

Baráth Katalin

Szórakozik az elit: az autós túraversenyek kezdetei Magyarországon (1909–1912)

„Amint régen a kincskeresők vándortüzeket követtek, úgy követ a mai társadalom beteges feltűnni vágyása fényes neveket: ha valaki, úgy az autóclub gondoskodhat arról, hogy a versenye előkelő legyen, s azután a gyerekes társadalom szívesen iszik gyógyszert a mézes szélű pohárból.

S az újságírás majd itt lesz akkor, s ha leír egy-két autóköpenyegét és szemüveget, melyet ez és ez a nagy úr viselt, sokkal jobban érdeklődik X. Y. úr is, a kinek sokkal több van az, ha nincs autója, mert már nálunk is drága az idő: az autó pedig, ha kér is pénzt, de takarít időt.”¹

Az *Ujság* című napilap sportmellékletének „n. p.” szignójú szerzője, mint a föntiekből kitetszik, a korabeli társadalom mintakövetési hajlandóságában bízott, amikor 1912-ben az autók népszerűségének növekedéséért szurkolt. Vagyis abban, hogy a „beteges feltűnni vágyás” egyre többeket rávesz majd, hogy a motorizáció hívűül szegődjének. Ha látják majd, hogy a „fényes nevek”, a „nagy urak” autóznak és autós kellékeket (köpenyt, szemüveget) viselnek, Magyarországon mi sem vet gátat annak, hogy a „kisebb urak” közül is mind többen kipróbálják, milyen egy motorral működő jármű kormányza mögött fogyasztani a tájat és a távolságot. (Mert autót csakis úr vezet.)

Az utókor olvasójában fölmerülhet a kérdés, miért ítélte úgy a szerző, hogy az autózás elterjedése – szükséglet. Miért épp az autó fog megtakarítani időt? Hovatovább: kinek és miért kell időt megtakarítania? A cikkből sokat megtudunk arról, hogy a szerző szerint mi jellemezte a magyar társadalom autóhoz való viszonyát a 20. század második évtizedének elején, az autóhasználat pozitívumaihoz azonban jócskán figyelmesen kell olvasnunk a szöveget; mintha ezek a pozitívumok közismertek vagy maguktól értetődőek volnának a hazai autózástörténet első, „státuszszimbólum-sportszer” szakaszában.² Értésülhetünk például arról, hogy a „nagynevű születési és pénzarisztokratáink” (példaként csak arisztokraták, Károlyi Imre és Zichy Béla Rezső grófok neve kerül elő) 25–30 ezer koronás és „50–60 há-pés [hp: horsepower, vagyis lóerő]³ limuzen”-nel, „80-as faeton”-nal járnak, ám ez nem szabad, hogy mintaként szolgáljon a motorizálandó polgári rétegnek, akik autóval járhatnak „a kliensekhez, a munkálatokhoz”. (Ebből nehéz pontosan meghatározni, miféle célközönségre gondolt a szerző azon túl, hogy valamiféle vállalkozókra.) Nekik bőven elegendő lett volna a „kiskocsi”, vagyis a 15–20 lóerős, 7–8 ezer koronás gép három–négy száz korona havi fizetésű sofőr és ugyancsak borsos árú garázs nélkül. (Hogy az utazónak magának kellene az autó vezetésével és fenntartásával foglalkozni, az nem számít

1 N. p.: Az auto és a magyar társadalom. *Az Ujság*, 1912. április 21. 33–34.

2 Az autók hétköznapi fogyasztási cikké alakulásának történetét így szokás szakaszolni: a luxuscikk-korszakot a két világháború között a munkaeszköz-korszak váltotta föl, a második világháborút követő évtizedekben a tömegcikk-korszak, végül pedig a telítődés korszaka érkezett el. BARÁTH 2023.

3 A korabeli autós zsargonnak több, ma már nem használatos eleme volt; a *hápén* kívül például a „gumiabroncs” jelentésű *pneumatik* vagy *pneu* is igen gyakran előfordult a kapcsolódó szövegekben, reklámokban.

idővesztésnek, fáradságnak.) A drága és erős autók („*hatalmas reprezentáló gép*”-ek) tulajdonosait a kiskocsisokkal szemben a státuszuk és anyagi helyzetük kifejezetten kötelezte a luxus választására. A szerző megfogalmazásában: „*ők nagytőkéik és jövedelmükkel internacionális értelemben kell hogy reprezentáljanak*”.⁴ A Zichy és Károlyiak tehát a nemzetközi elvárásoknak tettek eleget, autóik a nemzetek fölötti *noblesse oblige* benzin működtette kifejezőeszközei, akárcsak a címer, az öltözk, a modor vagy éppen a családtörténet. A nagy- és kisurak, vagyis az arisztokrácia és a középosztály urai közti különbség ezek szerint lóerő alapján, számokkal is elhatárolható: a középosztály a maximum 20 lóerős járművéről (ha van neki ilyen), az elit pedig az annál erősebb autócsodáiról ismerszik meg.

No de miért kellett az automobilizmust 1912-ben propagálni? Száz évvel később hajlamosak lennénk azt hinni, a technikátörténet minden útja a tömeges autóhasználat felé vezetett. A szerző a motorizációs kampány szüksége mellett, láthattuk, azzal érvelt, miszerint „*az autó pedig, ha kér is pénzt, de takarít időt*”. Továbbá: mert az autóval a tulajdonos egy „*éjjel-nappal rendelkezésre álló, végtelenül engedelmes jármű*”-höz jut. (A vasúttal és a ló vontatta járművekkel szemben, feltehetően.) Az időtakarékoság és a folyamatos rendelkezésre állás érvei azonban csak mellékesen merülnek föl, szemben azokkal az érvekkel, amelyek értelmében a magyar autóipar fellendítését és állami támogatástól mentesítését kell elérni – erről külön bekezdésben értekezett a szerző. Szerinte azért kellett volna minél több kiskocsit rendelni a hazai vállalatoktól, hogy mozgásba jöjjön a hazai autógyártás. Vagyis nem elsősorban a kereslet, inkább a nemzetgazdaság érdekei írták elő, hogy az automobilizmus elveszítse exkluzív jellegét. Legalábbis az idézett 1912-es cikk szerint, amelynek gondolatmenete és adatai bizonyára nem reprezentatívak, ugyanakkor nem is egészen marginálisak, hiszen mégiscsak egy országos napilap hasábjain láttak napvilágot. Az automobilizmus terjedését pedig az akadályozta, hogy a mintaadó, már autózó réteg másolását a polgárság anyagi helyzete nem tette lehetővé – legalábbis Európában és ebben az időszakban még nem.

