UDC 796.61:910.4(497.113Vrbas)”1896/1898”:929Bahman
DOI 10.56461/RMV68.2026.157M
ПРЕГЛЕДНИ НАУЧНИ РАД

ЗАБОРАВЉЕНИ ВРБАСКИ ГЛОБТРОТЕР СИГМУНД ЖИГА БАХМАН

Милица Миловић
Градски музеј – Културни центар Врбаса
milica.milovic@kcvrbas.org

Апстракт: Сигмунд Жига Бахман (1864–1928) био је први човек из Врбаса и тадашње Аустроугарске монархије који је обишао свет на бициклу. Бахманову авантуру по свету забележиле су и пренеле бројне новине земаља које је обишао током путовања у периоду од 1896. до 1898. године. Рад се бави приказом Бахманове турнеје, лоцирањем његове позиције у односу на друге бициклисте који су обавили светску турнеју, и разлозима због којих је Бахманов подухват пао у заборав. Бахманов дневник са турнеје, у којем је писао о обичајима и ритуалима народа са којима се сусрео током турнеје, представљао је известан вид етнографског записа, а предмети које је сакупио током турнеје чинили су прву приватну колекцију етнографских предмета у Врбасу.

Кључне речи: Сигмунд Бахман, глобтротер, Врбас, Аустроугарска монархија, бициклизам

Револуција мобилности

До великог искорака при путовањима у далеке пределе дошло је са прокопавањем Суецког канала и развојем поморских рута Британске колонијалне империје које су повезивале све делове света. Као последица, дошло је до значајног скраћења броја дана потребних за прелазак огромних раздаљина, уз повећање удобности приликом путовања са развојем парне технологије и железничких мрежа широм света, што је изнедрило појаву посебне врсте путника, авантуриста који су желели да обиђу цео свет. Појава глобтротера[1] као нове врсте путника јавља се у периоду између 1870. године, када је изградња Суецког канала отворила врата путовањима на Исток, и 1920. године, када су луксузни туристички крузери променили културу путовања. Као првенствено путници из задовољства односно туристи, глобтротери се разликују од истраживача и путника који су били укључени у колонијалну администрацију империја. Термин *глобтротер* први пут је употребљен у наслову књиге Егертона Лерда (Egerton K. Laird) *Путовања глобтротера по Аустралији, Јапану, Кини, Јави, Индији и Кашмиру* (*The Rambles of a Globe Trotter in Australia, Japan, China, Java, India, and Cashmere*, 1875). Ова светска путовања, чије је предузимање постало ствар престижа у друштву, остваривали су глобтротери као нова класа путника са великим финансијским средствима потребним за путовање око света.

> Једна од атракција путовања око света био је друштвени престиж који се потенцијално добијао светским путовањем... За глобтротере, културе које су доживели, појединце које су срели и предмете које су сакупљали допринели су осећају друштвеног престижа, врсти незваничне „оплемењености” стеченог предузимањем светског путовања. Кроз искуство онога што се сматра аутентичним, друштвени статус се побољшава и постиже се углед. Аутентично није требало само доживети: глобтротери су га и материјално стекли. Њихове колекције сувенира биле су материјални прикази, поткрепљујући наративе глобтротера о путовањима (Pierce Miller 2019, 25).

[1] Глобтротер (енгл. *globetrotter, globe-trotter*; нем. *Weltenbummler,* мађ. *Világjáró*) означава светског путника, особу која много и често путује свугде по свету, а највише се користи да означи особу која је пропутовала цео свет (види: Prćić i dr. 2021, 232).

Можда највидљивији пример глобтротера у тадашњој Аустроугарској монархији био је надвојвода Франц Фердинанд (Erzherzog Franz Ferdinand Carl Ludwig Joseph Maria von Österreich-Este, 1863–1914), који је током периода 1892–1893. године остварио светску турнеју након које је објавио дневник (Franz Ferdinand's World Tour 2026). Разлог за путовање, између осталог, било је његово здравље, начето туберкулозом, те је пут око света послужио и као средство за опоравак и као параван. Надвојвода Франц Фердинанд је у децембру 1892. године, са само 28 година, испловио из Трста на војној крстарици „Царица Елизабета" („SMS Kaiserin Elisabeth"), и упутио се преко Суеца и Адена, за Индију, Аустралију и Нови Зеланд, где је боравио у званичној посети. Одатле је наставио путовање *incognito* за Северну Америку, где је посетио Светску изложбу у Чикагу. Путовање је званично прокламовано као научна експедиција, а Франц Фердинанд је у другом делу путовања путовао под псеудонимом гроф од Хохенберга (Count of Hohenberg). Надвојвода је у пратњи имао преко 400 људи. Трошак званичног дела путовања од 300.000 флорина поделиле су једнако Аустрија и Мађарска (*The Argus* 1892, 5). Током путовања надвојвода Фердинанд написао је преко 2000 страница дневника, и у Беч се вратио са огромним бројем животињских трофеја, као и са више од 14.000 предмета које је сакупио током свог путовања. Његови сувенири са путовања данас су изложени у Музеју света у Бечу (Weltmuseum Wien). За овакав пут око света потребна су огромна новчана средстава, што ову врсту путовања чини недоступним већини популације.

