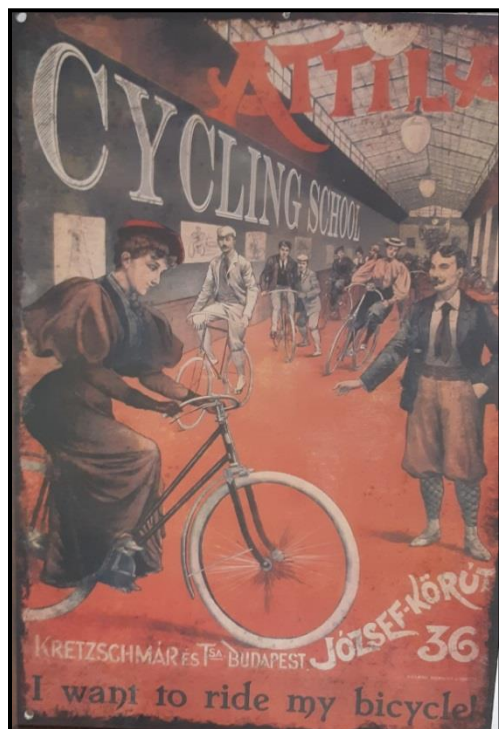


## ***Amíg ember lesz, kerékpár is lesz – mondja Olexa Miklós, az első hazai kerékpármúzeum létrehozója, de már újról álmodik***

2020. június 18.



Aligha lehet vitatkozni a balassagyarmati [vállalkozóval](#) fenti kijelentéséről, hiszen csak a kerékpár, mint közlekedési eszköz feltalálásáig vezetett hosszú út, az időtlen sikernek aligha állja bármi is útját. Hiába a motorizáció fejlődése, egyre többen választják a drótszamarat és pattannak nyergébe. Aligha tudható hány kerékpár van ma a világban, a szakemberek 1 milliárdra teszik ezt a számot, ráadásul a posztmodern ember tömegével fedezi fel a kétkerekűt, mint sport és turisztikai eszközt.

Mint oly sok találmány, a kerékpár is az ipari forradalom idejének szülötte, a hőskor dicsőségében két feltaláló osztozik, a német Karl von Drais báró, aki szilárd vázhoz kerekeket rögzített majd tapasztalva a kormányozhatóság nehézségeit az első kereket irányíthatóvá tette. A XIX. sz. második évtizedének első masináját bár sokan érdeklődéssel fogadták, de nem terjedt el, ahogy a skót Kirkpatrick Macmillané sem. A kovácsmester nem kívánt hasznot húzni találmányából vagy pontosabban, nem fogta fel annak jelentőségét, házára is ezt írta az utókor: *“Jobbat alkotott, mint amiről tudott.”* Hobby Horse (hobbyi ló) elnevezésű járművére ingaszerű lámpedálokot szerelt, de az egyensúlyozásban gyenge ember aligha maradhatott sokáig a nyeregben.

Igazi különlegességként ennek a kétkerekű lónak a replikája (másolata) is bemutatásra kerül a 2020. július 20-tól Balassagyarmaton, a magyar-szlovák határátkelő közelében megnyíló első magyar kerékpármúzeumban.

A több mint 250 m<sup>2</sup>-es területen helyet kapott még egy idegenforgalmi iroda, kávézó, motorkerékpár bemutatóterem, sportrelikviatárlók is, sőt egy külön teremben az Olexa család történetével is megismerkedhetünk. A vámosmikolai származású Olexák közül a nagyapát a kommunista rendszer gyötörte meg, édesanyja több magas lengyel kitüntetés birtokosa lett, feldolgozta a II. vh. alatt a településre menekített lengyel katonák tábortörténetét.

A kiállítás anyaga földre rögzítve, plafonra függesztve, vagy éppen vitrinekben várja a látogatókat, és ahogy a kiállítást létrehozó **Olexa Miklós** büszkeséggel a hangjában mondja, sok embert vár múzeumába, a Palócföld fővárosába.

Érthetően optimista, hiszen rengeteg a kerékpárt és történetét értő és szerető ember, megszállott gyűjtő, akiknek eddig Ausztriáig és Csehorszáig kellett utazni ahhoz, hogy kerékpár kiállítást találjanak. Előbbi csak bejelentéssel látogatható, viszont Boskovstejn, az egykori „keleti blokk” egyetlen komoly [kerékpármúzeuma](#) igazi kuriózum.

