

AZ AUTÓ REGÉNYE

1. Budapest autó nélkül

— Hatschek Béla optikusé volt az első autó Budapesten... Én Hatschek Adrienne vagyok. Az apám volt az optikus.

Így kezdte New Yorkból írt levelét 1970-ben Bögnerné Hattay Adrienne, aki ezen a művésznévén valaha a budapesti Népopera (a mai Erkel Színház) tagja volt. Közlését fénykép tanúsítja, amely 1895-ben készült a főváros utcáin elsőként végigguruló autóról. Az akkor ötesztendő kislány az édesapjával látható a kocsis hátsó ülésén. Ismerjük a hozzá kapcsolódó eseményeket is, az első budapesti autó premierjének történetét.

Milyen lehetett a város, *hogyan élt Budapest abban az időben*, amikor még egyetlen autó sem koptatta a köveit?

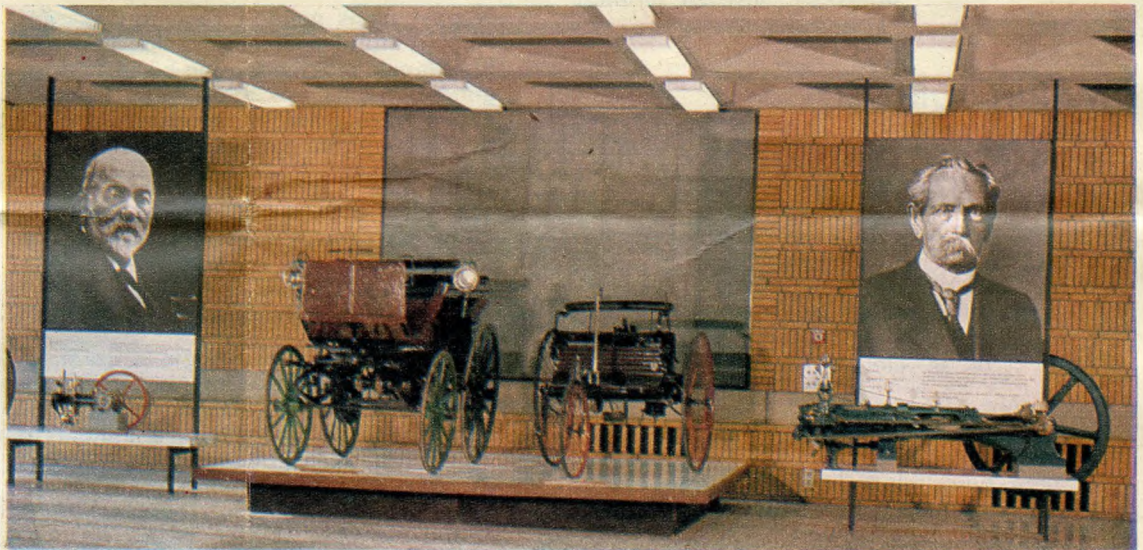
A félmillió lakosú, tíz kerületből álló fővárosban lázas építkezésekkel készülnek a Millennium ünnepségeire; szervezik az ezredéves kiállításokat, már 66 kongresszus szerepel a programban és befejezéséhez közeledik az új Országház, s a Múcsarnok építése. Napjainkban ezekre az évekre emlékeztek a Hősök tere akkor alapozott szoborsora, a ligeti Vajdahunyad vára, a Közlekedési Múzeum, az Iparművészeti Múzeum, a mai Néprajzi Múzeum (egykor a Királyi Kúria — a legfőbb bírói fórum — és a Budapesti Királyi Tábla) épülete és a Szabadság (avatáskor Várház téri, majd Ferenc József) híd. A város akkori szélén (!), üres grundok, palánkokkal kerített raktárak rideg környezetében épült a Vigszínház, mind több ház sorakozik a Nagykörúton és a később Andrássy útnak elnevezett új Sugárúton (ma: Népköztársaság útja).