Значајан део револуције мобилности био је и проналазак бицикла. Ова направа, као независан и поуздан начин превоза појединаца, допринела је увећаном осећају личне мобилности и самосталности при путовању, истовремено омогућавајући, уз велике напоре, самостално прелажење великих удаљености, ослањајући се искључиво на „сопствени погон". Током 80-тих и 90-тих година 19. века, све већи број бициклиста изнедрио је побољшане мреже путева, развој бициклистичких клубова и спортских такмичења. Код оних жељних авантуре, кратке излете ван града замениле су бициклистичке турнеје на дуже стазе. Белешке са путовања бициклиста објављивали су бициклистички часописи, а уз све већу популарност бициклизма појављивале су се и у дневној штампи. Ови бициклисти оставили су иза себе данас недовољно искоришћен опус путописне литературе, илустрација, фотографија и личних белешки са својих путовања, које можемо уврстити у известан вид етнографских записа, с обзиром на то да садрже белешке о обичајима и веровањима народа са којима су се сусретали. Бројни извори, попут објављених или необјављених дневника путовања, као и

> чланци у новинама, књиге и дневници усамљених бициклиста чине посебан жанр, труд предузимљивих душа с надом у освајање тада-запањујућих раздаљина у пажљиво прорачунатом рекордном року, ослањајући се само на машину, сналажљивост и великодушност руралног друштва. За неке, дескриптивни есеји су вероватно били случајни у односу на дневне квоте километраже потребне за достизање удаљених дестинација које су обећавале јавно признање, али већина пружа детаљне описе путева, путоказа, хране и смештаја (McCullough 2015, 2).

Уредници новина су се трудили да испрате популарност бициклизма, објављујући специјалне додатке о бициклизму, док су неке новине чак спонзорисале локалне трке и бициклистичке турнеје на веће удаљености. Једна од раних инспирација за светско путовање бициклом дошла је из пера уредника француског часописа *Le Vélocipéde Illustre*, Ришара Леклида (Richard Lesclide), који је 1869. године написао причу у наставцима под називом *Пут око света на бициклу* (*Le Tour du Monde en Vélocipéde*, 1872), као измишљене приче о америчком бициклисти Џонатану Шопу и његовим авантурама по свету, касније преточеним у књигу (McCullough 2015, 17).

Авантуристички роман Жила Верна *Пут око света за 80 дана* (Jules Verne, *Le tour du monde en quatre-vingts* jours, 1873), достигао је огромну популарност широм света и постао инспирација за бројна путовања. Било да су била подстакнута приватним опкладама, јавним позивима новина које су нудиле награде за успешно изведен подухват или маркетиншким кампањама усмереним на промоцију одређених производа и брендова, путовања око света постала су крајем 19. века прави друштвени феномен. Сам роман описује авантуре енглеског аристократе Филеаса Фога, који је ради опкладе од

20.000 фунти обишао свет за 80 дана, користећи се железницом и паробродом.

Најсличније описаном подухвату било је путовање које је предузела америчка новинарка Нели Блај (Nellie Bly, 1867–1922), која је крајем 1889. и почетком 1890. године, за 72 дана обишла свет и тиме поставила светски рекорд (Norwood, Brandman 2022).

Глобтротери на бициклу

Американац Томас Стивенс (Thomas Stevens, 1854–1935) био је први човек који је бициклом обишао свет. Он је на високо-точкашу[2] америчког произвођача „Pope Manufacturing Company" од априла 1884. до децембра 1886. године прешао бициклом 21.726 километара, преко три континента. Кренуо је сам из Сакраменто са циљем са пређе само северноамерички континент. За пет месеци стигао је у Бостон, где му је популарни бициклистички часопис *Harper's Magazine* понудио спонзорство, након чега креће на светску турнеју. Прво је стигао у Енглеску, потом је возио кроз Француску, Немачку, Аустроугарску, Србију, Бугарску, Румунију, Турску, Јерменију, Ирак до Техерана у Ирану, где је презимио. Пошто је ухапшен у Авганистану због илегалног преласка границе, вратио се у Константинопољ одакле је бродом отпловио за Индију. Из Калкуте је допловио у Хонг Конг и возио кроз јужну Кину, потом је прешао у Јапан, и бродом се вратио у Сан Франциско. Након повратка објавио је двотомну књигу *Око света на бициклу* (*Around the World on a Bicycle*) (*Australian Town and Country Journal* 1887, 40).

Свега четири године касније, на пут око света са моделом „безбедног" бицикла упустио се Вилијам Луис Сахтлебен (William Lewis Sachtleben, 1866–1953) заједно са својим пријатељом Томасом Аленом (Thomas Gaskell Allen Jr., 1868–1955). Заједно су прешли 23.998 километара преко три континента. Њих двојица су кренули на пут дан након што су дипломирали, 14. јуна 1890. године. „Нисмо били вођени жељом да направимо „рекорд" у путовању бициклом, иако смо прешли 14.912 миља на точковима, што је најдуже непрекидно копнено путовање икада направљено око света" (Allen Jr & Sachtleben 1894, XI). Циљ њиховог путовања био је, како су сами истакли, упознавање са чудним народима. Из Њујорка су прешли бродом за Ливерпул, где су набавили бицикле и кренули на пут до Лондона, где су потом донели одлуку о светском путовању и направили план путовања кроз Европу, Азију и Америку. На ово путовање их је инспирисала управо књига Томаса Стивенса. Из Енглеске су прешли у Француску, и преко фрацуске ривијере стигли у Италију, одакле су из луке Бриндизи прешли у Грчку, и потом возили кроз Турску, Иран, Туркменистан, Узбекистан, Кину и Гоби пустињу до Пекинга, одакле су бродом прешли за Сан Франциско, те преко Аризоне, Новог Мексика, Тексаса и Илиноиса у пролеће 1893. стигли у Њујорк (Bunyan 2021). Након повратка са турнеје објавили су књигу *Бициклом преко Азије* (*Across Asia on a bicycle*), која се фокусирала само на њихову азијску турнеју.