Az autózás kezdetben, a huszadik század elején a cikk és a szakirodalmi közmegegyezés⁵ szerint is a kiváltságosok időtöltése volt, nagyúri passzió, s mint ilyen, reprezentatív funkcióval bírt. Ebben a korai időszakban és főleg Európában nem mutatta annak a jelét, hogy tömeges elterjedése szükségszerű fejlemény lenne, a feltételezett technológiai és társadalmi haladás egy újabb foka, vagy legalább annak az eszköze. Éppen ellenkezőleg: az autó és az autózás első két magyarországi évtizedében a társadalmi rétegek közötti válaszfal egy újabb bástyája volt, a „*nagynevű születési és pénzarisztokraták*” megkülönböztető jegye. A következőkben azt igyekszem megvizsgálni, hogyan fejeződött ki az autós státusz a Királyi Magyar Automobil Club szervezte első túraversenyeken, különösképpen az első önállóan megrendezett, úgynevezett kiskocsiversenyen. Ezzel összefüggésben arra is választ keresek, milyen viszonyba került az autóklub testülete, illetve a versenyzők az országgal és lakosságával egy ilyen túra során; fölfogható volt-e a túra az elit valamiféle civilizatorikus gesztusaként, és ha igen, mindez miben nyilvánult meg.

⁴ N. P.: Az auto és a magyar társadalom. *Az Újság*, 1912. április 21. 33.

⁵ Például: MOM 2015; MAJTÉNYI 2000.

Az autós túraversenyzés kezdetei Magyarországon

Csatlakozás az autózó Közép-Európához

A motoros járművek dokumentálhatóan az 1890-es években bukkantak föl Magyarországon.⁶ Az évtized végén már nemcsak észlelhető diskurzus folyt a motorizáció jelentőségéről és jövőjéről, hanem a különféle motorral felszerelt, kisebb-nagyobb eszközök időnként meg is mérkőztek egymással, esetenként a kerékpáros versenyek programjában. A civil műkedvelők a technika szakembereivel karöltve 1899-ben megszervezték a Magyar Automobil Clubot, ám a klubot a rákövetkező évben újraalapították, ezúttal a hazai elit, hangsúlyosan az arisztokrácia vezérletével. Az elnöki posztot előbb Szapáry Pál gróf, később pedig Andrassy Sándor, idősebb Andrassy Gyula unokaöccse töltötte be. Az autóklubban igazán meghatározó szerepet az arisztokrácia részéről Zichy Béla Rezső gróf vitt, aki ideje tetemes részében angol földön időzött, talán annak következtében (is?), hogy Mabel Wright személyében egy Angliában élő amerikai asszonyt vett feleségül.⁷ Okkal feltételezhetjük, hogy angliai tartózkodása, ott (is) kiépült nemzetközi kapcsolatai hozzájárultak érdeklődéséhez a technikai sportok iránt, valamint sikereihez a transznacionális túraversenyek megszervezése terén.

Az automobilmek fölbukkanását a nyilvános térben nem kísérte a köz egyöntetű üdvörlése. Ahogyan a tanulmány elején idézett cikkből is kitetszik, az autózást az elit szórakozásának tekintette a technikai újdonságokra kevésbé fogékony réteg, olyan szórakozásnak, amely veszélyeztette az eliten kívüliek életét mind a sebességével, mind a kibocsátott füsttel és bűzzel. A Magyar Automobil Club, amely 1911-től nevébe illeszthette a „Királyi” minősítést is, első évtizede során autókiállításokkal, útépitésekkel, a közlekedés szabályainak nemzetközi szintű alakításával igyekezett legyűrni az ellenszegülést, avagy nyilvánosan tüntetni különleges szórakozásaival – olvasat kérdése.

Hogy az autózás egyre divatosabb elfoglaltság lett, mutatja a forgalomba iktatott automobilmek számának többszörösödése az 1910-es évek elején: az 1910-es 937 személyautóval szemben 1914-ben már összesen 2877 gépjármű száguldozhatott a településeken belül megengedett 25 km/h-val.⁸ A járművek számának gyarapodását elvileg az olcsóbb „kiskocsik” piaci előretörése és a magyar autógyártás elindulása (1909) is indokolhatta – ebben azonban nem lehetünk biztosak, ha megfontoljuk a tanulmány elején idézett cikknek a népszerűsítést szorgalmazó megállapításait, illetve azt, hogy e hét-nyolc ezer koronáért megvásárolható járműveket sem engedhették meg maguknak sokan, ha egyáltalán – akár mint státuszszimbólumot – szükségesnek, megtérülő befektetésnek tekintették az autót.

A tízes évek elején nem pusztán a forgalomba helyezett autók száma jelezte az autós utazás – vagy inkább utazgatás – növekvő népszerűségét. A Magyar Automobil Clubnak

⁶ A hazai autózástörténet első éveire vonatkozóan elsősorban saját korábbi munkámra támaszkodom: BARÁTH 2023, különösen: 221–230.

⁷ Zichy Béla Rezsőné Wright Mabel gyászjelentése, 1926. december 23.; Mabel Wright Yznaga Zichy (American, 1869–1926); Zichy gróf 1944. november 8-án hetvenhetedik életévében föbe lőtte magát Kassán. (Zichy Béla Rezső gyászjelentése, 1944. november 11.; Zichy Béla Rezső gróf föbe lőtte magát. *Magyarország*, 1944. november 13. 3.)

⁸ LINDNER – ILLÉS 1930. 41.

sikerült bekapcsolódnia a hosszú távú túraversenyek illusztris, Nyugaton szárba szökkenő mozgalmába. Rögtön egy olyan előkelő verseny számára biztosítottak magyarországi szakaszt, amelynek a német császár öccse, Henrik herceg volt a névadója és védnöke. A *Prinz Heinrich Fahrt* „távgépkocsizás” az autófejlesztés elitjét vegyítette a közép-európai, elsősorban német elittel, a főrangokat a Porsche, Bugatti vagy Opel család- és márkanevek viselőivel.

Ízelítő: a Henrik herceg túraút Magyarországon

A Henrik herceg túraút történetének második évében, 1909-ben kanyarodott Kelet felé, a Berlinből 1841,7 kilométeren át Münchenig vezető távba beiktatva Boroszlót, Tátrafüredet, Budapestet, Bécsét és Salzburgot. A sofőrrel vagy önállóan induló autótulajdonosok közép-európai közössége még inkább egybekovácsolódott a szabad estéken, az esti fogadások alkalmával – mondhatnánk, ha ezekre a vacsorákra mind a 108 induló autó utasai meghívót kaptak volna.⁹ A benevezett autók közül egyébként hétnek a tulajdonosa adott meg magyarországi lakcímet, vagyis Henrik herceg kíséretében elsősorban német és osztrák autósok érkeztek Magyarországra.¹⁰

Henrik herceg később nem kormányozta az autós menetet Kelet felé. Sőt: 1911-ben Anglia (Newcastle, London) és Skócia (Edinburgh) lett a cél, amelynek brit részről Viktória királynő fia, egyben a regnáló német császár és az angol király nagybátyja, Connaught hercege volt a védnöke.¹¹ Bár fölröppentek olyan hírek, hogy a jövőben Oroszország, esetleg Románia felé kanyarodna a túraút,¹² e tervek nem valósultak meg. Henrik herceg kezdeményezése pedig nem éledt újjá az első világháború után, amikor vállaltan is a sebességeközpontúság vette át az autóversenyek fölötti uralmat. (Az autós túrázás szokása azonban megmaradt, de az, hogy kik és milyen formában üzték, külön vizsgálatot igényelne.)