Ezzel kettőre nőtt Balassagyarmaton a különleges közlekedési kiállítások száma, hiszen 2008 óta látogatható az ifj. Szakács László alapította [Pannónia motorkerékpár](#) magánmúzeum. Ráadásul a kapcsolat is ideális a két alapító között, olyannyira, hogy a kerékpármúzeum egyik különtermében kiállításra kerülő Pannónia motorok kapcsán a szakmai tanácsadás sem maradt el.

A kiállítás anyagáról, az alapító terveiről, és a „közegről” beszélgetünk Olexa Miklóssal.

\*

**Kezdjük a praktikummal, mikor nyílik az 1. magyar kerékpármúzeum és mi tudható a nyitvatartásról?**



Ünnepélyes átadás, különleges „pompa” nem lesz, 2020. június 20-án, szombaton összejön majd jó pár kerékpárbarát, gyűjtő, sporttárs, örülni fogunk egymásnak, kinyitjuk az ajtókat, következő hétvégén, június 28-án pedig megtartjuk az első túrát. A múzeumtól 08.00 órakor induló és oda érkező túrát a Magyar Kerékpáros Szövetséggel közösen szervezzük, „Tekerj a zöldbe!” elnevezéssel. Ez nem teljesítménytúra lesz, családoknak, gyerekeknek, amatőröknek szól, a cél, hogy a járvány utáni „újrainítás” szabadidős, kerékpáros programja legyen.

A 25 km-es túra útvonala: Szügy, Csesztve, Madách múzeum, Teréz kilátó, majd Nyirjes és vissza Balassagyarmatra. Októberig még öt hasonló esemény szerveződik, fele a Felvidék közeli tájaira. Várhatóan Kékkő, Nagykürtös, Ipolynyék, Ipolybalog is a helyszínek közé kerül. Számos részlet még kidolgozásra vár, de ne legyen kétség, a túrák megvalósulnak. Sőt, tervezzük a boskovstejni Kerékpár Múzeum csoportos felkeresését is Csehországban .

Visszatérve a múzeumra, minden hétköznapon nyitva tart, hiszen én a napot már 1/2 7-től itt kezdem, tehát kilenctől 17.00-ig érkehetnek a látogatók.

A hétfői nyitvatartás még nem dőlt el, de rövidesen arról is határozunk. Előre is elnézést kérünk, de méltányos összegű belépődíjat szedünk az érdeklődőktől, hiszen ez egy önfenntartó, támogatás nélküli kiállítóhely, amelynek működéséhez számos járulékos költség kapcsolódik.

### **Melyik érzés erősebb most benned, a megnyitás izgalma vagy a jóleső elégedettség?**

Gyakorlatilag egyik sem, hiszen elég öregember vagyok már az érzelmekhez. De igyekszem maximális tisztességgel és odaadással tevékenykedni, ezt másképp nem is lehet csinálni, így nincs mód sem a pihenésre, sem az érzelmekre. Különösképpen azért, mert van és lesz is tennivaló, gyakorlatilag a mai kiállítás helyén, annak alapjain jönne létre egy reménybeli, kb. 700 millió Ft értékű nagyberuházás. Már évekkkel ezelőtt elkezdtük a tervezését egy modern, minden technikai felszereltséggel rendelkező komplexumnak. Ennek alagsorában szeretnénk az Ipoly-völgy látogatóközpontját kialakítani – a 180 km-es Ipoly-völgye számos látnivalója kerülne itt bemutatásra –. közepén kereskedelmi egység, tetőtérében pedig legalább 300 kerékpár tárolására alkalmas múzeum jön szándékaink szerint létre.

### **Tehát optimista ember vagy, hogy ez az impozáns beruházás ügye nem húzódik el.**

Ennek legkésőbb 10 éven belül meg kell valósulnia, abban bízom, hogy a következő Interreg pályázatra, amelyet várhatóan 2-3 éven belül kibocsátanak, beadhatjuk pályázatunkat. Ennek éppen a múzeum, a kiállítás és az Ipoly Túrarendszer lesznek az alapjai, mintegy bizonyágai pályázatunk erejének, komolyságának, ezek majd elhárítják a szokásosan jelentkező ellenkezést. Bár ellene a fellépés aligha lehet érdemi, mert annyira kidolgozott és alátámasztott projektet tudunk majd betérjeszteni.





