

CSONKA JÁNOS DOXÁJA 35 KM/ÓRA CSÚCSSEBESSÉGGEL „SZÁGULDOTT” – POSTAKOCSI LETT BELŐLE

Százéves az első magyar autó

Száz éve, 1905. május 31-én indult próbaújtára az első magyar tervezésű autó, melyet a Szegeden született Csonka János gépészmérnök készített a Magyar Posta számára.

MTI

Magyarországon 1895-ben jelent meg az első gépkocsi, Hatschek Béla optikus-műszerész Budapesten használta Benz-Velo típusú, egy lóerős motorral hajtott járművét. Az első teherautó néhány hónap múlva tűnt fel Budafokon, ezzel a Törley-pezsőgyár korszerűsítette áruszállítását. A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank az 1890-es évek végén buszokkal és teherautókkal akarta a HÉV vonalait összekötni, de ez az infrastruktúra hiánya miatt nem valósult meg.

A motoros járművek közlekedését először 1901-ben szabályozták. A rendőrség az 1900-ban alakult Magyar Automobil Club szakembereivel állította össze a főváros gépkocsiforgalmi szabályrendeletét, ez előírta mind a gépjárművezetők, mind a járművek vizsgáztatását. Korlátozták a sebességet, a forgalmasabb utakon a személykocsik 20, a teherautók 6 km/órával haladhattak, a járműveket üzemi és kézifékkal, első-hát-só lámpával és dudával kellett felszerelni. Ekkor adták ki az első vezetői és forgalmi engedélyeket (1901-ben 49 vezetőnek és 38 járműnek) s a rendszám táblákat is, bár nem mondták meg, hová kell elhelyezni azokat. Azt is előírták, hogy menet közben állandóan dudálni kell, s hogy a parkoló kocsikat tilos őrizetlenül hagyni.

Az első autót gyártó üzemek



Az első magyar postaautó

FOTÓ: WWW.BME.HU

CD-ROM ÉS EMLÉKBÉLYEG

A centenáriumról szól majd az idén több kiállítás, tanácskozás és a 2005-ös Autószalon is. Megjelenik egy tudományos CD-ROM is: a magyar autógyártás 100 éve című multimédia részben történeti sorrendben, részben tematikusan mutatja be a magyar autógyártás kiemelkedő műhelyeit, gyárait, a híres autókat és természetesen eme iparág kiemelkedő személyiségeit. A kiadvány tartalmi gazdagságát és magas színvonalát a Műgyetem, a szakmúzeumok és a szakmai szervezetek munkatársainak köréből felkért neves szakemberekből álló szerkesztő bizottság garantálja. A 2006 márciusában először három ezer példányban megjelenő kiadványt a külföldi érdeklődők számára angol nyelvű összefoglaló teszi hozzáférhetővé. A centenárium alkalmából hamarosan emlékbélyeget bocsát ki a magyar posta.

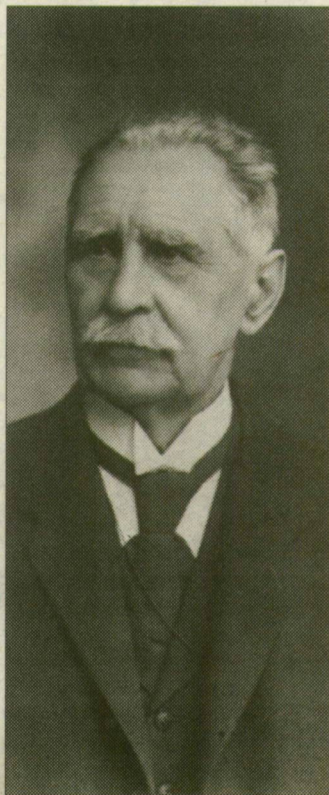
közt volt a Podvinecz és Heisler Malomberendezések Gyára, amely 1904-ben kezdett személykocsikat készíteni egy aacheni gyártól kapott tervekkel és alkatrészekkel. Phönix nevű kocsijaiból 1904–

1911 közt harmincat gyártottak.