⁹ A budapesti pihenőnapon sorra kerülő események mutatják, hogy az arisztokraták és tisztek nem mindig vegyültek a verseny polgári résztvevőivel, rendezőivel: „József főherceg vasárnap délből 1 órakor a Park Clubban Henrik porosz herceg tiszteletére déjeunert adott, amelyen részt vettek: József főherceg, Henrik porosz herceg, Vilmos szász-weimari herceg, Solms herceg, Isenburg herceg, Schönburg-Waldenburg herceg, Ratibor herceg, Sierstorpff gróf, Zichy Béla gróf, Münster gróf, Arnim Blumberg gróf, Andrássy Sándor gróf, Pappenheim Szigfrid gróf, Arco gróf, Károlyi Imre gróf, Bopp gróf, Jekelfalussy Zoltán miniszteri tanácsos, Faith Valér dr., Hirsch Leó báró, Krisztinkovich Béla igazgató, De la Croix, Delmár Tivadar dr., Umlauf lovag százados, Henrik herceg szárnysegéde, Szemrecsányi István főudvarmester, Roskoványi százados, szolgálattevő kamarás, Rechl százados, Orde titkár, Csermák százados, Stolzinger-Lewin dr., Wolff őrnagy, Rieder-Paar báró.” A vigadóbeli esti bankettre, amit a Magyar Automobil Club szervezett, már „az utazó társaság valamennyi tagja” hivatalos volt, ám illően elkülönítve: „A nagyteremben egy főasztal vonult végig a terem ablak felőli oldalán, mely asztalnál foglaltak helyet a celebritások, Henrik herceg és a magyar notabilitások az automobil-klubokkal egyetemben. A többi asztal a főasztalra merőlegesen, egymással és a terem rövidebb oldalával párhuzamosan helyezkedik el.” A Henrik herceg túraút. *Nemzeti Sport*, 1909. június 19. 13–14. A bécsi tartózkodás hasonló rendet követett.

¹⁰ A *Nemzeti Sport*-ban közzétett, még 110 főt tartalmazó nevezési lista szerint a magyarok (zárójelben az autógyártó): Baruch Jenő, Budapest (Gobron-Brillié), báró Vay Imre, Fél (Laurin és Klement), gróf Bánffy Miklós, Kolozsvár (Fiat), Dr. Pillassanovich Antal, Magyaróvár (Benz), Dr. Grosz Imre, Üszög (Benz), ifj. Röck István, Budapest (Röck – ő két kocsit is nevezett). *Nemzeti Sport*, 1909. április 10. 7–8.

¹¹ Connaught Artúr herceg balesete. *Budapesti Hírlap*, 1912. február 25. 12.; A Henrik herceg túraút. *Nemzeti Sport*, 1911. július 16. 4.

¹² A jövő évi Henrik herceg túraút. *Nemzeti Sport*, 1911. május 28. 4–5.

Az autóvezetést eluraló sebességkultusznak a világháború előtti túraversenyeken is mutatkoztak már jelei (beiktattak egy-egy sprintszakaszt), ám a szervezők ügyeltek, hogy a túraversenyekről alakuló képen ne a sebesség, hanem a megbízhatóság és az ügyesség kapják a főszerepet. Ezt a célt nem pusztán a „átlagpolgár-gázoló autós nagyurak”-benyomás elhalványítása végett tűzték ki a szervezők. Ugyanis ezek az első túraversenyek az autók műszaki és a sofőrök vezetői képességeit mérték össze, mégpedig úgy, hogy az utak során bekövetkező és megoldandó technikai malőrök (defekt, alkatrészcsere, ütközés, egyéb baleset stb.) büntetőpontokkal jártak, amelyeket az autókban helyet foglaló versenybírák (rendszerint katonatisztek) ítélték meg. Az előkelőségek, valamint az érintett városok és autóklubok által kitűzött díjakat végül azok az autótulajdonosok nyerték el, akiknek a járműve – még ha nem is ők vezették személyesen – a legkevesebb büntetőpontot gyűjtötte. A győzelmek tényét az autó- és abroncsmárkák alaposan kiaknázták, a sportújságokban és -rovatokban nagy felületen, gyakran egész oldalas reklámokban hirdették, hogy termékük jó hírét versenyeredmények öregbítették.

A Henrik túraút a Német Császári Automobil Club teremtménye volt, de 1909-ben a magyaron kívül az osztrák és a bajor autóklub is bekapcsolódott a rendezésbe. A túrautak során formálódó közép-európai autós elit így nyert ízelítőt Magyarországból, igaz, inkább kurtát, mintsem reprezentatívát. A menet a következő településeken haladt át: Tátrafüred (itt megaludtak), Poprád, Igló, Rozsnyó, Rimaszombat, Losonc, Balassagyarmat, Vác, Budapest (itt beiktattak egy nap pihenőt), (Pilis)Vörösvár, (Ó)Szőny, Győr, Moson és Pozsony. A mégoly elfogult sportsajtó is belátta, hogy habár a 312 kilométeres Tátrafüred–Budapest szakasz „a túraút legszebb részlete”, a Budapest–Bécs szakasz, „kivéve Budapest környékét, természeti szépségeiben alig bővelkedik”, és nem teszi próbára a járműveket.¹³ A Henrik túraút mindennek ellenére jelentős hazai sajtóvisszhangot váltott ki, és olyan alkalomként tűnt föl, mint amikor egyrészt sikerült versenyre kelni a kettős Monarchia másik felével (elsősorban vendégszeretet terén), másrészt (és főleg) bizonyítani a német közélet fontos szereplői előtt, hogy Magyarország nyitott a járművekben megtestesülő modernitásra.¹⁴

A „nép” mindeközben – ha pillanatokra is, de – közelről tekinthette meg, és persze az előírt lelkesedéssel köszönthette¹⁵ nem csupán a drága gépcsodákat, hanem azokat az arisztokratákat is, akikkel máskülönben aligha szívhatott volna egy levegőt – benzingőzöst sem. Ebből az alsó perspektívából alkotta meg a munkásközei sajtó, jelesül a *Népszava* a saját narratíváját: „Emlékeztek még a »Prinz Heinrich Fahrt«-ra? Nagy automobilverseny volt ez, amit automobilozó nagyurak és versengő nagykereskedők rendeztek. A magyarságnak voltaképpen semmi, de semmi köze nem volt ehhez az úri játékhoz, hanem ha az, hogy az automobil-túraút országútjait a határtól Budapestig alaposan kijavították.”¹⁶ Ez az ösz-

¹³ Az 1909. évi Henrik herceg túraút. *Nemzeti Sport*, 1909. június 12. 16.

¹⁴ BARÁTH 2023. 240.

¹⁵ A Henrik túraúthoz készült magyar plakátok egyike fölhívta a nézőket, hogy „díszítsük útvonalainkat, merre a német császár öccse, Németország tengeri haderejének feje, Henrik porosz királyi herceg vezetése alatt, az Ő fensége nevére elnevezett nemzetközi automobil mérkőzés, a Prinz Heinrich Fahrt mintegy százötven gépkocsija végighalad.” Ugyanitt egy másik plakát kúriájuk (?) teraszán ábrázol egy házaspárt, akik együtt gyönyörködnek a porfelhőt verve közeledő autóban. Az épületet nemzetiszín szalaggal átfont növényfüzér díszíti. Az 1909. évi Henrik herceg túraút. *Nemzeti Sport*, 1909. június 12. 16.

¹⁶ Javulnak az utak. *Népszava*, 1910. október 11. 8. Az újságíró megállapítása az „automobilozó nagyurak és versengő nagykereskedők” társaságáról nem volt alaptalan. Habár a motorsportokra fogékony közönség társa-

szefoglaló egyrészt megerősíti az automobil társadalmiszakadék-megerősítő funkciójának képzetét, egyben föl hívja a figyelmet a túraversenyek egy sajátosságára: tudniillik, hogy e versenyek, illetve a szervezők az útkarbantartással leginkább foglalkozó kereskedelmi minisztériumon és a megyei hatóságokon keresztül milyen jelentős hatást gyakorolhattak az úthálózat alakulására. Azaz, hogy a túrázók nem feltétlenül abba az irányba robogtak, amerre út vezetett, hanem az utat vezették abba az irányba, amerre az automobilisták robogni óhajtottak.

Az osztrákok mindeközben 1910-től kezdve megrendezték az *alpesi túraut*at (*Alpenfahrt*),¹⁷ amelynek magaslati izgalmaival nem kívánt, nem is kívánhatott versenyre kelni a Magyar Automobil Club vezetősége. Helyette egy kiskocsiverseny rendezése mellett döntöttek (1912), nyomában a jóval ambiciózusabb, egyúttal kudarcos *konstantinápolyi túraúttal* (1912). A rákövetkező év nagy projektje a *Tátra–Adria túraút* volt (1913), míg a(z immár) Királyi Magyar Automobil Club világháború előtti túraút-éráját az 1914. május végi *kárpáti túraút* zárta le.¹⁸ Már a túrautak elnevezéséből is sejthető, hogy az autózás exkluzív szabadidős tevékenysége alkalmat adott a klubba szerveződő (vagy zárkózó?) automobilistáknak, hogy eljussanak az ország távoli végeibe. Ott pedig – ahogyan a beszámolók nyelvezetéből, nézőpontjából kiolvasható – demonstrálják a korlátozott lehetőségeikből (is) adódóan jóval kevésbé mozgékony „technovadaknak” mobilitási és anyagi fölényüket, megmutassák nekik a civilizáció legújabb vívmányát, egyben rácsodálkoznak e csoportok eladdig számukra ismeretlen megjelenésére, viselkedésére, elmaradottságára. Ilyen módon ezek a túrautak 1) a szabadidő-eltöltés egy exkluzív változatán és 2) csoportképző-csoportmegerősítő szerepükön túl 3) egy sajátos gyarmatosító attitűd gyakorlásának is tekinthetők, amely attitűd ebben az időszakban korántsem állt távol a Monarchia elitjétől.¹⁹

A következőkben a Királyi Magyar Automobil Club első önálló szervezésű túraversenyét vizsgálom meg közelebbről, különös tekintettel arra, milyen viszonyt alakított ki az automobilizmust elvileg népszerűsíteni hivatott rendezvény a vidékkel, amelyen áthaladt.

dalmi összetételének vizsgálata külön dolgot igényelne, sokatmondó, hogy a Magyar Automobil Club 1913-as évkönyvében általam összeszámolt 523 rendes klubtag közül 156 neve mellett jelenik meg a *herceg, báró, őrgróf, gróf* cím. Rajtuk kívül jócskán akadnak, akik nevét a *földbirtokos, gyáros, nagykereskedő, vezérigazgató, nagykereskedő* jelölés kíséri. A politikai nyomásgyakorlás lehetőségét a számos udvari tanácsos, államtitkár, főispán, képviselő még valószínűbbé teszi, nem beszélve a szintén tag Lukács László miniszterelnökről. Ugyancsak tipikus csoportnak tűnik a katonatiszteké, a mérnököké (főleg gépészmérnököké) és az ügyvédeké. Az arisztokraták jócskán felülreprezentáltak voltak a vezetőségben: ők adták az elnököt és a két alelnök közül az egyiket, a 9 fős igazgatóság 5 tagját, a 27 fős választmány 8 tagját. Mellettük nemesi előnevű tagok is akadnak szép számmal a klubban. *A Királyi Magyar Automobil Club Évkönyve* 1913. 5–6., 31–96.

¹⁷ Az osztrák alpesi túraút. *Nemzeti Sport*, 1910. július 2. 9.

¹⁸ 1913. október 19-én sor került még egy igencsak egzotikusnak ható automobilos léghajóüldözésre is, amely verseny, habár a Magyar Automobil Club krónikájában szintén mérőföldként jegyeztetett föl, a túrautak rendszerétől eltérő verseny volt, ezért sem tárgyalom e dolgozatban. A léghajós kaland egyébként nem tartozott a Club kimondott sikertörténetei közé, lévén az idő szélcsendes, ezért „*Vác irányába andalgott*” mind a hét üldözendő léghajó. Öt közülük végül mégis elvergődött Nógrád megyéig, azon belül Rád, Csóvár, Penc, Nézsa és Keszeg községeikig. LINDNER – ILLÉS 1930. 91–94.

¹⁹ A fizikai-kulturális gyarmatosítás különböző módjairól és a gyarmatosító Osztrák–Magyar Monarchiáról lásd például: CSAPLÁR–DEGOVICS 2023; SAUER 2023.

A nemzetközi kiskocsiverseny (1912. június 5–9.)

Előkészületek

Az 1909-es Henrik túraúton mellékszerepet játszó Magyar Automobil Club vezetősége 1912-ben szánta el magát arra, hogy saját versenyt rendezzen. Habár a versenyt övező nyilvános retorikában nem győzték hangsúlyozni, hogy a 16–20 lóerős, 8–10 ezer koronát kóstáló, úgynevezett kiskocsik körbevezetése az országban mindenekelőtt arra hivatott, hogy a középosztállyal megszerettesse az autózást,²⁰ egynémely cikk azért azt is kimondta, hogy elsősorban a külföldi kiskocsiversenyek adták a példát, amelyek mögött pedig a gyártók piacbővítő stratégiája húzódott.²¹ (A magyar autóklub szempontjából leginkább mértékadó Németország és Ausztria már évekkel korábban megrendezte saját kiskocsiversenyeit.) A Budapest–Debrecen, Debrecen–Kolozsvár, Kolozsvár–Temesvár, végül Temesvár–Budapest napi etapokra osztott belföldi körutat nemzetközi versenyként könyvelték el. (Az ötödik napra csak a budapesti díjkiosztó maradt.) A huszonhárom induló közül a sajtó ötöt minősített magyar illetőségűnek, hetet osztráknak, nyolcat németnek, kettőt franciának és egyet olasznak.²² Látható tehát, hogy ez a nemzetköziség a gyakorlatban inkább közép-európaiságot jelentett, hasonlóan a Henrik túraút esetéhez. A magyarként említett autógyártók közül az aradi Marta, Bárdi-Berliet és Csonka, a külföldiek közül a Puch, az Opel, a Renault, a Fiat, a Brennabor, a Mathis, a MAF és a NAG képviseltette magát.²³ A Soroksári út végi célba végül tizennégy érkezett be a versenykiírás szerint benzin- vagy benzolüzemű, négyütemű, négy- vagy hathengeres, 1 és 2,33 liter közötti hengerűrtartalmú motorral, fa vagy fém „korbával” (karosszériával) rendelkező járművekből.²⁴