A kerékpár, a kerékpársport és annak turizmusa a világban ráadásul olyan növekedésben van, amely itthonról nézve elképzelhetetlen, bár már a hazai körvonalak is alakulnak. Ehhez csak egy adalék, ahogy a hazai szakemberek, kereskedők mondják, Európában nem tudnak hatékonyan működni az összeszerelő üzemek, mert az igényekkel a kínai alkatrészellátók nem tudnak megbirkózni. Ebből adódik, hogy drágák, sőt egyre drágábbak a kerékpárok, oka az óriási kereslet.

**Ahogy korábban nyilatkoztad, a kerékpármúzeumhoz kellett három magyar kerékpárbarát, akik meglátták benned az üzletembert, majd azt ígérték, ha lesz hová hozni, akkor bőségesen ellátják majd bringákkal a múzeumot. Végül is a kiállítottak hány gyűjtőtől, egyéni felajánlótól erednek?**

Az egész alapja a 2019. évi Tour de Hongrie gyarmati etapja volt, ekkor találkoztam három kerékpárgyűjtővel, akik a rajtnál kiállították muzeális kerékpárjaikat.

Már régén gondolkoztam azon, hogyan lehetne vonzóbbá tenni az idegenforgalmi vállalkozásomat, az Ipoly Túrarendszert.

Meghívtam az irodámba őket, elkezdtünk beszélgetni, felvetették, hozzak létre egy múzeumot. Ekkor derült ki, fantasztikus kerékpárgyűjteménnyel rendelkeznek, az egyik gyűjtőnek négy budapesti családi háza van tele kerékpárokkal. A gyűjteményükkel valójában egyikük sem tud mit kezdeni, gyűjtik-gyűjtik, de nincs hol tartósan bemutatni.

Úgy láttam, akkor teszek jót az ügynek, ha mint menedzser beszálok ebbe. 2019. októberben kezdtem építésetileg átalakítani a kiállítási teret és 2020. júniusára ide jutottunk.

A három gyűjtő nevét szívesen megemlítem, ők rendkívül sokat tettek a múzeumért. Egyikük **Márton Bálint**, ő hozta **Siklósi Jánost**, az övé többek között a Macmillan féle különlegesség. Az ő révükön ismertem meg **Sajgó Csabát**, aki Németországban dolgozik, de egyébként rétsági. Kiderült, nem csak számos kerékpárnak, hanem a szervizműhely készletének, csengőknek, és más speciális tárgyának is a tulajdonosa.

Gyarmatról **Szirtes Péter** adta ide néhány biciklijét, a P 10-es Pannóniáját és felajánlott még pár retró autót, amik majd az udvaron kerülnek kiállításra. Meg kell említenem **Medvác Lajost**, aki a tandem kerékpárját adta át, amelyet egykoron Katowicében gyártatott le.

Volt, aki Kiskőrösről, Debrecenből küldött kerékpárokat, de naponta hívnak fel az ország különböző részeiből és ajánlanak föl tartozékokat, tárgyakat.

Mára tíz gyűjtő anyagára alapszik a kiállítás, a túlnyomó többség a három említett személyé. Ezek a felajánlások kölcsönadások, abban állapodtunk meg, hogy amíg nincs szükségük rá, addig nálam



maradnak. Nagy valószínűséggel hosszú távon, hiszen alig-alig fognak valamit is elvinni. Tudják, szinte jobb helyen vannak itt, mint otthon, másrészt valljuk be, néha az asszonyoktól is féltetni kell a járgányokat, mert van, aki a nappali szobában, konyhában őrzi a gépeket, és ezt nem mindig tolerálják a családtagok.

**Mindenképpen dicséretes a gyűjtői támogatás, ráadásul számos kerékpár valódi kuriózum. Melyik kétkerekűt tartod technikailag a korának legjobb fejlesztésének és melyik áll a szívedhez a legközelebb?**

Akkor maradjunk Balassagyarmatnál, mert **Horváth Árpád** kerékpárja, egy Csepel bicikli, pontosabban Weiss Manfréd gyárából származó 1942-es gyártású katonai bicikli áll talán a legközelebb hozzám.



