

Száz év előtt jelent meg Pesten az első gépkocsi

Autocentenárium egykoru riportok tükrében

Százegynéhány év előtt Angliában erős harc folyt azért, hogy *sinen* járjon-e a gőzkocsi vagy szabadon? Végre is a *sinen*járó gőzkocsi győzött: a szabadon járó gőzkocsit oly kegyetlenül megrendszabályozták, hogy az nem tudott versenyezni a másikkal. A fejlődés tehát a *vasut* irányában tolódott el az *autó kárára*. Hogy mennyire erőszakosan, azt manap látjuk, amikor egy évszázados visszaszorítás után az autó diadalmasan magáénak hirdeti a jövőt.

Nem ment simán ez a győzelem. *Sir Goldsworth Gurney* gépkocsija üzletileg nem vált be Angliában, de hire elterjedt az egész világon. Pesten már 1829-ben magyar újságikkal volt olvasható Gurney eredményeiről, majd később arról, hogy egy bécsi mechanikus, Ifj. *Voigtlaender Frigyes*, efféle kocsit hozott Angliából a szárazföldre, ezen vagy legalább ezzel tesz európai utat, amelynek során Pestre is eljön.

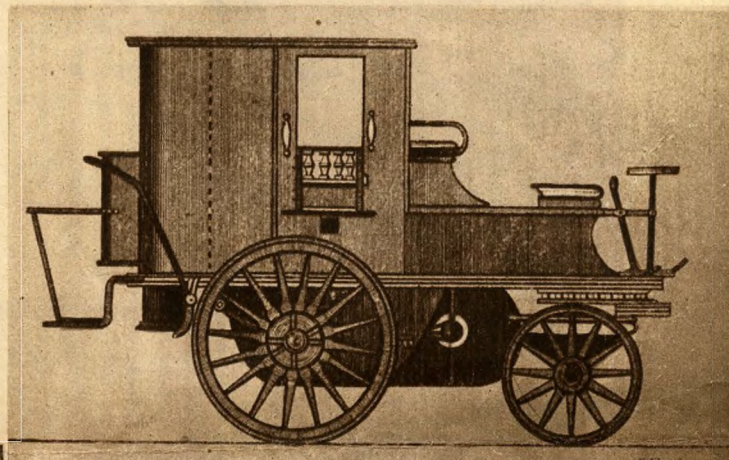
Fiatal újságrásunk lelkesen közölte a híreket a közeledő gépkocsiról. Volt is erre ideje, mert *Voigtlaender* hosszú stációkat tartott utja közben. 1834 nyarán Nürnbergben volt a gőzkocsi, novemberben Bécsben. A *Hasznos Mulatságok* megírta, hogy *Voigtlaender* kellemes kirándulást tett a Praterben; „valami pompásan vezeti gépét, olyannyira, hogy az öt követő lovaglókat vágtatva sem érkezhettek vele”.

A *Honművész* két hét múlva már azt is tudta, hogy a kocsi „Magyarországba hozatik s Pozsony és Pest közt fog rendszeresen cirkálni”. Erre karácsonyi számában ismét a *Hasznos Mulatságok* dupláztak rá hosszú cikkel, amelynek végén elmondják, hogy mily derék dolog lesz „ha lovak nélkül s mind emellett mégis kényelmes kocsikban rándulhatunk ide s oda szélesebbeséggel; de vajjon nem ijednek-e meg kocsinktól az együgyű parasztok s lovak, azt vélvén, hogy gonosz lelkek vagy boszorkányok közelednek feléjük”.

A gépkocsi végre csakugyan eljutott Pestre és 1835 má-



*Gurney gőzkocsija Londonban 1827-ben.
Alsó kép: Voigtlaender Pesten bemutatott gőzkocsija
1835-ben.*



A legelső magyar gépkocsi 1909-ből; kormányánál Osonka János, a gépkocsi tervezője.



Kossuth Ferenc autóján a képviselőház előtt 1909-ben.

jus 16-tól kezdve nyilvánosan látható volt a Dunaparton, amiről a *Honművész* ezeket jelenti:

„*Voigtlaender* ur volt Németországban az első, ki gőzkocsit szerze s azt Angolországból elhozta Bécsbe, ami tízezer ezüst forintjába került. Most Pestre hozá és 1835 május 16-án a kereskedőség háza előtt egy különösen készült deszkabódében nyilvános megtekintés végett 20 ezüst kr. díjért kiállítá. A kocsinak vaspléhből készült almáriumában történik a gőzfejlés; az almáriom előtt van hat személyre való ülés, melyeket kívánság szerint fedél alá is lehet tenni. A kerekek fából vannak, szélesek s erős készültek. Nehézsége 65 mázsa.”

Május 31-én végre mozgásban is bemutatták a nevezetes kocsit az Ujépület nagy udvarában. „Feszült figyelemmel vártuk — írja a *Honművész* — a csodamű elindulását, végre hatodfél óraker mozgásba jutott. A kocsi hátulján álló ember vasvesszővel a szénttűzet élesztette, egy ember elől állott s a csöket kormányozta. *Voigtlaender* ur maga a kocsis helyét foglalá el, hol a mozgékony kerekeket igazgatta és ezeknek segedelmével tette a kocsi fordulóit. Az egészről úgy tetszik, hogy a gőzkocsinak próbajárása itt sem volt szerencsésebb, mint Bécsben. A két első próbajárásnak mindegyike alig tartott négy percre, sebessége csak igen lassu üggetéshez hasonlított, harmadik megindulás után pedig megállott s tovább indítani nem lehetett. A tulajdonost ezen izzasztó zavarodástól a jótékony ég ki akará segíteni, mert sűrűn kezdett esni s midőn a kocsit a hirdetésményben ígért utolsó mutatványra, t. i. a visszafelé futásra — hátrálásra — reá akarták birni, csakugyan reabirták, a nézők is hátrálni kezdtek az eső elől...”

Ime, ez volt az első ló nélkül járó kocsi Pesten pontosan száz év előtt. A kocsiépítők azonban nem tudtak a ló gondolatától megszabadulni s e kezdetleges gépkocsikon szinte helyet hagytak a lónak. Talán azért, hogy szükség esetén lovat fogathasson eléje a megszorult vezető. Az autó valóban csak a háboru előtti években szabadult meg lovakocsi formájától. Erre jó példa az első magyar gépkocsi, amelyet 1909-ben tervezett meg Osonka János. A budapesti autocentenáriumhoz joggal csatlakozik ez a kocsi, amely túlélte negyedszázadát.