Az autóklubos elit centrum-periféria perspektíváját is érzékelteti, hogy ez az első saját KMAC-verseny, ahogyan később a többi is, hajnalban indult Budapestről, a Kígyó térről

²⁰ „Azt lehet mondani, hogy a kiskocsi egészen Magyarország számára van teremtvé. Képzeltünk-e alkalmasabb közlekedő eszközt a városi vagy éppen a vidéki járásorvos számára, az építkezési vállalkozó, a tagosító, parcellázó mérnök, a gazda részére, akik évenként horribilis kocsi költségeket adnak ki.” PIVNY Aladár: A kiskocsi-verseny útvonala. *Pesti Hírlap*, 1912. április 16. 37.

²¹ „Azok a hírneves, régi európai automobilgyárak, akik nagy, nehéz, sok költséget felemésztő üzemű kocsijaik számára nem találtak újabb vevőkört, oly gépeket igyekeztek konstruálni, amelyeket csekélyebb kiadásokkal is fenn lehetne tartani, ami által viszont egy újabb, több lelket számláló társadalmi réteget véltek megnyerni vevőkörnek.”

Az első automobil verseny Magyarországon. A *Pesti Hírlap* tudósítójától. *Pesti Hírlap*, 1912. március 24. 16.

²² Gaál József (MARTA), Knotz Konstantin (MARTA), Katzer Ödön (MARTA) magyar, Bárdi József (Bárdi-Berliet) magyar, Szabó Ferenc (Csonka) magyar. Kiskocsiverseny. *Világ*, 1912. június 6. 12. Róluk nem ír sokat a korabeli sajtó az autóikkal ellentétben, a névjegyzékekből és más sajtóhírekből valószínűsíthető, hogy afféle gyári csapatot alkotva képviselték a magyar márkákat. Érdekes, hogy a sofőr Knotz és a mérnök Katzer egy-egy autós baleset kapcsán került be a hírekbe (Újabb följelentések a temesvári automobil-katasztrófa ügyében. Özveggy Saigoné vallomása. *Délmagyarország*, 1911. június 3. 4.; Elgázolt iskolásfiú. *Népszava*, 1912. március 27. 7.). A MAF gyaníthatóan a Markranstädter Automobilfabrik, a NAG a Neue Automobil-Gesellschaft rövidítése. Ezek korabeli német autógyártók.

²³ A nemzetközi kiskocsi-verseny. Első nap. (Saját tudósítónktól.) *Az Ujság*, 1912. június 6. 19–20.

²⁴ A karosszéria és az ülések lehetséges méreteit, távolságait is precízen előírták, ahogy a hengerűrtartalomhoz igazított minimális tömeget is (az utóbbi 2,33 liternél 825 kg volt). Kováts Elemér („a Királyi Magyar Automobil Club ügyésze”): A magyarországi kiskocsi verseny. *Nemzeti Sport – Automobil*, 1911. december 17. 1–3.

(ma Ferenciek tere; a klub a Kígyó tér 1. alatt székel). Ez esetben 4 óra 50-kor startolt el az első jármű József főherceg jelenlétében, ami – ugyancsak szokás szerint – a szervezők kocsija volt, végig ez haladt elől, benne „*gróf Zichy Béla Rezső, a verseny főintézőségének elnöke, Pivny Béla, az Automobil Club titkára és Bussche-Spenburg Károly sportbizottsági tagok ültek*”.²⁵ Őket a külön zászlóval megjelölt sajtós járművek követték, 5 órakor pedig az első versenyző is elrajtolhatott. A verseny útvonala hónapokig vita tárgyát képezte: az első ötletet, a fővárosból kiinduló és oda minden nap végén visszatérő csillagtúrás megoldást leszavazták, részben a Pestről kivezető utak forgalmassága és szekérvájta gödrei miatt.

Az útvonalvitában alkalmazott további érveket érdemes részletesebben is szemügyre venni, ezek ugyanis igencsak beszédesen szólnak arról, hogyan festett az automobilisták közössége nézőpontjából az ország és a nem automobilista többség. Pivny Aladár mérnök, a klub sportbizottságának tagja több cikket is közreadott a szervezési munkálatokról, köztük a túrákat szokott módon megelőző terepbejárásról, vagyis a tervezett útvonal kipróbálásáról. E próbaút során szerzett tapasztalata – azonosítható a klubéval²⁶ – alapján a Budapestről Szegedre vezető út, amelyről az „*autókedvelőnek (...) Petőfinek a nagy magyar Alföldről s annak csodálatos szépségeiről mondott bájos dalai*” jutnának előzetesen eszébe, a valóságban vadnyugatias, sőt egyenesen elátkozott. „*Kiskunfélegyháza és Kistelek között vagyunk, ahol mintegy tizenkét kilométer szakaszon ez idő szerint egy méter magas homokfeltöltés van, amelybe a gép úgy beleragad, mint a légy a lekvárba. Nincs itt már fa sem, kutya nem csahol a gép körül*”.²⁷

A Puch gyártmányú kocsiban sofőrrel utazó klubtag csak ekkor lépett interakcióba a vidék lakóival: a „*tanyabeli legényekkel*”, a dudálásra nehezen fölfigyelő, „*istállószeméttel megrakott*” ökrös szekereket hajtókkal, földmunkásokkal, akikkel e kényszerű viszonya arra korlátozódott, hogy kihúzták a bajból és a gödörből a sorozatosan elakadó autót.

A néptelen síkság az autós számára egyébként sem kíváncsi terep, hiszen még egy jól megépített úton is csak unatkozna, tekintete nem talál fogódzót. Ezért a klubnak gondoskodnia kell róla, „*hogy a verseny a legváltozatosabb terepviszonyok közt vonuljon emellett, s a puszták végtelenében pihenésre alig találó szem később lankás dombvidék bájos képeiben, mély perspektívák természeti szépségeiben gazdag változataiban, a tordai havasok vagy a szép Mátra festői rajzában, az itt-ott feltűnő várromok romantikus vonalaiban és a nyílegyenes szakaszok után, a vezetői ügyességet próbára tevő fordulóiban gazdag vonalakon, órákig tartó kacsaringós szerpentinekben gyönyörködhesen*”.²⁸ Az autós szem tehát sajátosan hierarchizálja Magyarországot tájait, az ideális országgépet számára a változatosság, azon belül a lankás dombvidék, a tordai havasok vagy a „*festői*” Mátra, a várrom-romantika, a szerpentinek konstituálják, amibe azért belefér némi pusztaság is.

