl (ed.) *Dialog vom Tragischen; Dialog vom Marsyas; Josef Kainz*, 36–47. Weimar: VDG.
- Baudelaire, Charles. 1964. „A modern élet festője.” In *Charles Baudelaire válogatott művészeti írásai*. Ford. Csorba Géza, 129–63. A művészettörténet forrásai. Budapest: Képzőművészeti Alap Kiadóvállalat.
- . 1973. „A tömeg.” In *Charles Baudelaire versei*. Ford. Babits Mihály, Szabó Lőrinc és Tóth Árpád, 224–25. Lyra Mundi. Budapest: Európa.
- Bauman, Zygmunt. 1992. *Intimations of Postmodernity*. London: Routledge.
- Benda Mihály. 2019. „Egy magyar kószáló franciaországi útleírása: A töredékesség és a mozaikszerűség Illyés Gyula Franciaországi változatok című művében.” *Hungarológiai Közlemények* 20 (2): 100–115.
- . 2020. „Úgy tetszett, Páris szívének a lüktetését érzem saját fáradt, vergődő, hazavágyó, de élni csak itt tudó szívemen»: Delphine de Girardin, Bölöni Györgyné és M. Hrabovszky Júlia Párizs-leírásairól.” *Literatura* 46 (3): 257–75.
- Benjamin, Walter. 1969a. „Motívumok Baudelaire költészetében.” In *Kommentár és prófécia: válogatott tanulmányok*, 228–73. Budapest: Gondolat.
- . 1969b. „Zentralpark.” In *Kommentár és prófécia: válogatott tanulmányok*, 276–300. Budapest: Gondolat.

- . 1980. „A második császárság Párizsa Baudelaire-nél.” In *Angelus novus: értekezések, kísérletek, bírálatok*. Ford. Bence György és Kőszeg Ferenc, 819–931. Budapest: Európa.
- „Bycikli-vicziklik.” 1896. *Bolond Istók* 19 (21): 6.
- „Cycle Chic.” 2024. *Wikipedia*. 2024. 08.31.  
<[https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Cycle\\_chic&oldid=1192987444](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Cycle_chic&oldid=1192987444)>.
- Elkin, Lauren. 2016. *Flaneuse: Women Walk the City in Paris, New York, Tokyo, Venice and London*. London: Chatto & Windus.
- „Egy biciklista vallomása.” 1897. *Uj Idők* 3 (29): 34.
- F., L. 1896. „Sport és szerelem.” *Kerékpár-Sport* 3 (jún. 25): 153.
- Gárdonyi Géza. 1897. „Két szó a bicikliről I-II.” *Uj Idők* 3(29): 31–34; 3(31): 76–78.
- Grötta, Marit. 2016. *Baudelaire's Media Aesthetics: The Gaze of the Flâneur and 19th-Century Media*. New York London Oxford: Bloomsbury Academic.
- Heltai Jenő [Incubus]. 1896. „A világiáró biciklisták.” *A Hét* 7 (33/346): 582.
- [Jett]. 1895. „A kerékpár a költészetben.” *A Hét* 6 (36): 578–79.
- Hermann Veronika. 2020. „Dicsőség a kószálónak. Megjegyzések a flâneur társadalomtörténetéhez.” *Apertúra* 15 (4): np. Online.
- „Hirdetmény.” 1899. *Bolond Istók* 22 (9): 9.
- „Hirek.” 1998. *Magyar Ujság* 7 (44): 18.
- Horváth Györgyi. 2007. „Kószálók és kószálónők: A posztromantikus irodalmi modernség átértékelése: nőies vagy férfias?” In *Nőidő: a történeti narratíva identitásképző szerepe a feminista irodalomtudományban*, 125–58. Budapest: Kijárat.
- „Human Cyclist.” *Human Cyclist*. 2024. szeptember 2. <<https://humancyclist.wordpress.com/>>.
- Jenks, Chris. 1995. „Watching Your Step: The history and practice of the flâneur.” In *Visual Culture*, 142-160. London: Routledge.
- „Kerékpáros Virágkorzó.” 1897. *Uj Idők* 3 (26): 574.
- Korchmáros Kálmán. 1899. *Kerékpáros káté*. Magyar könyvtár 117. Budapest: Lampel.

- Kovács Krisztina. 2016. „The Flaneur in Hungarian Literature: Budapest and Szeged in Classic and Contemporary Literary Modernism.” In *Ringstraßen*, 249–258. Wien: Praesens Verlag.
- Kozák Péter. 2004. *Illem, sport és divat: „Amazonok” a századfordulón (19-20. század)*. Budapest: Viktória.
- Lessing, Hans-Erhard. 2020. *A bicikli kultúrtörténete*. Ford. Domokos Zsófia és Hajdú Farkas-Zoltán. Csíkszereda: Bookart.
- Lovik Károly. 1898. „Bicziklin.” *A Hét* 9 (20): 309–10.
- Nagy Hilda. 2021. „Kerékpározó feministák a századfordulón.” *Tempevölgy* 13 (2): 34–42.
- Norcliffe, Glen. 2001. *The Ride to Modernity: The Bicycle in Canada, 1869-1900*. Toronto: University of Toronto Press.
- „Nők a biciklin.” 1895. *Uj Idők* 1 (33): 91.
- Oddy, Nicholas. 2007. „The Flaneur on Wheels?” In Paul Rosen, Peter Cox and David Horton (eds.) *Cycling and Society*, 97–112. Transport and Society. Aldershot, England: Ashgate.
- Sontag, Susan. 2010. *A fényképezésről*. Budapest: Európa.
- Stevens, Thomas. 1887. *Around the World on a Bicycle...* Vol. I. New York: C. Scribner’s Sons.
- „Szépség és kerékpározás.” 1898. *Pesti Hírlap* 20 (290): 17.
- Szikra [Teleki Sándorné]. 1899. „Bicikli és varrógép.” *Vasárnapi Ujság* 46 (53): 890.
- . 1912. „Mme Curie.” In *Nagy asszonyok élete*, 209–218. Karriérek. Budapest: Singer- Wolfner.
- Tóth Béla [Jaákh.]. 1895. „A bicikli metafizikája.” *A Hét* 6 (37): 585–86.
- Tóth Benedek. 2022. „A flâneur mint típus és mint analitikus kategória.” *Acta Historiae Litterarum Hungaricarum* 37(6-7): 153–67.
- „Turán.” 1900. *Kerékpár-Sport* 7 (1): 2.
- Turcot, Laurent. 2014. „Did the flâneur exist? A Parisian overview.” In Richard Wrigley (ed.) *The Flâneur Abroad: Historical and International Perspectives*, 40–65. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing.
- Tutsek Anna. 1910. *Cilike viszontagságai*. Budapest: Singer és Wolfner.



- Urry, John. 2002. *The Tourist Gaze*. 2nd ed. Theory, Culture & Society (Unnumbered). London: Sage Publications.
- Wiegand, Rezső. 1897. „Nők a kerékpáron.” *Magyar Ujság* 6 (329): 17–18.
- Wohl Janka. 2008. „A kerékpárról.” In Simkó György (szerk.) *A bicikli dicsérete*, 26–46. Budapest: Eri K.: Országház Antikvárium.
- Wrigley, Richard, ed. 2014. *The Flâneur Abroad: Historical and International Perspectives*. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing.