

bicikl, vozilo na dva kotača koje vozač pokreće vlastitom snagom; kroz povijest nazivan i *kotur*, *koturača*, *samovoz*, *trkalica*, *brzonoga*, *dvokolica*. Preteču suvremenog bicikla, *velociped*, izložili su na Svjetskoj izložbi u Parizu 1867. otac i sin Pierre i Ernest Michaux, koji su na dotadašnju *drezinu*, koju je vozač pogonio odgurivanjem od tla, postavili ekscentrične pedale kojima se gonio vrlo velik prednji kotač.

S pariške izložbe velociped je u Zagreb donio zagrebački trgovac Ladislav Beluš (1835–1900), a u Karlovcu mjesni trgovac Petar Lukšić (1836–1910). Vožnja velocipedom (tada zvana *koturanje*) bila je već početkom 1880-ih način prijevoza u Zagrebu, Karlovcu, Samoboru, Varaždinu, Jastrebarskom te u selu Jurketinec kraj Varaždina. Uvođenjem lančanoga pogona i izjednačavanjem veličine obaju kotača 1885. počeo je razvoj suvremenoga bicikla. Takvi, tzv. niski bicikli su se ubrzo pojavili i na zagrebačkim ulicama.

Godine 1885. u Zagrebu je osnovano Prvo hrvatsko društvo biciklista, koje je iste godine tiskalo knjižicu *Pravila – Vozni propisi*. Potom su se osnivali i drugi biciklistički klubovi, koji su se 1894. udružili u *Savez hrvatskih biciklistah* sa sjedištem u Zagrebu; osnivači su bili Klub biciklista hrvatskog sokola i Slovan (sva tri iz Zagreba), Naprijed (Karlovac), Sokol (Sisak) i Varaždinski klub biciklista.

Biciklizam (*koturaštvo*) je početkom 1890. bio najorganiziraniji sport u Zagrebu, a natjecanja su se održavala isključivo na trkalištima. Prvo trkalište za bicikle, *velodrom*, izgradio je 1891. Klub biciklista hrvatskog Sokola na današnjem Rooseveltovu trgu. Godine 1897. na križanju Maksimirske ulice i Svetica izgrađeno je novo Sokolovo trkalište s ovalnom voznom stazom dugom 333 m, u zavojima postupno uzdignutom do 3 m visine; trkalište je bilo građeno posebno impregniranom hrastovinom, gornji sloj vozne staze bio je zaliven katranom, a pijesak u tom sloju otežavao je proklizavanje. Godine 1896. Prvo hrvatsko društvo biciklista izgradilo je trkalište južno od današnje Koturaške ceste, nazvane po tom sportu; ovalna staza trkališta bila je duga 500 m, a veći dio prostora sa sjedalima bio je natkriven.

Prometovanje biciklom osobito je popularizirao → Ferdinand Budicki, koji je 1897–98. biciklom proputovao Europu i sjevernu Afriku te prešao, za ono doba nevjerojatnih, 16 758 km.

Proizvodnja bicikala

Širenje biciklizma u Hrvatskoj utjecalo je na obrtništvo. Zagrebački bravar → Ivan Dirnbacher već je 1890. svojim bravarskim uslugama dodao i popravke bicikala, a 1895. osnovao je Prvu zagrebačku tvornicu dvokolica Iliria sa sjedištem na Preradovićevu trgu 6 (poslije se tvornica preselila u veće



BICIKL, radionica dvokolica I. Dirnbachera na Preradovićevu trgu 6 u Zagrebu, oko 1890 (*gore*); trkalište Hrvatskog biciklističkog kluba Sokol u zagrebačkom Maksimiru, oko 1887 (*dolje*)



BICIKL, *Pauk*, oko 1875., Tehnički muzej Nikola Tesla, Zagreb



BICIKL, velociped P. Lukšića, oko 1867., Gradski muzej Karlovac (*gore*); *Solidus* proizveden u tvornici Papuk, oko 1950., Muzej Slavonije, Osijek (*dolje*)



BICIKL, električni *Greyp* *GI2S* proizveden u tvornici Greyp Bikes, 2015.



pogone u Margaretsku ulicu 14, odn. Gundulićevu ulicu 21). Tvornica je proizvodila trkaće, obične, ženske i tandemske bicikle, i to s oba jednaka kotača s gumama tvornice Dunlop sa zračnicama. Na međunarodnoj industrijskoj izložbi u Londonu 1896. Dirnbacherov bicikl *Croatia* dobio je prvu nagradu.