Bérmocsos, omnibusz, lóvasút

A főbb útvonalakat már kockakő borítja, és kiépültek a járdák is. Az olajégőket évtizedekkel ezelőtt váltották fel a gázlámpák (uralmuk az első világháború végéig tart), de a külterületeken még petróleum világít, akárcsak a legtöbb lakásban. „Jobb” helyeken az otthonokban is leginkább gázcillár ragyog, bár a rendszeres áramszolgáltatás már két éve megkezdődött. A járdákon 1890-ben állítottak föl először hirdetőoszlopokat, a *kocsiúton* pedig bőven akad még ökrösfogat, szamárkördé és csörmpölő szekér is. Legtöbb a lófogató jármű. A személyszállítás jórészt magánfogatok és az 1827-ben királyi pátenssel szabályozott bérmocsos bonyolítja le.

Vörös Károly képzeletbeli utazója elmondja, hogy 1893-ban Pesten piros, Budán fehér számtáblával jelölt bérmocsosok közlekednek: 316 kétfogató *fiáker* és 361 egylovas *konflis*. (Előbbi a francia fiacre magyarítása; utóbbi a latin-angol-német „komfortáblis” — kényelmes — szóból rövidült konflisra.) Díjszabásuk elég magas. A fiáker egy teljes órára 1 forint, annál rövidebb időre 80 krajcár, egy órán túl pedig a taxa negyedóránként 25 krajcárral emelkedik. Egész napos — reggel 7 órától este 9-ig — tartó igénybevétel 7 forint, de közben két órát a lovak etetésére kell fordítani. Taxamétert csak később, 1898-tól szerelnek fel a bérmocsosokra, amikor már nagyon sok a panasz a visszaélésekre.

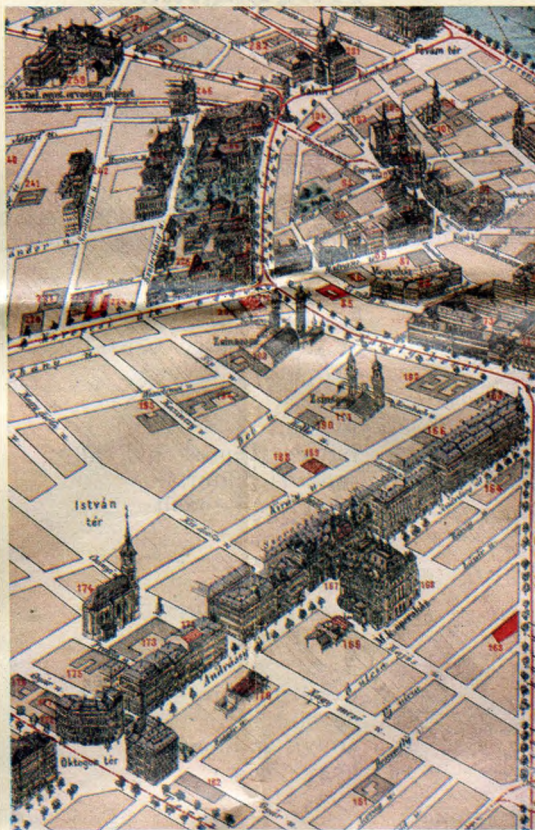
A szonokban gyakran idézett *omnibusz* az or-



A világ első két autója: Daimler egykerekűje (balra) és Benz háromkerekűje (jobbra), a Daimler-Benz Múzeumban, Stuttgart-Untertürkheimben

szágúti postakocsik mintájára született, első járata Pest-Budán 1832-ben indult meg, és ebben az időben nyolc vonala van. Legnépszerűbb a Belvárosból a Városligetbe vezető járat és a

Budapest térképe — akkoriban



Mintegy 400 millió autó közlekedik ma a világ útjain, egyre több a mi tájainkon is, s az autók gyártása és a forgalom fenntartása milliókat foglalkoztat. Miből született mindez? Hogyan fejlődött máig a már-már fenyegető méretű motoráradat?

Az autó alig 90 éves regényéről kezdünk hat részből álló cikksorozatot. Kiváló szakemberek adnak képet az autó megjelenéséről Budapesten, az autózás kezdetéről, hazai fejlődéséről, magyar szakemberek nagyszerű alkotásairól, az autósport izgalmairól és a mai autózás kialakulásáról.

hosszú Király (ma: Majakovszkij) utcán végig 10 krajcár a jegy ára.

Az omnibuszt többnyire két ló vontatta, csak a Lánchíd budai hídfőjénél áll egy lovasgyerek, vállán a kellő felszereléssel, s egy harmadik lovat is befog a kocsis elé, hogy az Alagút kapuján segítsen felhúzni. Aztán kifogja, visszaballag a hídfőhöz s várja a következő járatot. A jelenet a városképhez még a húszas évek elején is hozzátartozik.

Tömegforgalmat — akkori értelemben — az 1866-ban megindult *lovasút* bonyolítja le Pesten is, Budán is. Az autó bemutatkozásának évében mintegy 70 kilométeres, szerteágazó sínhálózat közlekedik reggel 5–6 órától este 9–10-ig, aránylag olcsó viteldíjjal. Alkonytát a *villamos* jelenti, amelynek első próbajárata még keskeny vágányon 1887. november 28-án indult meg a Nagykörúton a Nyugati pályaudvar és a Király utca között. Első állandó járatát 1889-ben indították meg az Egyetem tértől a Stáció (ma: Baross) utcán az Orczy térig, majd a következőt az Akadémia Duna-parti épületétől, szűk belvárosi utcákon keresztül, a Nyugati pályaudvar mellett, a mai Rudas László és Dózsa György úton a Városligetbe. Ez utóbbi az *első vonal Európában* — büszkélkedik a korabeli útmutató —, amely föld alatti vezetékkel egy város belsejébe hatol. (Az áramszedő a kettős sín között lenyúlva érintkezett a vezetékkel — sok baj volt vele, ha a rés elszennyeződött, ha hó esett...)

Történetünk kezdetén már számos vonalon járnak a Budapesti Városi Villamos Vasút kocsijai. 1895-ben a lovasútat fenntartó Budapesti Közúti Vaspálya Társaság is hozzáfog vonalait villamosításához és a Margitszigeten 1928-ig fenntartott járat kivételével, azt három év alatt be is fejezi. Nem számok jelzik a járatokat, hanem színes tárcsák, ahogy a lovasút vonalait is színes zászlócskákról lehetett megkülönböztetni. A pestieknek ekkor már régi ismerőse a



Az első budapesti autó 1895-ben, „bakján” (a volánnál) a tulajdonos



A Deák tér a múlt század végén: a síneken lóvasút, várakozó fiaker és konflis, a jobb alsó sarokban omnibusz

várbeli sikló, a fogaskerekű, a Dunán közlekedő propeller és figyelik, hogyan épül az Andrássy úton, nyitott árokban a földalatti. Sokféle járművet ismernek — autóról még alig hallottak.

Furesa hírek a „robbanó motorról”

Az autó regényének magyarországi fejezete azokkal a szórványos hírekkel kezdődik, amelyek a gépkocsiról hébe-korba mégiscsak eljutottak hozzánk, meg Bánki Donát és Csonka János kísérleteivel, a félelmetesen hangzó „robbanó motorral”. Mire aztán a közeli Bécsben forgalomba kerül néhány automobil, társaságban, kávéházi asztalok mellett élénk viták indulnak az új találmány jövőjéről.

Ilyen vita színhelye a Nicoletti kávéház terasza is az Oktogonon (ma: November 7. tér). A földalatti építése innen halad a Belváros irányába, palánkok zárják el a kilátást a szemközti Abbazia felé. Ez nem zavarja a törzsvendegeket, akik közül az egyik sarokasztal műszaki érdeklődésű embereké, mérnököké. Egyikük bécsi újtárol mesél és prospektust, képeket mutat a legújabb közlekedési csodáról, a ló nélküli hintóról, a feltaláló Benzről, s első háromkerekű automobiljáról. A legújabb árjegyzékben már négykerekű autót mutat.

Az asztaltársak között Hatschek Béla magafeledten figyel az elbeszélőt, azután elkéri a német prospektust.

Ki ez a Hatschek Béla? Kereskedő? Technikus? Mindkettő. Két helyen van üzlete: a Váci utca 11-ben és az Erzsébet (ma: Lenin) körút 5-ben. Műszereket, villamos jelző- és világítási, optikai cikkeket árul, s van Bécsben egy műszemkészítő üzeme is: az „Első Magyar és Ausztriai Emberi Műszem Készítő”.