*Előtérben a katonai kerékpár*

Ebből a kerékpárból „élt” Árpád családja, Szandaváraljáról a magyarnándori vasútig ezen tolták a terményt, majd onnan vonatra szállva jöttek be a gyarmati piacra. Ebből élt a család, a gyerekek születése után került rá gyerekülés, velük együtt tolták gyakorta a soktucat kiló súlyú gyümölcs szállítmányt. Ez egy palóc, egy helyi magyar család élete, nem a technikai, hanem az emberi oldaláról nézve érdekes és kedves számomra.

A külföldi gépek közül most ismerkedem néhányval, de a legnagyobb sztár a Macmillan. Az eredeti Skóciában készült 1840-ben, Londonban kiállított egyik eredetiről készítette egy magyar restaurátor a replikát 2014-ben. Az ősgép abból az időszakból származik, amikor a futógép elkezdett velocipédé válni, ez a kerékpár fejlődésének nagyon korai szakasza. Az itt kiállított teljesen működőképes, a tulajdonos szokott időnként bemutatókat tartani rajta, korhű ruhában.



*Macmillan fële hobby horse*

Nagyon nehéz egyébként a sok közül bármelyiket is kiemelni, hiszen annyi különleges technikai kialakítású jármű látható itt.

**Tegyünk, ha nem is teljeskörű, de mégis kedvcsináló látogatást a teremben.**

A nagyterembe való belépéskor mindjárt itt vannak a magyar gépek, a történelmi átkeresztelések okán Weiss Manfréd-, Rákosi Mátyás-, és Csepel Művek darabjai.

A hazai ipar nem sok versenykerékpárt gyártott, de ezek egyike az 1920-30-as évek versenykerékpárja. Ebben az időszakban még nem találták föl a sebességváltót, ezt úgy oldották meg, hogy hegyre jövet-menet a kerékpáros leszállt a kerékpárról, kereket fordított, a hátsó keréken a váltó egyike szabadonfutó volt, a másik fix.

A kemping bicikliseké megint egy „őrült” külön család, számukra különös becsben van a Csepel, exportra legyártott kétkerekűje, amelyet kis magyar zászlóval hoztak forgalomba.



A magyar versenybiciklik között a saját korszakában a Favorit volt a csúcs, az 1960-as, 1970-es évekből származó és itt kiállított állítólag világszám. Ez a szocialista országok közötti kerékpáros Békeversenyre készült. Ebből állítólag 10 darabot gyártottak le, külön a versenyzőkre méretezve, ebből ez az egy maradt meg, a többi vagy elveszett vagy nagyon rossz állapotban van. A cseh gyűjtők állítólag majd emiatt fognak ide járni, hogy ezt megnézhessék.



*Favorit versenykerékpár*

Az 1920-as években a nagyságos asszonyoknak gyártott túrabicikli is különleges darab.  
A legöregebb pályaverseny-kerékpár 1908-ból származik, rajta az angol királyi beszállító  
emlékmája, nincs rajta se fék, se sebességváltó.





*1908-as pályakerékpár*

Európában keveset lehet látni abból, az Angliában gyártott háromkerekű versenybicikliből, amelyet hátsó híddal, dupla első fékkel szereltek fel, mutatva, az emberi találékonyság és technika mi mindenre képes.

Itt látható a gyarmati származású **Zöld Tamás** személyes fejlesztésű, különleges fekvőbiciklije is, sőt ennek mására vízibiciklit is gyártott, amivel a Dunán szokott közlekedni.



*Tandem kerékpár*



*Háromkerekű, fekvő kerékpár*

Sok más mellett, külön épületrészben egy egykori szervizműhely berendezése, szerszámai is megtalálhatók, van egy különleges óránk, amely egy autószerelő egykori ipolyszögi műhelyéből származik, szerkezetét motoralkatrészekből rakta össze készítője. Több tárlóban láthatók az egyébként értékes csengők, lámpák, kiegészítő alkatrészek, mindmegannyi technikatörténeti darab.