Прва жена која је обишла свет на бициклу Ени Лондондери (Annie Cohen Kopchovsky, алиас Annie Londonderry, 1870–1947), је свој подвиг удружила са спонзором, произвођачем минералне воде са литијумским солима из Ну Хемпшира „Londonderry Lithia Spring Water Company New Hampshire". На путовање је кренула из опкладе према којој је требало да обиђе свет бициклом за 15 месеци, за награду од 10.000 долара. Она је у септембру 1894. године кренула из Чикага ка Њујорку, где је бродом отпловила за Француску. Бициклом је прешла раздаљину од Париза до Марсеја, одакле је путовање наставила бродом. Њена опклада није имала задат број километара који је требало да пређе бициклом, те је искористила путовање бродом, путујући од луке до луке, обављајући једнодневне излете на свакој станици на путу. Тако је посетила Александрију, Коломбо, Сингапур, Сајгон, Хонг Конг, Шангај, Нагасаки и Кобе. Из Јапана се вратила у Сан Франциско, и потом у септембру 1895. године у Чикаго, на почетну станицу пута (Zheutlin 2007, 11).

[2] Високо-точкаш (енгл. *penny-farthing, high wheeler*, нем. *Hochrad*) јавља се 70-тих година 19. века, са израженом карактеристиком високог предњег и малог задњег точка, са погонским механизмом на предњем точку, и касније точковима обложеним тврдом гумом. Међутим, несигурност и честе несреће, па чак и смртни исходи, који су пратили коришћење ових високих бицикала, допринело је да се 80-их појави тзв. „безбедни" бицикл (енгл. *safety bicycle*, нем. *Sicherheitsniederrad*), са којим је бицикл постепено задобио изглед какав и данас познајемо: са два једнака точка, средњим погонским механизмом са ланцем на зупчаницима и педалама које погон пребацују на задњи точак, као и пнеуматским гумама.

Само шест година након Сахтлабена и Алена, на светску бициклистичку турнеју кренули су Сигмунд Бахман и Јулијус Брандштетнер (Julius Brandstöttner, 1870–1944) из Аустроугарске монархије. Њих двојица требало је да поставе два рекорда: национални, да постану први Аустријанци који су обишли свет бициклом, и светски рекорд, обишавши бициклом свих пет континената (према тада важећој подели). Њихови претходници прелазили су бициклом само преко три континента – Европе, Северне Америке и Азије. Бахман и Брандштетнер требало је да пређу, поред наведених, и Аустралију и Африку. Ово путовање иницирано је опкладом са њиховим бициклистичким клубом „Бициклисти са Фише" и у сврху промоције бициклизма, не у рекламне сврхе. Сам двојац одражавао је политичку стварност Аустроугарске монархије: Брандштетнер, рођени Бечлија, представљао је аустријску страну, док је Бахман, рођен у Врбасу у тадашњој јужној Угарској, представљао мађарску страну. Њих двојица заједно су прешли Чешку, Словачку, Немачку, Холандију, Белгију, Француску и Енглеску, где Брандштетнер одустаје од даље турнеје. Бахман је потом сам прешао Сједињене Америчке Државе, Аустралију, Индију и Египат, одакле се вратио у Европу преко Италије. Потом је возио преко Словеније, Хрватске, Мађарске и Словачке, и стигао назад у Беч (*Radfahr-Sport* 1898, 15). Бахманова турнеја трајала је 22 месеца, током које је прешао 24.000 километара.

У време када и Жига Бахман 1896. године, на пут око света кренуо је шкотски новинар и аутор бројних путописа, Џон Фрејзер (Sir John Foster Fraser, 1868–1936), са двојицом пријатеља Самјуелом Ланом (Samuel Edward Lunn) и Френсисом Лоуом (Francis Herbert Lowe), возећи Ровер – енглески модел „безбедног" бицикла. Прешли су 30.958 километара за две године и два месеца, прошавши кроз 17 држава и преко три континента. „На ово путовање око света кренули смо бициклима јер смо мање-више уображени, волимо да се о нама прича и да нам се имена појављују у новинама. Остварили смо најдужу вожњу бициклом икада покушану" (Fraser 1907, 17). Кренули су 17. јула 1896. године из Лондона, преко Белгије, Холандије, Немачке, Аустроугарске, Трансилваније, Крима, Русије, Грузије, Турске, Ирана, Индије, Бурме, Кине, Јапана и Америке назад у Енглеску. По повратку, Фрејзер је написао књигу о њиховом путовању *Око света на точковима* (*Round the World on a Wheel*, 1899).

Бахманова турнеја

Сигмунд Жига Бахман (Sigmund / Zsigmond Zsiga Bachmann, 3. 9. 1864. – 21. 12. 1928), рођени Врбашанин, био је трговац који се бавио продајом и сервисом бицикала и цео свој живот посветио је бициклизму. Као младић напушта родно место и настањује се у Фишаменду,[3] варош јужно од Беча, где је држао радњу за продају бицикала. Био је члан локалног бициклистичког клуба „Бициклисти са Фише" („Radfahrer an der Fischa") и Удружења бициклиста Доње Аустрије „Остмарк" (Niederösterreichischen Radfahrerverbandes „Ostmark"). Бахман се такмичио на бициклистичким тркама на дуге стазе и освојио је 36 првих места на тркама у Бечу, Немачкој и Мађарској (*Otago Witness* 1898, 41). Након повратака са турнеје, у марту 1900. године, Бахман самостално отвара продавницу бицикала и у Новом Врбасу. Од 1898. године Бахман је био члан „Врбаског бициклистичког удружења / клуба" (Verbáßer „Radfahrer Verein", Verbáßer Bicykl-Club), а касније и председник бициклистичке секције Врбаског спортског клуба Новог Врбаса (Fahrrad-Section Vrbaser Sport Club VSC), коју је основао 1925. године (Wagner 1932, 36).

> Годинама је размишљао о великом путовању бициклом, марљиво читајући дела великих путника и сакупљајући мапе. Када је 1890-их године постало модерно путовати бициклом по свету без новца, и убрзо постало јавно да се они који су то предузели само претварају да су посвећени путници због гостопримства које им је пружано и да прекидају своја путовања при првој препреци, поставило се питање међу удружењем „Radfahrer an der Fischa" и „Niederosterreichische Radfahrer Verband Ostmark" да ли постоји неко ко би путовао по свету (*Kerékpár-Sport* 1898, 293–295).