Csonka János 1900-ban háromkerekű motoros levélgyűjtő járművet konstruált a Postának, tengelykapcsoló és sebességváltó nélkül, igen egy-

szerű szerkezettel, mivel a javításhoz nem volt szakember. A 2,3 lóerős triciklik főleg Pesten jártak, vezetőjük mellett 50 kilós postaszakkal, csúcssebességük 25 km/óra volt. 1900. november 19-étől 25 évig álltak a Posta szolgálatában, ezeken jelent meg az alumínium szerkezeti anyagként.

A Magyar Kir. Posta- és Táviratigazgatóság 1903-ban írt ki nemzetközi pályázatot postaautók beszerzésére, erre a vezető autógyárak legújabb típusaikat küldték. A zsűri egyhangú elismerését mégis Csonka János konstrukciója vívta ki, s a megrendelést is ő nyerte el. Kocsijainak négyhengeres motorja, két blokkból összeszerelt iker hengertömbje, differenciálműve, két lánckerekes hátsótengely meghajtása, sorosan kapcsolt



Csonka János

sebességváltója volt, s golyóscsapágyat alkalmazott mindeütt. A győri Magyar Waggon és Gépgyárban folyó szerelést Csonka vezette, megalapozva a későbbi Rába autógyárat.

Csonka első magyar gyártmányú gépkocsija 1905. május 31-én indult el kétezer kilométeres próbaújtára a Műegyetem udvaráról s a Felvidék, Erdély és az Alföld alig kiépített útjain, üzemzavar nélkül ért haza; ettől számítják a magyar autógyártást. A négytűtemű, vízhűtéses motorral ellátott csomagszállító autó 26 km/óra átlagos, 35 km/óra csúcssebességet ért el. A kocsikat Doxának nevezték megbízhatóságuk miatt, a 2 köbméter hasznos térfogatú járműveket 1906. január 15-étől alkalmazta a Posta.

Csonka János a Magyar Auto-

mobil Club alapító tagja volt, s a Club elnöke, Zichy Béla számára is készített egy 25 lóerős személykocsit, több újtással, a jármű évtizedekig működött hibátlanul. A Posta két 16 lóerős kocsit rendelt Csonka tervei szerint a Röck István Első Brünni Gépgyártól 1908-ban. Ezek voltak az első magyar gyártmányú gépkocsik, melyek nemzetközi versenyen vettek részt, a Német Autó Club által kiírt Berlin–Zsolna–Budapest–München–Berlin útvonalon. Hibapont nélkül végeztek, egyikük helyezést ért el.

Csonka 1909-ben épített kocsija az 1930-as években is futott, az 1934-es margitszigeti versenyen szépségdíjat nyert. Ez 4 lóerős, egyhengeres kisautó volt, a motor hengerfurata 90 mm, lökete 100 mm volt, a sebességváltóval egy tömböt alkotott. Csonka kardánhajtást alkalmazott lánc helyett, s termoszfion hűtést használt, maga gyártotta a motort, a hajtóművet, a kocsiszekrényt és az alvázat is. Ebből három darab készült, ezek voltak az első magyar kardános gépkocsik.

Szám Géza és Hóra Nándor is épített ebben az időben gépkocsikat, Vegeot-alkatrészekből szerelve össze azokat, ám ezek egyedi darabok voltak, gyártáshoz nem volt sem tőkéjük, sem ipari háttérük. A Röck Gépgyár Csonka János tervei szerint 11 ülőhelyes autóbust készített, ez 1910. augusztus 1-jén állt a Postánál forgalomba. Tíz darab készült belőlük, és Csonka tervei alapján tehergépkocsit is gyártottak. A Weatinghouse cég 1908-ban Aradon alapította meg a Magyar Automobil RT Arad – MARTA gyárat. Itt készültek Budapest emeletes buszai, és az évtizedekig futó szürketaxik is.