U Hrvatskoj su se i poslije u nekoliko navrata industrijski proizvodili bicikli. U Osijeku ih je tijekom

1950-ih proizvodila tvornica željeznog namještaja Papuk, a tijekom 1990-ih razmjerno uspješna tvornica Limex, osnovana u Viljevu kraj Donjega Miholjca 1982. U novije doba javljaju se pokušaji serijske proizvodnje hrvatskoga bicikla s električnim motorom, a prednjači visokotehnološki model *Greyp* poduzeća → Rimac Automobili.

Biciklistički promet

Tijekom XX. st. bicikl se kao sredstvo osobnoga prijevoza najviše rabio u ravničarskim dijelovima Hrvatske, uglavnom u manjim urbanim i ruralnim sredinama. Svijest o potrebi jačanja biciklističkoga prometa kao dijela gradskoga prometa javila se 1980-ih te su izgrađene i prve biciklističke staze. Godine 2014. u gradovima Koprivnici, Varaždinu, Zagrebu, Karlovcu, Velikoj Gorici, Osijeku, Ivanić-Gradu, Bjelovaru, Poreču, Rovinju, Vinkovcima i dr. uređeno je oko 400 km staza, što ne zadovoljava potrebe, a pojedine su gradske mreže staza rascjepkane i necjelovite. Ipak, grade se nove staze, uređuju se parkirališta za bicikle, za što se zauzima i više udruga, npr. zagrebački Sindikat biciklista i Moj bicikl, Hrvatski biciklistički savez. U Zagrebu, Šibeniku i nekim drugim gradovima nude se usluge iznajmljivanja javnih bicikala.

Danas postoje stotine kilometara turističko-rekreativskih (cikloturističkih) biciklističkih staza diljem Hrvatske koje, međutim, ne služe za odvijanje prometa u strogom smislu.

LIT.: Z. Jajčević: *Kotač se nije dao zaustaviti*. Povijest hrvatskog sporta, 36(2005) 135, str. 2–3. ~ A. Štulhofer: *Sportska arhitektura u Zagrebu*. Zagreb, 2005. ~ M. Babović: *Povijest zagrebačkog sporta – Biciklizam*. Zagreb moj grad, 2(2008) 17, str. 12–18.

Z. Jecić

Bijelić (Bilić), dvije pomorsko-trgovačke i brodovlasničke obitelji na Pelješcu, od kojih su Bijelići iz Kućišta imali u vlasništvu prvi čelični bark na Pelješcu i povili svjetskim morima.

Bijelići, s nadimkom Perićević, nepoznata podrijetla, doselili su se u XIX. st. u Viganj i Orebić. Brodovlasnik **Antun** (1828–1915) istaknuo se i kao višegodišnji upravitelj i opremni kapetan u Strudthoffovu brodogradilištu u Trstu. Bio je član uprave → Pelješkoga pomorskog društva u Orebiću, osnovanoga 1865., zajedno s pripadnicima druge obitelji Bijelić, koji su s Korčule, gdje su se prezivali Vlašić, došli u XVIII. st. i nastanili se na prostoru Kućišta.

Bijelići iz Kućišta također su bili brodovlasnici, ali i zapovjednici brodova. Kapetan **Miho** (1777–1849) je 1830-ih svojim bracerama *Providnost* i *Zvijezda* prevozio putnike i teret prema Korčuli i Dubrovniku, a njegovi sinovi **Ivan** (1809–1885), **Josip** (1812–1898; predstavnik peljeških brodovlasnika na kongresu u Rijeci 1881) i **Stjepan** (1814–1867)