Светска бициклистичка турнеја Бахмана и Брандштетнера била је резултат опкладе између двојице бициклиста и председника њиховог бици-

[3] Фишаменд је град југоисточно од Беча, на ушћу реке Фиша у Дунав. Административно потпада под округ Брук ан дер Лајта у савезној држави Доња Аустрија, а за град је проглашен 1987. године. У Бахманово време припадао је Бечу.

клистичког клуба „Бициклисти са Фише" Хајнриха Хемпела и неименованог имућног господина који је гарантовао награду од 20.000 флорина[4] по повратку. Поред наведених услова опкладе, Бахман је у интервјуима наводио да су циљеви ове светске турнеје били и да се докаже да је могуће путовати светом на бициклу, као и да се непосредно стекне искуство о бициклизму и условима за бициклисте уопште у разним земљама и деловима света.

> Два господина су први Аустријанци који су кренули на светску турнеју бициклом и доказали да у нашој отаџбини има довољно храбрости и енергије да се изведе тако смео подухват (*Deutsches Volksblatt* 1896, 16). То неће само доказати да је аустријска производња бицикала данас у рангу са много хваљеним енглеским и америчким производима по одличној изради и употреби само најбољих материјала, али и по томе колико су блиски и пријатељски односи свих бициклистичких клубова у свету данас (*Neuigkeits Welt-Blatt* 1896, 3–4).

Од бициклиста се тражило: да турнеју обаве у року од две године, да на путовање пођу без новца, да се током турнеје ослањају искључиво на гостопримство бициклистичких клубова и сународника у свету, да пређу најмање 20.000 километара и дотакну свих пет континената, као и да се током путовања служе искључиво немачким језиком.

Бахман и Брандштетнер су 17. септембра 1896. године из Беча кренули на светску бициклистичку турнеју под називом *Преко свих пет континената* (*Quer durch alle fünf Weltteile*). Током турнеје су недељно слали писма редакцији бечких новина *Deutsches Volksblatt*,[5] а која су објављивана у виду фељтона под насловом *Бициклом преко свих пет континената* (*Radfahrt quer durch alle fünf Weltteile*), у оквиру спортских вести током 1896. године. Ту налазимо, поред описа руте и градова кроз које су пролазили, и извесна запажања и занимљиве догађаје током путовања. Нажалост, редакција прекида са објављивањем њихових писама током новембра 1896, са последњим објављеним писмом из Париза. Прва вест о Бахману и његовој турнеји јавља се поново тек у новембру 1897, а потом поново од марта 1898. године под насловом *Пут око света* (*Reise um die Erde*) и спорадично потом све до краја турнеје, септембра 1898. године.

Бахман је у тренутку поласка имао 32 године и био тежак 68 килограма, описан као човек снажне атлетске грађе, висине 180 цм, док је његов пет година млађи колега и рођак Брандштетнер био сличне висине и тежио 75 килограма. Бахман је на светску турнеју кренуо са бициклом аустријске марке Стирија (Styria) из фабрике Јанеза Пуха[6] из Граца, док је Брандштетнер возио бицикл марке „Кондор" (нем. Condor), аустријског произвођача Карла Голдебанда (*Carl Goldeband, Fahrradfabrikant in Wien*).[7] Обојица су користили пнеуматске гуме марке „Континентал Пнеуматик" (*Continental Pneumatic*) модел 97, коју је производила аустријско-америчка фабрика гума у Бечу.[8] Заједно са пртљагом, њихови бицикли са црним челичним рамом, били су тешки око 30,75 килограма. Сам пртљаг, који је садржао само најнеопходније рубље и одећу, прибор

[4] Флорин – прометна кованица, знак валуте *ƒ* или fl. и ft. Флорин или фиорин је сребрни и златни новац, првобитно кован у Фиренци. Аустроугарски флорин (пре 1867. под називом гулден, као у Немачкој), у Мађарској под називом форинта, била је у оптицају у Аустроугарском царству званично од 1867. до 1892. године, а изашла је из оптицаја тек 31. 12. 1899. Један флорин/форинта = 100 крајцера (нем. *Kreuzer*, мађ. *krajcár*). Флорин и форинту потом замењује круна (нем. *Krone*, мађ. *Korona*) од 1892. до 1918. Једна круна = 100 филера (нем. *Heller*, мађ. *Fillér*), у односу 1 флорин = 2 круне.

[5] *Deutsches Volksblatt* је дневни лист штампан у Бечу од 1889. до 1922. године. Био је најважнији немачки национални и антисемитски дневни лист у Аустрији. Спортски додатак *Allgemeine Sport-Nachrichten* излази уз новине уторком од 1897. године, касније излази два пута недељно.

[6] Јанез Пух (Johann Puch, 1862–1914) био је словеначки механичар, проналазач и власник познате аустријске фабрике бицикала и аутомобила у Грацу. Од 1889. године производи „безбедни" бицикл Стирија у малој радионици *Styria Fahrrad-Werke, Joh. Puch & Comp.* у Грацу, где 1890. године оснива своју фабрику *Johann Puch & Comp. Fahrradfabrik*, која је извозила овај модел за Енглеску и Француску. Популаран модел који је освојио бројне бициклистичке трке и шампионате. Назив *Styria* преузео је према области којој припада Грац, у југоисточном делу Аустрије (енгл. *Styria*, нем. *Steiermark*, словен. *Štajerska*). Касније производи мотоцикле и аутомобиле. У Грацу се данас налази музеј Јанеза Пуха.

[7] Списак фабрика за производњу бицикла у Аустрији (Deutsches-Österreichisher Radfahrer 1898, 404).