A vita aznap és még sokáig tovább folyik — közben Hatschek a prospektus alapján Benz bécsi képviselőjénél titokban megrendel egy automobil, elsőként Magyarországról. Jómódú, teheti. Egy hét múlva már értesítést kap: a „I. G. típusú Benz voiturette” útban van Budapest felé — vonaton.

Nyurga fiatalember csönget be egy nap kora délután Hatschek lakásába s az ajtót nyitó aszszonynak németül mutatkozik be: Straube, a Benz cég mérnöke. A megrendelt autóval együtt érkezett. Hatschek kitörő örömmel fogadja — de az értesítést egyelőre eltitkolja Nicoletti-beli barátai előtt. Este két sógorával és Straube úrral egy másik kávéházban ünneplik meg a kocsí megérkezését, majd másnap korán reggel a Metropol szálló előcsarnokában találkoznak. A józsefvárosi pályaudvaron jelentkeznek a fuvarlevéllel, amelyen pirossal aláhúzták a szót: *automobil*.

Útközben az egyik festékkereskedésben benzint és olajat vásárolnak, s felrakják a fiakerre Straube szerelőtáskája mellé. Az állomáson a vasúti raktárnok nagy reverenciával fogadja őket, megvizsgálják a vagon ölmézárait, aztán megkezdik a felnyitását. A hír — *autó érkezett!* — az udvar megtelik érdeklődőkkel, és ott álldogál a már kifizetett fiakeres is.

— Várok, nagyságos uram, hátha még szükség lesz rám!

Nevetnek a szavain, aztán néma csend: a kinyitott vagonajtó mögött megkötözve, kipánvázva, beékelt kerekkel áll az automobil. Az áhítatos pillanatokat Straube töri meg, kibogozza a kötéleket. A vasutasok óvatosan kigördítik a járművet a rámpára, az függén legurul az udvarra, s jók a fékei, gyorsan megáll. A mérnök boszorkányos gyorsasággal dolgozik. Finom szarvasbőrrel áttörli a feketére lakkozott sárhányókat, a fogantyúkat, betölti az üzemanyagot, működésbe hozza a gyújtást szolgáló izzócsövet és hozzákezd a *motorindító kurbli-záshoz*. A sors szép gesztusa: a motor néhány perces próbálkozás után „beugrik”.

Hatschek sápadtan, izgatottan várja az eredményt, aztán a motorzajra a tömeg éljenzésbe tör ki. Straube pedig maga mellé inti a tulajdonost, és felülnek a kocsira; akár egy hintó bakjára. Az összesereglett nézelődők sorfala között, füstfelhőbe burkolva távoznak — eltűnnek, mint egy vízió az Opera színpadán. Körülbelül egy kilométert mennek zavartalanul, s a pályaudvar elbűvölt közönsége már nem látja őket, amikor a motor megáll. Szerencsére, csak valami kisebb hiba támadt, a mérnök gyorsan kijavítja. A csendes, kihalt Népligetbe hajtanak, s ott — akárcsak a mai tanulóvezetők — Hatschek ismerkedik a kocsijával, a motorral és a vezetés „tudományával”. Délutánra már ő ül a volán mellett, estére pedig egy népligeti fészterben hagyja a kocsit. Másnap a mérnök már elutazott. Hatschek bérkocsin kihajtat a Népligetbe, s nagy gondal újabb útra készíti elő autóját, megtisztítja még a lámpákat is. Még egy próbakör és dobogó szívvel — be a városba!

Az első Benz-kocsi kalandjai Pesten

A kis Benz kitűnően dolgozik! Végighalad a temető mellett, befordul a Kerepesi (ma: Rákóczi) útra. A járőrelőnek gyökeret ver a lábuk, öreg konflislovak, mint harci ménék ágaskodnak a felberregő motor hangjára. Enyhe füstfelhő úszik utána... Apró dudáját nem kell használnia, elég a motorpöfögés.

Az Erzsébet körút sarkán megszületik az első vita autós és rendőr között.

— *Alljon meg!* — kiált a rend árvalányhajas kalpagot viselő őre.

— *Miért?* — kérdezi az vissza. A „sebesség” ugyanis bőséges lehetőséget ad az ilyen párbeszédre.

— *Alljon meg és igazolja magát!*

— Hatschek vagyok, de nem állok meg, mert ezt tiltja a szabályrendelet.