**A kiállítást végigjárva több technikatörténeti kérdés is megfogalmazódik az emberben, például az, hogy a kerék feltalálása után, amely döntő jelentőséggel bírt az emberiség történetében, mégis milyen sokára jutottunk el a kerékpár, mint közlekedési eszköz alkalmazásáig. A kétkerékűeken túl, bizonyára van és lesz mód ezt is láttatni.**

Valóban van mit mesélni, bemutatni az iskolásoknak, a diákoknak, de nemcsak nekik, hanem a gépészmérnök hallgatóknak is. A mechanika története szinte itt van, a kezdetektől minden pontosan megnézhető, eredeti állapotában. Ebből is látszik, hogy kinőttük a múzeumot, kevés a hely az interaktív bemutatókra, a 100 feletti kerékpárszám is ezt mutatja. Biztos az új helyen nem lesznek ilyen sűrűn a kerékpárok, bár ki tudja, lehet, hogy még számos másik érkezik hozzájuk. Az osztrák gyűjtők irigylük is a magyarokat, a hazai fémgyűjtők onnan ide hordják a koros kerékpárokat, többségük a gyűjtőknél landol.

**A Múzeumon kívül a projekt másik, erősebbnek remélt lába az Ipoly Túrarendszer és Ipolybike Tours, amelyek révén az Ipoly forrásvidékétől a torkolatig biztosítjátok a túrákat, az idegenforgalmi szolgáltatásokat. Sikerült-e erősíteni az együttműködést, megkötni a szerződéseket a felvidéki és a hazai szolgáltatókkal különösen úgy, hogy a járvány miatt több hónapig leállt az élet.**

A történelem úgy hozta, hogy a két országban, de az Ipoly teljes hosszában, mindkét oldalon létezik közút, ezek alacsony terheltségűek, alacsony besorolásúak, ami így kis forgalmat jelent. Gyakorlatilag bicikkel mindenhol kiválóan járható, vannak helyek, ahol fel lehet menni az Ipoly töltésére is. Ezek nincsenek külön jelezve, de természetesen a pontos szakaszokról szívesen adunk tájékoztatást. A kijelölés alatt levő 6-os, magyar kerékpáros főútvonal halad majd át Gyarmaton és

az Ipoly völgyén, Szobnál csatlakozik az Eurovelo 6-ba, így gyakorlatilag az Ipoly Túrarendszer teljes magyar szakaszán végigvonul. Az itt élő emberek előtt sem teljesen ismert sajnos, hogy az Ipoly-völgye milyen értékeket rejt magában építészeti, kulturális, geológiai szempontból.

Az Ipoly Túrarendszerbe egyébként 2-3 évig beruházni kell, utána válik jövedelmezővé, addig jobbára az idegenforgalmi szolgáltatóknak termel. A járványhelyzet a külkapcsolatokba is alaposan „bekavart”, de már megvan a két első csoport, akiknek a klasszikus Ipoly túrát már előkészítettük, a kapcsolat mindenhol létezik, tehát minden működőképes. A kerékpáros túrák összekapcsolhatók az „Egy hajóban evezünk” projekttel, így kerékpárról kenura lehet váltani, sőt a régiós lovastúrizmus szolgáltatóival is gyümölcsöző a kapcsolatunk, ezek révén is zajlik az Ipoly Túrarendszer folyamatos fejlesztése.

2021-ben egyébként négy országon át vezető, 1200 km-es biciklitúrát szervezünk Gróf Eszterházy János emlékére.

**Sajnálatos, hogy Balassagyarmat három vasúti szárnyvonalából kettő éppen most kapott gumikereket maga alá, lévén hogy jobbára autóbusz helyettesíti már a vasutat Vác és Ipolytarnóc felé. Ez aligha tesz jót a vállalkozásodnak, a kerékpáros túrázó, ha akarna sem válthatna vasútra és tovább csökken az esélye a szlovák-magyar egykori vasútvonalak helyreállításának is.**

Szarkasztikusan mondva, van, amikor az a jó, ha valami minél rosszabb.