[8] Аустријско-америчка фабрика гума у Бечу – *Österreichisch-Amerikanische Gummifabrik-Aktiengesellschaft Wien – Breitensee*, која је била произвођач *Continental Pneumatic* гума, основана је 1889. године. Од 1912. године фирма постаје део произвођача гума *Semperit AG*.

за кување, конзервирану храну, оружје и муницију, лекове, путна документа и резервне делове, тежио је око 20 килограма.



Слика 1. Јулијус Брандштетнер и Сигмунд Бахман током турнеје у Лондону. Извор: www.genealogy.com

Планирана рута путовања, са почетном и завршном тачком у Бечу, разликовала се од руте коју је Бахман успео да оствари. Двојица бициклиста планирали су да из Беча крену на север, кроз Чешку, Словачку и Немачку, одакле би се потом упутили за Норвешку и Шведску, где су планирали да ће стићи до 1. октобра. Из Скандинавије би потом кренули на југ, до Француске и Шпаније, одакле би се укрцали на брод за Америку. Преко америчког континента план их је водио од Њујорка преко Чикага до Сан Франциска, одакле би бродом прешли у Јапан. Путовање би наставили даље копном преко Кине, Вијетнама (тадашњи Француски протекторат Тонкин) и Сингапура, потом би бродом отпловили за Аустралију и назад за Индију. Индијски потконтинент би прешли бициклом од Калкуте до Мумбаија, одакле би се бродом упутили ка Африци, где би возили преко Абисиније (Етиопија), Египта и кроз Сахару. Из Африке су потом планирали да направе круг по Малој Азији. Тако би из Африке бродом прешли прво до Грчке, одакле би преко Истанбула направили круг по Малој Азији, односно данашњој Турској, и потом би бродом отпутовали за луку Бриндизи, те преко Италије до луке Трст и одатле назад у Беч (*Capricornian* 1898, 31).

> Пажљиво су разматрали цео план путовања пуна три месеца, и нису се прибојавали никаквих нарочитих препрека осим становника Индије и грознице која је тамо тренутно владала, против које су предузели неке превентивне мере од почетне тачке свог путовања (*Znaimer Wochenblatt* 1896, 7).

Светска бициклистичка турнеја *Преко пет континената* започета је европском турнејом двојице бициклиста, која је трајала од 17. септембра 1896. године до краја марта 1897. године, када је требало да напусте Енглеску. До Лондона су прешли око 5000 километара. Из Беча су прошли кроз Моравску (Словачка) и Бохемију (Чешка) и напустили тадашњу Аустроугарску. Потом су возили кроз Немачку, пратећи ток Лабе на север те земље, одакле су почетком октобра, одуставши од турнеје по Скандинавији, кренули одмах на југ, кроз Холандију и Белгију, и стигли у Француску почетком новембра 1896. Потом су одустали од одласка за Шпанију, те су из луке Бордо кренули бродом за Енглеску у коју стижу последње седмице јануара 1897. године. Ово је једина турнеја коју је Бахман возио заједно са клупским колегом и рођаком, Јулијусом Брандштетнером, и једина коју је и сам Јулијус довршио. Бахман је у Лондону доживео саобраћајну несрећу, где је у судару са кочијом озбиљно повредио стопало. Већ пар дана након удеса, Брандштетнер напушта Бахмана и одлази 6. априла бродом за Њујорк, где је одустао од даље турнеје и остао тамо да живи.

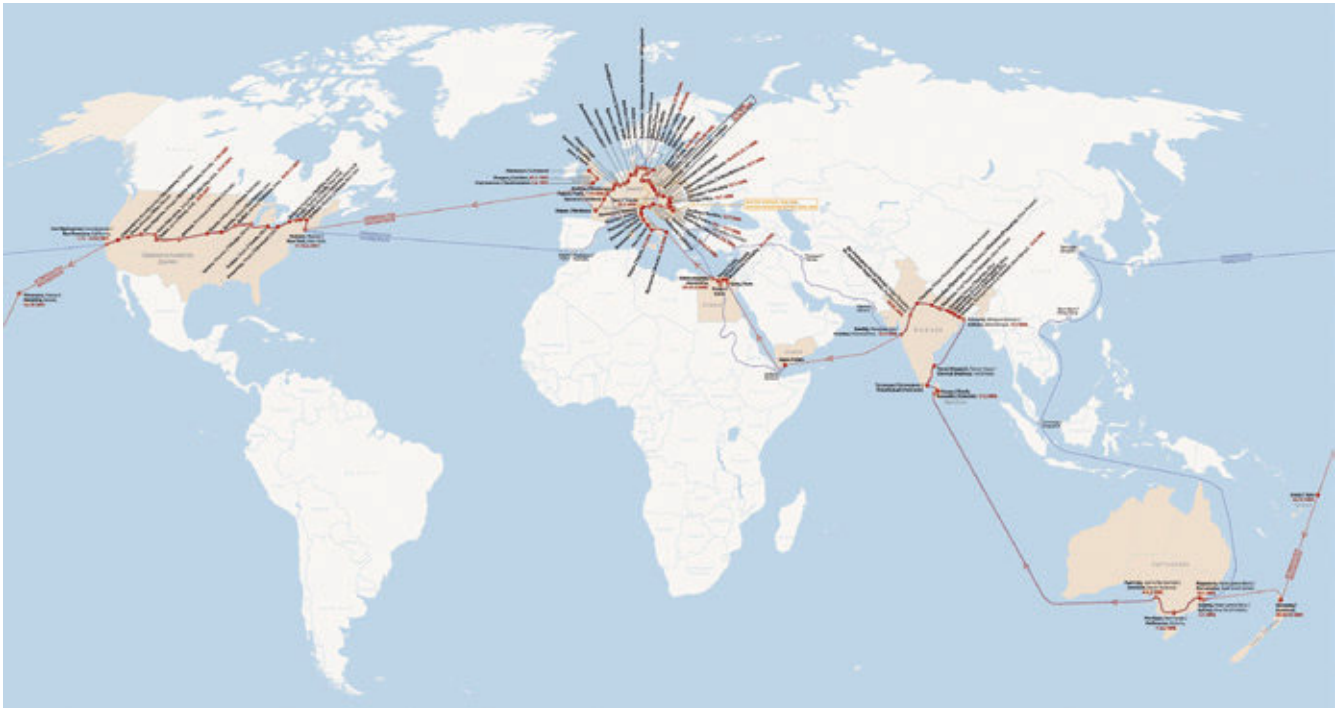
Наставак светске бициклистичке турнеје, која је водила кроз Сједињене Америчке Државе, Бахман је прешао сам. Након двомесечног боравка у болници у Лондону, Бахман се укрцао на прекоокеански пароброд „Ст. Паул" („SS Saint Paul"), који је у подне 5. јуна 1897. године испловио из Саутемптона и пристигао у Њујорк 11. јуна у 15 часова. Рутом која је водила од Њујорка, преко Чикага, Омахе, Денвера, Солт Лејк Ситија до Сан Франциска, прешао је у периоду од јула до новембра 1897. године. Од почетка светске турнеје, од Беча до Сан Франциска, на бициклу је прешао укупно 13.785 километара (*Radfahr-Sport* 1897, 15). Аустралијска турнеја трајала је свега месец дана, од 3. јануара 1898. године, када је допутовао у Сиднеј, а завршила се 5. фебруара, одласком бродом за Индију. Најкраће турнеје биле су преко Азије и Африке, чему