Pivny alföldi próbaútján rácsodálkozott továbbá a kutyák sokaságára. Az ebek üldözőbe vették (olykor „*vérből forgó szemmel, fogait vicsorítva*”) az automobilistát – nem csoda, hogy az utazók aggódtak az elakadás miatt ezen, az autó technikai csodájára még nem érett, vad vidéken.²⁹

²⁵ Kiskocsiverseny. *Világ*, 1912. június 6. 11.

²⁶ Pivny Aladár talán rokoni kapcsolatban állt a klub már említett választmányi tagjával, a szintén mérnök Pivny Bélával.

²⁷ Az idei kiskocsi-versenyről. *Az Ujság*, 1912. április 28. 33.

²⁸ Automobil. A kiskocsi-verseny útvonala. *Pesti Hírlap*, 1912. április 16. 37–38.

²⁹ Az idei kiskocsi-versenyről. *Az Ujság*, 1912. április 28. 33–34.

Valamivel később az éppen március 15-ét ünneplő Aradon aztán nem a homok vagy a kátyú, hanem a rendőrök állították meg Pivnyt és Károly nevű sofőrjét, mégpedig azért, mert piros-sárga-kék zászlót tűztek az autóra, holott az tilos. Pivny megmagyarázta, hogy ezek a főváros színei, miközben románul meg-megéljeneztek. Ismét egy hely tehát, ahol tájékozatlanság, sőt etnikai feszültség fogadta az autóst.

A vidékiekről mindezekon kívül Pivnytől megtudjuk még, hogy „*az emberek nem tudnak, vagy nem akarnak ügyelni*” a dudaszóra, még a városokban sem – szerinte talán azért, mert túlságosan ráhúzzák a vastag kucsmát a fejükre. A dudaszóra való el nem mozdulást Pivny még akkor is a vidékiek számlájára írta, amikor a forgalmas korzón akartak áthaladni az autóval, és eközben elütöttek egy bicikliző huszártisztet. A tiszt – a szerző föltevése szerint – a korzózó hölgyekre figyelt a duda helyett. („*Kard, kerékező, villa elgömbült, ülés eltorlott, kerekek nyolcast vetettek.*”)³⁰ Az az indok nem merült föl, hogy ezeknek a közösségeknek talán nincsen kialakult viszonyuk az autózással, sem az, hogy az autósoknak kellene alárendelnie magát a közlekedés helyi szokásaihoz.

Kísérlet a haza technikai kolonizációjára: automobilista elit és közönség találkozásai a kiskocsiversenyen

Pivny Aladárék előzetes terepbejárása után módosult az útvonal, és 1912. június 5-én az előre megszabott rajtsorrendben végre útnak indultak a kiskocsis versenyzők. Hogyan alakult a verseny során az automobilisták és a bejárt vidékek lakóinak viszonya?

Az első napon, a Budapestről Debrecenig vezető út során máris összeütközött Schossberger báró és Halász Gyula járműve (sérülés nem történt). Az *Ujság* Ford kocsin utazó tudósítója, aki tehát szintén autós perspektívából írt,³¹ ezek után hírt adott arról, miszerint „*Tokajtól lefelé olyan automobil-utat készítettek a verseny számára, amely akár melyik Tour de France útjaival kiállja az összehasonlítást*” – újabb bizonyíték az Automobil Club utakat teremtő befolyására.³² A szerző gondosan, név és rang szerint felsorolta az autósokat fogadó debreceni notabilitásokat is (főispán, polgármester, valamint a helyi sportbizottság). A későbbi állomásokon is jellemző maradt, hogy az autós turisták közvetlenül és tervezetten csak a helyi elittel kerültek kapcsolatba, akik jó előre fölkészültek az érkezésükre.

A második napon (Debrecen–Kolozsvár) aztán már nem csak a villásreggelit föltálaló szatmári polgármesterrel találkozott a falvakban diadalkapukon áthaladó menet. Szatmárnémeti után ugyanis az egyik autó elütött egy kislányt („*a gyermek sérülései nem veszedelmesek*”), így – micsoda pech – „*a különben büntető pont nélkül haladó*” Renault-t a szabályoknak megfelelően kizárták a versenyből.

Kolozsváron ismét csak felsorakozott a főispán és a polgármester, velük együtt „*a város egész intelligenciája várta az érkezőket*”.³³ Ugyanez ismétlődött meg a harmadik nap végén, Temesváron, az aznapi villásreggeliről előzőleg a dévai polgármester gondoskodott. A tudósító beszámolt arról is, hogy „*a verseny rendezése kifogástalan volt, csendőrök és kato-*

³⁰ Az ideai kiskocsi-versenyről. *Az Ujság*, 1912. április 28. 34.

³¹ A nemzetközi kiskocsi-verseny. Első nap. (Saját tudósítónktól.) *Az Ujság*, 1912. június 6. 19–20.

³² A Tour de France alatt ekkor autóversenyt értettek, nem azt a kerékpáros megmérettetést, mint ma.

³³ A nemzetközi kiskocsiverseny. *Az Ujság*, 1912. június 7. 8.

nák az egész vonalon irányították a kocsikat”³⁴ – vagyis az illetékes hatóság a karhatalmat is az autósok szolgálatára rendelte.

Erről tanúskodott a Szegeden megjelent beszámoló is, amely városba a terepbejárók elrettentő tapasztalatai ellenére mégiscsak eljutott a kiskocsis társaság, mégpedig az út Temesvár–Arad–Szeged–Budapest szakaszokat bennfoglaló, 322 kilométer legyűrését követelő zárónapján. „Kilenc órára jelezték az automobiloc érkezését, de már reggel hét óra után értesítették a rendőrséget, hogy a versenyzők néhány perc múlva már a városba vonulnak. A rendőrség megszállta a kijelölt útvonalakat, amelyeken piros-fehér-zöld zászlót lengetett a szél. A háztulajdonosok ebből az alkalomból föllobogózták a házaikat.”³⁵ A nemzet és a klub, esetenként a város színeinek, jelvényének fölmutatása a kor túraútjainak általános jellemzője, ahogyan ez már Pivny beszámolójából is kiderülhetett. Ilyen módon az autósok exkluzív társaságának megjelenése a nézők számára is kötelezően nemzeti érdekűvé, kultikussá, ünnepszerűvé avanszált, passzív szemlélődést, de aktív azonosulást követelve meg tőlük.

A rövid szegedi pihenő leírása (reggeli a Kass szálló teraszán, obligát polgármesteri köszöntővel) abba is betekintést ad ugyanakkor, hogy az autós menetnek mindent azért nem rendeltek alá a helyiek: „a hetipiacra való tekintettel” csak bizonyos útvonalak használatát engedélyezték a versenyzőknek, és „ezeket az utcákat kis piros zászlót tartó rendőrök jelezték”. Itt tehát nem fordulhatott elő újabb biciklishuszár-gázolás: az autósokat rendőrökkel különítették el a hetipiacozó póroktól.

