



Budući da je 1885. osnovan prvi biciklistički klub u Hrvatskoj, ove godine slavimo 125. godišnjicu organiziranog biciklizma. Prema pisanju Franje Bučara, prvi bicikl u Hrvatsku uvezao je zagrebački trgovac Ladislav Beluš. Kupio ga je na međunarodnoj izložbi u Parizu 1867. Nažalost, ne znamo na koji je način preveo bicikl, pretpostavljamo željeznicom. Vjerojatno je to bio bicikl tvornice "Michaux" s kotačima jednake veličine. Budući da prijenosni mehanizam s pedalama još nije bio izmišljen, taj se prvi bicikl pokretao kao dresina, tj. odguravanjem nogama od tla. Prednjim se kotačem moglo upravljati lijevo i desno.

Upisnina tri forinte

Osamdesetih godina XIX. stoljeća, rijetki pojedinci uvezli su velosipede, bicikle s velikim prednjim kotačem, a deset godina kasnije nabavljaju se bicikli s dva jednaka kotača s prijenosnim mehanizmom na stražnji kotač i kotačima obloženim pneumatskim gumama. Velosipedi su bili u prometu do početka XX. stoljeća.

Prvi biciklisti u Zagrebu okupljali su se u Hrvatskom sokolu na inicijativu češkog učitelja tjelovježbe Franje Hochmanna. Iz tog kruga složila se skupina poduzetnih osnivača Prvog hrvatskog društva biciklista 1885. Iste godine "Brzotiskom Antuna Brusine" tiskana je mala knjižica pravila i "voznih propisa" te naše prve biciklističke organizacije.

U pravilima piše da je "Svrha društva unapređivati i praktično upotrebljavati bicikl - stroj". I dalje: "Redoviti članovi mogu biti samo oni ljubitelji bicikla, koji ovo prometno sredstvo i upotrebljavaju". Dakle nema lažnih biciklista, koji o njemu samo pričaju... Primanje redovitih članova vrši se balotažom, tj. tajnim glasanjem, nakon što su o njihovim prijavama obaviješteni svi članovi - "Kod glasanja odlučuje apsolutna većina prisutnih članova". Nakon primanja, članovi su morali platiti upisninu od tri forinte, što je za ondašnje prilike bila velik iznos.

U pravilima se vodilo računa i o dobrom glasu i moralu u društvu:

"Ako bi koji član svojim ponašanjem ili načinom života mogao pokvariti dobar glas društva ili ponovljeno i svojevoljno vređa vozni red, ili društvenost, može biti iz društva isključen odlukom odbora". Koliko je pitanje discipline vožnje bilo važno u tim prvim danima biciklizma, pokazuje nam i pravilo u kojem stoji da se "propisanom voznom redu moraju pokoravati svi članovi bez iznimke".

Prema voznom redu svaki je biciklist morao na vozilu imati kočnicu, "sviralicu" i nakon zapada sunca upaljenu svjetiljku. Budući da nije bilo dinamama odnosno električnog svjetla, bicikli u s prednje strane imali ovješenu lampu. Na gradskim ulicama bila je zabranjena brza vožnja. Kod susreta, odnosno prestizavanja kola ili jahača, moralo se polagano i pojedinačno voziti - "Lijevo se ugiblješ, a desno prolaziš".



ZABRANJENA BRZA VOŽNJA

Tekst: MIRNA JAJČEVIĆ

Prvi biciklisti u Zagrebu okupljali su se u Hrvatskom sokolu na inicijativu češkog učitelja tjelovježbe Franje Hochmanna. Iz tog kruga složila se skupina poduzetnih osnivača Prvog hrvatskog društva biciklista 1885. godine

U vožnji moraju svi slijediti vođu. Biciklisti su se u tim prvim danima uglavnom vozili u grupama, a pojedinačne vožnje bile su rijetke: "Sviralicom daješ znak tek na oštrijim zavojima, na uskim stazama i noću. Strogo se zabranjuje nepotrebno sviranje i zvonjenje".

"Svaki početnik se ne smije prva tri puta izvesti bez dozvole vođe i bez pratnje jednog člana prvog razreda". Tu se misli na prve tri javne vožnje ulicama grada. Svaki član društva je bio dužan u roku od šest mjeseci nakon što je primljen u društvo nabaviti vlastiti bicikl. U to vrijeme to je bio veliki izdatak, pa su članovi društva mogli biti samo imućniji trgovci i pripadnici viših društvenih slojeva. Izvan "vježbališta", odnosno trkališta, mogao se rabiti društveni bicikl samo s dozvolom vođe i oružara, a "svaki prekršaj voznih propisa kazniće se globom od jedne forinte".

Članovi u tri razreda

Kod zajedničkih izleta nalaže se članovima da nose društvena odijela. Članovi su bili podijeljeni u razrede. U prvi razred spadaju oni članovi koje izabere odbor za majstore bicikla. "Član tog razreda mora imati svoj stroj, društvenu uniformu i uopće za društvo potrebne potankosti". U drugom razredu nalaze se svi oni članovi, koje vođa proglasi sposobnim za samostalnu vožnju. Oni ne trebaju imati svoj bicikl i odijelo. U treći razred spadaju oni članovi koji u netom pristupili u društvo, koji se još uče na društvenim strojevima i "uopće nemaju za prvi i drugi razred nužne sposobnosti".

Ovi vozni propisi iz 1885. početak su velike i dugotrajne borbe za novo prometno sredstvo protiv kojeg se digla velika većina žitelja Zagreba i okolice. Dvanaest godina nakon što su objavljeni ovi propisi, u časopisu Šport broj 5. str. 25 iz 1897. godine, možemo pročitati članak biciklista koji se ovako jada: "Po prilici prije petnaest godina, kada su se po ulicama Zagreba pojavili biciklisti, prolaznici su ih gledali s nekim prezirom, držeći da je vožnja na dvokoliči glupost, sramota, nešto suviše i što ja znam što sve ne. Bilo je i takovih, koji su koturaše smatrali da je dozrio za posadu stenjevačke ludnice. Još su nam dobro u pameti proživljeni prizori. Prije nekoliko godina kada bi se u selima pojavio biciklista sjatilo bi se cijelo selo vičući "glejte vruga, glejte". Dapače bilo je i takvih slučajeva da je biciklista morao da sabere sve svoje snage da izbjegne napadaj ljute svjetine, koja ga je smatrala nekim zlim proročanstvom gdje se god pojavi".

LITERATURA:

1. Pravila i vozni propisi Prvog hrvatskog društva biciklista u Zagrebu (1885). Zagreb, Brzotiskom A. Brusine.
2. Program V. internacionalne utrke što ju priređuje Prvo hrvatsko društvo biciklista u Zagrebu (1897). Zagreb, Tisak A. Scholza.
3. Šport (1897). Zagreb, br. 5. str. 25.