је с једне стране допринело све мањи број месеци до завршетка турнеје, а с друге стране уопштено узевши изостанак адекватне подршке какву је на путовању имао кроз Америку и Аустралију. Боравак у Индији је трајао два месеца, од средине фебруара до средине априла 1898. године, пре него што је наставио пут за Африку. Азијска турнеја, испрва планирана преко Јапана, Кине и Вијетнама, сведена је само на пролаз кроз Индију. Допутовао је бродом у Коломбо (Шри Ланка), одакле се потом упутио за Калкуту и преко Веранасија, Алахабада и Гвалиора, стигао у Бомбај 12. априла 1898, одакле се потом бродом упутио за Африку. Колико дуго је трајао његов боравак у Африци нисмо успели до краја да утврдимо, због извесне дилеме око датума повратка на европско тло. У интервјуу који је дао након повратка угледном спортском листу из Печуја, Бахман је навео да је прошао само кроз Египат (*Kerékpár-Sport* 1898, 293–195). У Александрији се укрцао на брод за луку Бриндизи у Италији, одуставши од турнеје по Грчкој и Малој Азији. У Аустроугарску монархију се вратио 22. маја 1898. стигавши у луку Трст након вожње преко Италије. Одатле се преко Љубљане и Загреба прво упутио ка Новом Врбасу где стиже 3. јуна. Након месец дана боравка у свом родном месту, Бахман је преко Печуја, Будимпеште и Братиславе, стигао прво у Фишаменд 24. јула, а потом у Беч 30. јула.

Током целе светске турнеје, Бахман се трудио да се држи установљене руте путовања упркос изменама, и увек уз благослов свог клуба са којим је током целе турнеје био у контакту. Од скандинавске руте у октобру 1896. су одустали због лошег времена, јаких ветрова и кишних дана, који су им отежавали напредак. Од одласка у Шпанију крајем 1896, одакле су требали бродом за Америку, одустали су вероватно због затегнутих односа у вези са Кубом, између САД и Шпаније (који су 1898. године резултирали америчко-шпанским ратом), те су проценили да је боље да у САД пређу из Енглеске. Долазак Бахмана прво у Аустралију у јануару 1898. није испрва променило планирану руту преко Јапана, Кине и Вијетнама; од њих је одустао тек у Мелбурну, схвативши да има све мање времена за завршетак турнеје. Од вожње бициклом по пустињским пределима Африке одвратило га је лоше искуство вожње кроз Аустралију, која се показала „непогодна за бициклизам, те је једном приликом одлучио да вози преко железничких прагова, који су, иако „мало трупкави", свакако су били пожељнији од сирове земље" (*Otago Witness* 1898, 41). Оба континента су други бициклисти избегавали на својим бициклистичким турнејама због изузетно неповољног терена за вожњу бицикла.

Последња фаза светске турнеје водила је из Египта бродом у Грчку, одакле је требало да направи круг по Малој Азији и потом се из Турске упути бродом за Бриндизи у Италији. Од овог дела пута одустао је вероватно због приче о трагичној погибији америчког бициклисте Френка Ленца, са којим су га упоређивали током боравка у САД. Френк Џорџ Ленц (Frank George Lenz, 1867–1894), амерички бициклиста немачког порекла, убијен је маја 1894. године у близини Ерзурума у источној Анадолији, тадашњег Отоманског царства, током свог покушаја светске бициклистичке турнеје. Такође, један од разлога за избегавање Турске били су и масовни погроми и убиства Јермена и других хришћана, познатим као Хамидијски масакри. Заједно узети, били су довољан подстрек за одустајање од проласка кроз те делове, посебно након лошег искуства током проласка кроз Индију, где је више пута нападан, па чак и рањен, у сусретима са локалним становништвом, услед нетрпељивости према европском становништву због оштрих мера британске колонијалне управе у вези са сузбијањем куге, што је довело до оружаних побуна по градовима и појачане несигурности широм те земље (*Deutsches Volksblatt* 1898a, 13).