PODMANICZKY SZILÁRD

Huszonnégy évszak

(tavaszi napló)

Úgy gondoltam, a svájci Zugba vezető 1200 kilométeres autótutat nem árt Győrnél megszakítani. Már csak azért is, mert bármilyen kicsi az ország, Győrben eddig még nem jártam. Egy délután így se szerettem mély benyomásokat, ráadásul mást lát egy turista a városból, és mást az, aki ott lakik. A turista kikapcsolódik, a lakó meg nagyon is bekapcsolódik. Ennek ellenére a méretes Tiszához képest bensőségesebb hangulatú a Győrt átszelő számos keskeny folyó, a **Kettős híd**, és a régi pompáját őrző belváros. De hogy válasszon magának éttermet az ember? Jutott eszembe egy Tourinform-bódé mellett. Egy sarok jobbra, aztán balra, mondta az asszony odabent, ott találják a Komédiás éttermet. Nem csalódtunk. A szarvas- és borjúpaprikás páráját ritkítja, meg a csapolt Fácán sör is ritkított valamit.

Másnap reggel visszapakoltunk a kocsiba, s amikor a szálloda folyosóján ballagtam vállamon a több ezer oldalt rejtő laptoppal, kezemben a multimédiás, szürke klaviatúrával, elgondolkodtam. Talán azok is így hagyták el az országot, akiket nem vártak nyugaton, vagy azok, akik hosszú éveket tölthettek kint kutatói munkával? És én? Én csak írni fogok. Leírok mindent, amit látok. Sőt azt is, amit nem. **A nyelv és az élet** a kutatási területem. Alaputatás. Azért ez elég furcsa foglalkozás. Kíváncsi leszek, hogyan néznek rám odakint, ha azt mondom kérdésükre, írni vagyok. Nálunk hosszú csönd követi a választ, mintha vérig sérteném azzal, hogy a betűvetéssel traktálom, ami már-már csodafüst és alkímia.

Győrtől Zugig hosszú volt az út, és roppant csapadékos. Azt is mondhatnám, kisebb megszakításokkal vízpárában utaztunk. Már amikor haladtunk. Bécsből kifelé belassult a forgalom elterelések és útépitések miatt, de amit München alatt kifogtunk, az azért jelzésértékű Európa autóforgalmára nézve. Több mint egy órát araszoltunk a kétsávos konvojban, percenként két métert. Gázadás, fékezés, mintha valami egészen amatőr lassulási versenyen lennénk.

Kilométerre **előre sem látni** a sor elejét. Legjobban azt sajnáltam, hogy nem álltunk meg az előző benzinkútnál, ki tudja, meddig araszol a sor, és már csak tíz liter benzin van a kocsiban. Nem tudni, mi okozza a torlódást. Végül kiderül, semmi más, csak egy útszűkület, amibe nem telték be időben a két sort. Ott szívtuk egymás kipufogóját a természet lágy ölén, akár egy vacak tömegdrámában, ami arról igyekszik meggyőzni az embert, hogy kinötte a lehetőségeit.

Úgy **ömlött az eső**, hogy a hét-nyolc órára tervezett útból több mint tíz lett, és közben alig láttunk valamit. Salzburgot kerülve pár havas csúcsot, és a Bódeni-tó hullámozó sávját az út menti korlát alatt. A svájci határon az előttünk álló kocsit félre állították, ettől azonnal jöttek a régi reflexek. De hiába, mégis más kor ez, a görcsös reflexek meg lassan oldódhatnak. A határór bele sem nézett a kék passzportokba, csak intett, merre van tovább.

Mikor a rendszerváltás előtt átléptük az osztrák határt, megpillantva a futurisztikus szélérőműveket, mintha évtizedes nyomás alól szabadulna az idegrendszer. De azt kell mondanom, nem feltétlenül a régi reflexnek köszönhető, hogy a **két világ** között még mindig óriási a különbség. A hatalom természete, a rendszer megváltódott, de az emberek nem.