Szegedtől Budapest felé véve az irányt több nehézséggel is meg kellett birkózniuk a járműveknek és vezetőiknek. Az út szó szerint göröngyösnek bizonyult, habár – bizonyítván, hogy az előutazó Pivny panasza eljutott a megfelelő fülekbe: „Szegedről csaknem Budapestig egészen új építmény, – ez út építését éppen az Automobil Klub sürgetésére a kiskocsiverseny alkalmából hajtották végre”.³⁶ Vagyis a szabadidejüket autózva töltők óhaja megváltoztatta a tájat – nem a tájban élők, hanem a verseny kedvéért.

A lakossággal kialakított viszony sem volt problémamentes az utolsó szakaszon. „Minél jobban közeledtünk Budapesthez, annál nagyobb mértékben szállt alá a fogadtatás szívélyessége, az utolsó állomások felé pedig nem egyszer dobáltak köveket, csalánt és tüskés ágakat a kocsikba” – talán annak jeléül, hogy a fővárosiak már ismerték, ámde nem szerették az automobilizmus jelenségét. Ugyane napon kiváltképp megmutatkozott, hogy a kutyákon kívül más állatok, jelesül a lovak sem reagáltak jól arra, hogy gépjárművek vegyültek a forgalomba. Egy csendőrt megrémült lova levetett magáról (súlyos agyrázkódás lett a következmény), az újságírók szállító Fordnak pedig két, szintén megbokrosodott ló szaladt neki. Az autó az árokban kötött ki, de ezúttal nem volt szükség a „tanyasi legények” elötrombitálására, mert a Pestről hamarjában kiszállított pótkerék beszerelése után folytathatták az utat.³⁷

³⁴ A nemzetközi kiskocsiverseny. *Az Ujság*, 1912. június 8. 19.

³⁵ Automobilverseny Szegeden át. (Saját tudósítónktól.) *Délmagyarország*, 1912. június 9. 7.

³⁶ Nemzetközi kiskocsiverseny. Negyedik nap. (Saját tudósítónktól.) *Az Ujság*, 1912. június 9. 17.

³⁷ Az újságírói útbeszámoló egyben a Ford nem túlságosan bújtatott reklámja is volt. A tudósítások ugyanis fölfedték, hogy „maguk a gyárak módot nyújtottak arra, hogy a jól sikerült verseny lefolyásáról a közönség is tudomást szerezzen, amennyiben a sajtó részére külön gépeket adtak. Az egyik a »Ford« amerikai gyár hazai képviselője, a másik a [francia – B. K.] »De Dion Bouton« gyár.” Nem meglepő tehát, hogy az újságírók az autós nézőpontot érvényesítették mindamellett, hogy valóban ott ültek az autókban. A kiskocsiverseny. *Világ*, 1912. június 16. 20.

A szerdán hajnalban induló huszonhárom kocsi közül tíz futott át szombaton, 1912. június 8-án a Soroksári úti diadalkapun büntetőpont nélkül, s vehették górcső alá a versenybírók tagjai az autókat végigkísérő versenybiztosok jelentéseivel együtt. Azonban a szervezőknek csak nyolc díj állt rendelkezésükre, így másnap délelőtt, a városligeti Gerbeaud pavilonban föltálat „*dezsőne*”³⁸ alkalmával, amelyen a klubelnök, a szervezés konkrét munkálatai során ritkán előkerülő Andrassy Sándor elnökölt, a klub vezetősége úgy döntött, hogy a följánlott díjakat sorsolás útján osztja ki. A döntés nem aratott osztatlan sikert a résztvevők között, többen óvtak is, ami jelzi, hogy a Királyi Magyar Automobil Club tagságának kohéziója a gépjárművek iránti közös lelkesedés ellenére nem volt egészen makulátlan.

A klub első önálló rendezésű, belföldi túraúttját megjárt autókat ugyanekkor közszemlére bocsátották: az érdeklődő publikum a városligeti Iparcsarnokban szemlélhette meg őket. Ez volt az utolsó alkalom arra a verseny során, hogy az automobilista körön kívüliek a beszámolók olvasásánál közvetlenebb viszonyt alakítsanak ki az autózás világával, jelesül műtárgy és néző viszonyát.

Mint láthattuk, ez a volán mögötti perspektívából egy paternalista, aszimmetrikus viszony volt. Miközben a versenyt létrehívó indokok közül az autósok talán leginkább azt hangoztatták, hogy a versenyzéssel az autók szélesebb körű megkedveltetése a cél (kivált a középosztállyal), erre az út során nemigen adtak közelebbi lehetőséget. A szervezők, résztvevők és esetenként csatlakozók számára a közönség, azaz az érintett vidékek lakossága inkább akadályt és bosszúságot jelentett – igaz, a diadalkapukat és a települések ünnepi díszbe öltözését, vagyis a recepciós ornamentikát helyeslően vették tudomásul. (A gépjármű sebessége amúgy is afféle sajátos panoptikumká változtatja az út menti tájat, amelyben az emberek nem többek egy más tempójú, sőt egyenesen állni látszó világ elmosódott tereptárgyainál.) Közvetlen kapcsolatfelvételle a helyi elittel került sor. Az autókлуб versenyzői egy asztalhoz kizárólag azokkal ültek, akik maguk is ahhoz a társadalmi réteghez tartoztak, amely a Királyi Magyar Automobil Club derékhadát adta. A megcélzott középosztálynak többnyire maradt a közvetett viszony, azaz hogy az autók és tulajdonosaik percnyi fölbukkanása láttán, valamint a sajtóban fölsorolt, jól csengő nevek olvastán maguk is kedvet kapjanak áldozni az automobilizmus oltárán. Tehát lehetőségük csak az autós elit szemlélésére és utánzására nyílt, amelyért a „gyerekes társadalmat” a tanulmány elején idézett cikk kárhoztatta.

„Talán a püspököt várják itt?”: a kiskocsiverseny emlékezete húsz évvel később

Azt, hogy az autókлуб történetében a kiskocsiverseny különleges helyet foglalt el, mutatja, hogy az eseményről csaknem húsz évvel később, a klub születésének harmincadik évfordulója alkalmából két, fotókkal illusztrált megemlékező szöveget is olvashattak az autózás hazai kezdetei iránt érdeklődők. Az egyik az *Auto* című szaklapban,³⁹ a klub hivatalos orgánumban jelent meg, a másik pedig a klub már hivatkozott jubiláris „aranykönyvé-

³⁸ A kiskocsiverseny befejezése. *Budapesti Hírlap*, 1912. június 11. 13.