Вест о успешно завршеној бициклистичкој турнеји Сигмунда Бахмана, првог бициклисте из Аустроугарске монархије који је начинио тај подвиг, обишла је свет. Бројне дневне новине у Америци, Аустралији, Британском царству, Аустрији и Мађарској, пренеле су вест о Бахмановој успешно завршеној светској бициклистичкој турнеји и добијеној опклади (*Deutsches Volksblatt* 1898b, 13; *Pester Lloyd* 1898, 6; *The Referee* 1898, 7; *The Herald* 1898, 4; *The Western Australian Goldfields Courier* 1898, 16; *Las Vegas Daily Optic* 1898, 3; *The Times* 1898, 5). Иако је тврдио да ово путовање није предузето са циљем рекламирања, током турнеје је, у више наврата, слао дописнице произвођачу пнеуматских гума, које је похвалио као издржљиве. На крају турнеје, произвођач гума је користио његов подухват



Слика 2. Мапа планиране и остварене руте светске бициклистичке турнеје, са убележеним градовима кроз које је прошао, са изложбе *Сигмунд Жига Бахман – врбаски глобтротер* у Градском музеју Врбаса.
Аутор: Александар Стојановић.

у сврху рекламе својих производа. Но, главни мотив који је Бахмана подстакао на тако захтевно путовање била је жеља да покаже шта је људска воља способна да постигне, као и колико су блиске и пријатељске везе међу бициклистичким клубовима широм света. Увек је имао пуно поверења у своју способност да успешно обави своју светску турнеју, и иако је на пут пошао без финансијских средстава и зависио од гостопримства колега бициклиста и сународника за подршку,

> никад се није осетио ускраћеним. Свуда се издржавао уз помоћ коју су пружали бициклистички клубови. Са финансијском подршком шкрти су били само у Египту и Италији, пошто и те земље живе од странаца. Од седам путовања бродом, платио је само једно – од Сан Франциска до Сиднеја, али је и овде путовао са картом у пола цене захваљујући љубазности капетана, другде је добио посао у кухињи на броду. Његово путовање је коштало 11.000 форинти, али каже да би, ако би морао да плати све и да путује удобно, не без оскудице, трошкови порасли на 25.000 форинти (*Kerékpár-Sport* 1898, 293–295).

Најдужа раздаљина коју је прешао у једном дану било је око 173 километара, минимално 32 км. Од почетка турнеје, просечно је на дан прелазио око 83 км.

Послати на турнеју како би постали *први Аустријанци* који су обишли свет на бициклу, Бахманова повреда и одустанак Јулијуса Брандштетнера од даље турнеје, распршила је снове о постизању националног рекорда. По повратку у Аустрију, Бахманова светска турнеја сведена је на његов лични подухват, док је у Мађарској део јавности прихватао, а део остао скептичан према Бахману као *првом Мађару* који је обишао свет на бициклу, тако да се може рећи да га ни Аустрија ни Мађарска нису овенчали „националном славом". Упркос томе, Жига Бахман био је први човек из тадашње Аустроугарске монархије који је бициклом обишао свет, само шест година након Сахтлебена и Алена, поставивши светски рекорд преласком преко пет континента. Такође, Бахман је и први Врбашанин који је остварио један такав подухват.

Током целе своје светске бициклистичке турнеје, Бахман је водио дневник у којем је бележио

> обичаје народа, писао о односу разних религија према Богу, о свечаном спаљивању мртваца у Индији коме је присуствовао, извештавао о махараџином богатству и луксузу, описивао живот Ин-

дијанаца у САД и дао опширна запажања о животињама. Упечатљиво је извештавао о дочецима у конзулатима или код владара који су њему у част били приређени (*Werbasser Zeitung* 1993, 8–9).

Осим дневника, са собом је носио и бележницу у коју су се уписивали председници или секретари бициклистичких клубова, власници хотела, редакције спортских новина и многи други, чија посвета и потпис су служили као печат у пасошу, потврда да је Бахман заиста посетио дато место на задатој рути бициклистичке турнеје. Нажалост, Бахманов дневник и бележница још увек нису пронађени. О њиховој судбини сазнајемо од његовог рођака, Ернста Меца (Ernst Metz):

> То путовање је било у оно време интернационална сензација. Ја сам то путовање описао у мом дипломском раду у Учитељској школи (Private Deutsche Lehrerbildungsanstalt).[9] Од његове животне сапутнице / невенчане супруге Мелани Бауц (Melanie Bautz) добио сам као извор за свој рад његов дневник са путовања, књигу са белешкама из конзулата и великим бројем новинских исечака на скоро свим језицима света, у којима је извештавано о његовом путовању. Свој рад са свим изворима предао сам професору Адалберту Карлу Гаусу (Adalbert Karl Gauß). На жалост, нисам га добио натраг. Тако су безбројни документи савремене историје заувек изгубљени (*Werbasser Zeitung* 1993, 8–9).

Губитак његовог дневника и бележнице са путовања у вихору Другог светског рата чини један од два главна разлога за падање у заборав Бахманове светске бициклистичке турнеје. Други разлог је – иако је од самог почетка био у плану – што Бахман није објавио свој дневник са путовања у виду књиге након турнеје, као што је то била пракса код других светских путника. Бахман је годинама након повратка са светске турнеје држао предавања о својим доживљајима и причао о људима и културама са којима се сусрео током путовања. Током светске турнеје он је сакупљао разне предмете из природне и културне историје народа са којима је долазио у контакт, које је спаковане у два сандука послао у Беч, а потом у Нови Врбас (*Telecska* 1898, 2). Њихова даља судбина нам није позната. Ипак, можемо рећи да су његови записи и предмети које је сакупио током путовања били први етнолошки записи и најранија позната приватна колекција егзотичних предмета етнологије Старог и Новог света у Врбасу. Иако није објавио свој дневник са путовања, он нам ипак указује како су његови записи, као и предмети које је сакупљао на својим путовањима, били *меморабилије* које су обележиле његова аутентична искуства, и представљала су материјалну манифестацију културног и друштвеног капитала[10] стеченог на путовању по свету. Његове представе о народима и културама са којима је долазио у контакт, као и могуће антрополошке рефлексије настале током путовања, овом приликом остају недоступне. Зато нам преостаје да, на основу сачуване грађе, реконструишемо ток његовог путовања, уз наду да ће се његов дневник једног дана појавити и употпунити ову причу.