Ez persze csupán blöff, de a rend éber őre — soha sem lehet tudni, mi lesz ebből — inkább visszavonul. Gyerekek csapata követi a ló nélkül guruló kocsit, amely az Oktogonon befordul s megáll a Nicoletti kávéház előtt.

A hatás leírhatatlan. A zsúfolt terasz közönsége felpattan, a barátok székeiket földöntve rohannak a kocsiótra, ámuldozva gratulálnak. Csődület támad, a tömeg százakra nő — előbb két, majd egyre több, végül 11 rendőr igyekszik szétosztatni a tüntetéssel gyanúsított tömeget. Megérkezik egy tiszt, és jelentik neki:

— Emiatt a *mozgony* miatt van az egész!

Ő most látja meg a palánk és a tömeg közé szorult autót.

— Kérem, távolítsa el az utcáról ezt az izét!

— De kérem, ez egy automobil s ez mindenütt a világon...

Két magasabb rangú tiszt érkezik a „helyszínre”. Megállapítják, hogy semmi sem tiltja az autó használatát, de hát a közrend...

— Kérjük Hatschek urat, egyelőre vonja be gépét az utcáról, aztán a kapitányságon megbeszéljük az ügyet.

— De legalább a barátainak szeretném megmutatni.

Ennek nincs akadálya, s Hatschek egyrészt a barátainak, másrészt a kíváncsi rendőröknek s a körülállóknak részletesen elmagyarázza az ördögös masinát. Megindítaná a motort — de ebből váratlan bonyodalom származik. Alig hogy kurblizni kezd, *hatalmas dörmögés* riasztja meg a körülállókat, s újabb dörmögéssorozat igazolják, hogy a motor „robban”. Hatschek állítgatja a gázadagolót, de a lövedőzésszerű robbanássorozat egyre hevesebb lesz. A nézelődők rémülten rohannak szét, kiabálnak, sikoltoznak. Valaki értesíti a tűzoltóságot, azok három (lófogató) szerkocsival érkeznek és Scerbowszky Szaniszló tűzoltó parancsnok vezényszavára már a tömlőket szerelik. Hatschek kétségbeesetten tiltakozik:

— *Megőrültek! Nem ég itt semmi! Lelövöm, aki ide fröcsköl!*

A tűzoltók nem, de a motor megijedhetett: csendben megáll.

A zajos közjáték után Hatschek újra kurblizott, s a motor most már szelíden engedelmeskedett. Meggyújtotta a kocsí lámpáit és bevonult vele az előre elkészített garázsba. Így végződött az első magyar gépkocsi második napja, nyilvános bemutatkozása 1895. szeptember 21-én.

Nem sikerült elásni

Bátorság, türelem és hit kellett azokhoz a kirándulásokhoz, amelyeknek ezután Hatschek napról napra nekivágott. Gúnyolták s még támadták is, hogy az „életveszélyes járműre”, amely „bármely pillanatban felrobbanhat” felelősségét és öt éves kislányát is felülte. A kis Benz azonban csak hobbi volt Hatscheknek. Egy hónap múlva, október 20-án hozatott Bécsből egy „Jagdswagen” nevű motort is, amellyel omnibuszüzemet akart létesíteni. Vállalkozása nem sikerült, s ez a hobbitól is elvette a kedvét. *Diószegi László* vette meg tőle a kis Benz kocsit, s az később egy *Mezei* nevű vállalkozó tulajdona lett, aki sofőriskolával kísérletezett.

Eddig tudjuk nyomon követni a legelső budapesti autó sorsát. Arról is tudunk, hogy még ugyanebben az évben Törley József pezsgőgyáros két kocsit vásárolt: egy személyautót és egy Benz-féle áruszállítót. Baj volt az üzembiztonságukkal, ezért áruba bocsátotta őket. Különös, „bogaras” ember volt a vevő. Soha nem járt velük, hanem — egy több évtizeddel ezelőtt megjelent sajtóhíradás szerint — valahol az Előnk utca és a Delej utca környékén *egy ház udvarán elásta őket*.

Az automobilizmust azonban — ezt bizonyítja korunk — nem sikerült elásni. (Folytatjuk)

DR. SZITÁR LÁSZLÓ