Én pár évvel ezelőtt beszálltam vasúti projektbe, az Ipoly Túrarendszer kapcsán megpróbáltam a vasúti összeköttetések ügyében is tevékenykedni, sőt elértem, hogy a besztercebányai és a Nógrád megyei önkormányzatok vezetői úgy nyilatkoztak, támogatják a vasútfejlesztéseket. De be kellett látnom azt, hogy a MÁV katonai szervezetként működik, csak megrendelésre dolgozik, ha valamire kap parancsot, teljesít, ha nem, akkor nem. Ebből adódóan, ha az illetékes politikai vezetőktől nem kap utasítást és mivel látszik, hogy valamilyen oknál fogva ezt a politikai vezetők nem akarják, így marad abban az állapotban, ahogy van. Remélhetőleg a világ kicsit épeszűsödik, változik, mondjuk úgy, hogy javul, eljön az a pillanat, amikor létrejön a magánvasúti szolgáltatás. Szlovákiában szinte bárki szolgáltathat az állami vonalakon, megfelelő feltételek mellett alapíthat vasúti céget. Remélhetőleg nálunk is felszabadítják ezt a lehetőséget, bizonyára lesz erre vállalkozó, aki majd beszerez egy gőzöst szerelvényel együtt és elkezdünk rajta például turistákat szállítani.

**A határátkelő közvetlen közelében ideális helyet találtál a múzeumnak és magának a túrarendszer központjának is. Persze ezt adta magát, hiszen a család által vezetett barkács szaküzlet közös üzemi területet képez a múzeummal. Amelynek külső falai egyébként dizájnos formát kaptak, aligha tévedhet el a látogató, a túlóldalról átkerekező.**

Lencsés Zsolt freskófestő készítette a kültéri fal festését, baráti áron vállalta annak elkészítését. Párjával, Dávid Zsuzsával és társaival 2-3 hét alatt megcsinálták ezt az 50 m<sup>2</sup>-es freskót. Ezen az Ipoly-völgyének meg kellett jelennie, így Balassagyarmat mellett a környező települések nevei is szerepelnek, a kiállításon látható több kerékpár stilizált másaival együtt, sőt a gyűjtők közül annak a személynek az arca is megjelenik, aki az egyik velocipéd tényleges tulajdonosa.





Ehhez kapcsolódik a **Sztancsik József** által készítendő kopjafa, amely az országúti balesetekben elhunyt kerékpárosoknak állít emléket és a 100. Ipoly kilométert jelző kő, amely fényképezési, szelfi pontot képez majd. Ez úgy tűnik, mára egyre nélkülözhetetlenebb programpont. Sőt, szeretnénk, hogy az Ipoly Túrarendszerbe bekapcsolódó településeken is legyen egy ilyen szimbolikus km kő, amely a forrástól való távolságot jelképezi.

**Egy Múzeum, egy idegenforgalmi vállalkozás, különösen ha magánkézben van, időnként némi segítségre is rászorulhat. Mi az, amiben Balassagyarmat és Nógrád támogatni tudná az ügyeid, anélkül hogy mélyen a zsebükbe kelljen nyúlniuk?**

Hagyjanak élni, hát igen, ezt tudák tenni, de udvariasabbra fordítva, itt olyan fejlesztés jött létre, ami példaértékű, olyan vonzerő, ami már a bicikligyűjtőket külföldről is idehozza.

Több, elbírálásra váró pályázatunk is van, amelyek révén lehetőség nyílna a mostohán kezelt, a gazdasági fejlődésben elmaradt régió némi fejlesztésére.

Remélem, hogy az Ipoly Túrarendszer a múzeummal együtt jelentősen megmozdítja a turizmust, igaz, ehhez az is kell, hogy a döntéshozók felismerjék mindennek stratégiai fontosságát.

\*

Elérhetőségek:

Múzeum címe: 2660 Balassagyarmat, Mikszáth K. u 61

[1.kerekparmuzeum@gmail.com](mailto:1.kerekparmuzeum@gmail.com)

[www.1kerekmuzeum.hu](http://www.1kerekmuzeum.hu)

+36 20 267-6757

[Ipolyturarendszer@gmail.com](mailto:Ipolyturarendszer@gmail.com)

[www.ipolyturarendszer.hu](http://www.ipolyturarendszer.hu)

+36 20 280-4030

*2020. június 18.*

*Összeállította és fotók: Nagy László*