ЛИТЕРАТУРА

Allen, Thomas Gaskell, Jr., and William Lewis Sachtleben. 1894. *Across Asia on a Bicycle*. New York: The Century Co.

Australian Town and Country Journal. 1887. "Thomas Stevens: The Famous Tourist on Bike." February 5: 40.

Bourdieu, Pierre. 2021. *Forms of Capital: General Sociology. Volume 3: Lectures at the Collège de France 1983–1984*. Cambridge: Polity Press.

Bunyan, Roger. 2021. "William Sachtleben and Thomas Allen." *Adventure Travel*. https://www.wiredforadventure.com/article/trailblazers-william-sachtleben-and-thomas-allen/.

Wagner, Fritz. 1932. *Die Geschichte des Verbaser Sportlebens 1912–1932 / Istorija sportskog života u Vrbasu*. Novi Vrbas: Werbasser Buchdruckerei Heinrich Pleesz.

[9] Приватна немачка учитељска школа у Новом Врбасу (*Private Deutsche Lehrerbildungsanstalt*) почела је са радом 1933. године, када је пресељена из Зрењанина (Великог Бечкерека), где је основана две године раније. Школа је престала са радом 1944. године. Била је смештена у згради девојачке грађанске школе, данас зграда ОШ „Братство-јединство". Мец је дипломирао током година Другог светског рата.

[10] Француски антрополог Пјер Бурдије, проширио је идеју капитала, односно прави разлику између економског, друштвеног, културног и симболичног капитала. Друштвени капитал чине средства на бази припадности групи, чланства, односа, мрежа утицаја и подршке. Културни капитал чине различити облици знања, вештина, образовања и предности које особа поседује и који му дају виши статус у друштву (Bourdieu 2021).

Deutsches Volksblatt. 1896. "Radfahrt quer durch alle fünf Weltteile." September 18: 16.
Deutsches Volksblatt. 1898a. "Reise um die Welt." April 15: 13.
Deutsches Volksblatt. 1898b. "Der Weltreisende Herr Sigmund Bachmann." July 30: 13.
Deutsches-Österreichischer Radfahrer – Illustrirte Fachzeitschrift. 1898. "Fahrradfabrikanten und Fahrradhändler." August 20: 404.
Ernst Metz. 1993. "Vor Hundert Jahren." *Werbasser Zeitung Wochenblatt*, September, 8–9.
Zheutlin, Peter. 2007. *Around the World on Two Wheels: Annie Londonderry's Extraordinary Ride*. New York: Citadel Press Books.
Znaimer Wochenblatt. 1896. "Per Rad durch die ganze Welt." September 19: 7.
Kerékpár-Sport. 1898. "Kerékpáron a világ körül." August 10: 293–295.
Las Vegas Daily Optic. 1898. "Sigmund Bachmann." August 15: 3.
McCullough, Robert L. 2015. *Old Wheelways: Traces of Bicycle History on the Land*. Cambridge, MA: MIT Press.
Neuigkeits Welt-Blatt. 1896. "Radfahrt durch alle fünf Welttheile." August 9: 3–4.
Norwood, Arlisha, and Mariana Brandman. 2022. "Nellie Bly." National Women's History Museum. www.womenshistory.org/education-resources/biographies/nellie-bly.
Otago Witness. 1898. "Cycling Round the World." March 3: 41.
Pester Lloyd. 1898. "Auf dem Rade um die Erde." July 19: 6.
Pierce Miller, Amy. 2019. *The Globetrotter: Cosmopolitan Travel, Connecting Cultures and Conjuring the 'Authentic' East, 1870–1920*. London: University College London.
Prćić, Tvrtko, Jasmina Dražić, Mira Milić, Milan Ajdžanović, Sonja Filipović-Kovačević, Olga Panić-Kavgić, and Strahinja Stepanov. 2021. *Srpski rečnik novijih anglicizama*. Novi Sad: Filozofski fakultet.
Radfahr-Sport. 1897. "Rundschau. Österreich." November 12: 15.
Radfahr-Sport. 1898. "Um die Erde." June 3: 15.
Telecska. 1898. "Reise um die Welt auf dem Fahrrad." June 11: 2.
The Argus. 1892. "The Tour of the Archduke Franz Ferdinand." October 26: 5.
The Herald (Los Angeles). 1898. "Round the World Awheel." August 14: 4.
The Referee. 1898. "Cycled Round the World in Two Years." September 14: 7.
The Times. 1898. "Wheeling Round the World." August 21: 5.
The Western Australian Goldfields Courier. 1898. "Round the World A-Wheel." September 17: 16.
Franz Ferdinand's World Tour. Pristupljeno 1. 6. 2026. www.franzferdinandsworld.com.
Fraser, John Foster. 1907. *Round the World on a Wheel*. London: Methuen & Co.
Capricornian. 1898. "Cycling." January 15: 31.

Milica Milović, Town Museum – Cultural Centre of Vrbas

THE FORGOTTEN GLOBETROTTER FROM VRBAS: SIGMUND ZSIGA BACHMANN

Summary

Sigmund Bachmann (1864–1928) was the first person from Vrbas and the then Austro-Hungarian Monarchy to travel around the world by bicycle. Bachmann's adventure around the world was reported by numerous newspapers in the countries he visited during his travels between 1896 and 1898. The paper deals with the presentation of Bachmann's tour, his place among other cyclists who undertook similar journeys around the world, and the reasons why Bachmann's undertaking was forgotten. Bachmann's travelogue, in which he wrote about the customs and rituals of the people he encountered during the tour, represented a form of ethnographic record. The objects he collected during the tour formed the first private collection of ethnographic objects in Vrbas.