Már tizenegy is elmúlt, mire megtaláltuk a lakást, a gondnokot. Az emeletre célzott tetemes mennyiségű poggyász fölött bekaptam egy kupica pálinkát. Aztán arra gondoltam, talán mégse így szoktak megérkezni a nagyreményű tudósok, s ha mindezt ígéretemhez híven még le is írom, nagyon furcsán fogom érezni magam. Merthogy mit is írhatnék azoknak, akik unásig autózták a nyugatot, s amit én itt felfedezni vélek, az más számára jól ismert dolog. De talán nem baj ez. **Azt remélem**, nekem mindig elég nagy marad a világ ahhoz, hogy legyen mit fölfedezni benne, s ne érjek idejekorán a végére. Legyenek kicsik a léptékek, hogy maradjon mindenre idő, ne higgyem azt, hogy az egész világ az otthonom. Régebben azt gondoltam, kozmopolita vagyok. De már nem hiszem azt. Valahol mindig kell egy otthon, ahonnan el lehet csavarogni. S talán éppen ez volt a legkülönösebb, eljönni otthonról fél évre, de nem tudni, hova. Nem tudni, milyen ott-

honra cserélem az otthonom. Feszítő és kiszolgáltatott érzetvilág. De amit egyszer belakott az ember, az be van lakva, majdnem örökre.

Mivel éjszaka érkeztünk, csak másnap reggel derült ki, vált láthatóvá, hová is jöttünk. A száradó utcákon friss és hűvös levegő. Tízpercenként egy járókelő. Autó semmi. Vasárnap van. A Mária feláldozása nevű **kolostorban lakunk**, onnan megyünk lefelé a St. Michael-templom mellett, a fő forgalmi útvonalon át egészen a tópartig, a Zugersee-ig, aminek legmélyebb pontja közel kétszáz méter. Biztos van olyan örökérvényű helyi bölcsességük, amiben megállapítják, hogy Zug a zugi tó partján fekszik.

Első rápillantásra a Balaton északi partján érzem magam, de ezt a benyomást csak a széles tó, a szemközti, laposabb part, és a mögöttem húzódó testes dombok hozzák. Amikor meglátom a párából kibomló első havas hegycsúcsot, s visszaézek a város házaira, már nem balatonozok tovább. Az utak tiszták, a házak kis ablakaikkal inkább manók lakta otthonos vidékre emlékeztetnek. Mindenütt élénken zöldell a növényzet, nincs túlbetonozva. Az utcai fák körül széles vasrácsok engedik lélegezni a földet, és engedik befelé az esőt. Nincs olyan kert, amiben ne állna **csesersznye**, s mint később kiderült, a város domboldali részén lévő nagyobb füves területek a városon belül működő magángazdaságoké, tehenekkel, gyümölcsösökkel, veteményessel és birkákkal. A lakásunk is egy gazdaságra néz, a birkák tárgyilagosan kolompolnak reggelente. Még csak kóstolgom, hogy lehet itt élni. Ám a kérdés egyhamar elveszti értelmét, mert minden ismerősnek tűnik, nem idegennek. Nagyjából Magyarországgal egy szélességi körön vagyunk, az éghajlatot csak a magasság befolyásolja. Itt is nő a fű, a nyír, a nyárfa és diófát is láttam párat. A házak többsége két, három, vagy több családnak ad otthont, szintenként elkülönülve. A kis kertek olyan díszesek, mintha mindenütt kertész dolgozna, aki tudja, milyen évszakban melyik növény hozza a pompáját. A levegőben édes virágillat száll. A tóparton különös gesztenyefák virágnak, és úgy látom, egy stílusban vágják vissza a platánokkal. Nincs nagy lombjuk, koronájuk, inkább lapos gombához hasonlítanak. Mintha szabadulni akartak volna a kényes formavágástól, de aztán rájöttek, ennyi még belefér, mert valójában nagyon is jó helyen állnak.