³⁹ I. I. [gyaníthatóan ILLÉS István – B. K.]: Visszaemlékezés az 1912. évi kiskocsiversenyre. Apróságok a Királyi Magyar Automobil Club első nagy rendezéséről. *Auto*, 1931. január 15. 7–8. Itt említik a már készülő jubileumi könyvet, ebből következtethetünk a két szöveg megjelenését illető kis időrendi anomáliára: ugyan az *Auto*-beli megemlékezés 1931. januári keltezésű, bevezetője szerint az 1930-as jubileumi kiadvány a következő februárban lát majd napvilágot.

ben”.⁴⁰ Mindkét megemlékezésre a nosztalgikus, joviális, helyenként diadalittas hangvétel a jellemző. Hangsúlyozzák, hogy a kiskocsitúra történelmi távlatból is a Királyi Magyar Automobil Club sikerprojektje – ami, mint láthattuk, az egykorú tudósítások alapján nem ennyire egyértelmű, különös tekintettel a keserű záróakkordra, vagyis a megóvott végeredményre, a sorsolások eredményhirdetés hatására a klubból kilépéssel fenyegetőzőkre.

„Tizennyolc esztendővel ezelőtt kezdődött a Királyi Magyar Automobil Club versenykorszaka”, jelölte ki az *Autoban* közreadott anekdotikus bekezdésszerű a kiskocsiverseny helyét a klub történetében. Lássuk, e visszaemlékezések szerint milyen viszonyt alakított ki autós és meghódítandó vidék a verseny alatt.

Az *Auto* cikke egy német újságírótól idézett három történetben merül ki, mindháromnak van némi civilizatorikus melléklöngéje. Hans Köhlich, az *Allgemeine Automobil Zeitung* munkatársa zárt kocsiiban igényelt helyet a verseny időtartamára (a túraversenyző járművek jellemzően nyitott karosszériával rendelkeztek). Megkapta, ám írógépét, amelyet az autó tetején szállítottak, lesodorta a versenyzők tiszteletére állított mezőkövesdi diadalkapu – a szellemi munkához szükséges technológia tehát az út, pontosabban a „nép” által emelt alkalmi építmény áldozata lett.

A második esetben Köhlichék kocsija egy Szolnok-Doboka megyei falu éljenző iskolásai között haladt el, akik közt „egy 25–30 év körüli fiatalember feszes vigyázzban állt az út szélén – szmokingban. Ez még nem keltett volna bennünk csodálatot, de a vállán egy kétsövű fegyver tündökölt, amelynek szíján tisztelgésül gyorsan súrolta végig kezét. – Szent Isten, mi volt ez? – kérdezi utasunk közül valaki.”⁴¹ Egy mai olvasó számára a szmokingos-puskás összeállítás talán nem tűnik kötelezően megmagyarázandó választásnak, a kortársak számára azonban meghökkenítő volt. Köhlich segédjegyzőnek titulálta a fiatalembert, és arra tippelt, hogy egyszerre akart díszbe öltözni és vadászként megmutatkozni. A történet így zárul: „Angliában nem viselik a kettőt együtt. De hol van Szolnokdoboka megye Angliától?” A történetet nehéz másként értelmezni, mint hogy az illő viselkedés nemzetközi szabályai szerint élő nyugati idegen dekódolja a helyi lakosság magatartási kódját, és úgy találja, ott még az elit sincs tisztában a nyugati civilizációs normákkal.

A harmadik történet szerint Köhlich nagyon vágyott borotválkozni, mivel a szöveg szerzőjével együtt „egy szép asszony – dr. Kovács Elemérné – társaságában” utaztak az autóban. „Nem szeretek hölgy társaságában ilyen arccal ülni”, imigyen Köhlich. Kiskunfélegyháza közelében megállni kényszerültek a rossz benzin miatt, mire „a közeli szőlőkből gyorsan egész kis csoport érdeklődő verődött össze.” A járművet és utasait bámulók között akadt egy biciklis legény is, aki úgy nyilatkozott, hogy „a Kenderessy nagyságos urat voltam borotváltni a birtokon.” Köhlich, „a német sajtó jeles képviselője” ilyen csodás módon szabadulhatott meg viselkedési normákat sértő szörzetétől: „a radiateurból csapoltunk egy kis meleg vizet, s (...) a mi és az összeverődött kíváncsi parasztok által húzott eleven gyűrűben isten szabad ege alatt megborotválták”.⁴² Ez a történet, akár a többi, az egzotikus utazások útbeszá-

40 LINDNER – ILLÉS 1930. 72–78. Lindner és Illés ez idő tájt az *Auto*, vagyis – fejléce szerint – „A Királyi Magyar Automobil Club és Összes Kartelklubjainak és a Magyar Automobilkereskedő Országos Egyesületének Hivatalos Lapja” szerkesztői.

41 Visszaemlékezés az 1912. évi kiskocsiversenyre. Apróságok a Királyi Magyar Automobil Club első nagy rendezéséről. *Auto*, 1931. január 15. 7.

42 Visszaemlékezés az 1912. évi kiskocsiversenyre. Apróságok a Királyi Magyar Automobil Club első nagy rendezéséről. *Auto*, 1931. január 15. 7–8.

molóinak eddigre bevett hangnemében szól: míg az utazó azzal küzd, hogy az utazás és a körülmények megfosztják civilizáltsága jegyeitől, az út szélén álló vagy a szőlőkből előbújó „vadak” álmélkodva ünneplik és figyelik.

Ugyanezt a hangulatot tükrözi a jubileumi évkönyv szövege, valamint a kiskocsi-versenyről ott közölt öt fotó közül három („*A kiskocsi-verseny egy résztvevője a gémeskút mellett*”; „*A kiskocsi-verseny temesvári célja*”; „*A kiskocsi-verseny budapesti célja*”): a helyiek paraszti, kispolgári viseletben állnak az álló vagy mozgó autó mellett, és bámulják. „*Talán a püspököt várják itt?*”, csodálkozott az autós, amikor a „*gyönyörű lányok egész seregét*” fölvonultató Gyöngyösre értek – legalábbis a visszaemlékező szerint.⁴³ Ez az elbeszélés az előzővel szemben nem anekdotikus, hanem kultikus hangvétellű: olyan eseményt énekel meg, amely során város és falu, autós és szemlélő egyazon szándékban, a magyar nemzet kivételes teljesítményének fölmutatásában egyesült. „*Különb volt ez a verseny a külföld bármilyen sporteseményénél*”, lelkesedik a narrátor, mert „*az érdeklődő országnak a rendezők ideájával való egybeforrása teljesen és hamisítatlanul magyarrá tette*”.⁴⁴ Az ország egysége tehát „hamisítatlan magyar” jellegzetesség volna. (A logika, lássuk be, nem kikezsdhetetlen.) Az elbeszélő egy ponton aztán „*egybeforr*” a nézőközönséggel, és az ő feltételezett akkori gondolataikat közli: „*Tudjuk, hogy a modern élet, gazdasági fellendülés magvát hintitek közibénk, s azért tapsolunk, mert várva várjuk, hogy számunkra is megnyílják ez a nagyszerű berendezkedés. Készülünk rá, utakat építettünk óriási áldozatok árán, s csak titeket vártunk, hogy megmutassátok, mikért [sic] kössük össze, hozzuk közelebbre a közös érdekből, mindennapi gazdasági szükségből egymásra utalt községek, városokat és falvakat. (...) [E]zért ünnepeltek bennünket, csatából hazatért győztes katonákként.*”⁴⁵

A huszonhárom indulóval, tizennégy beérkezővel operáló kiskocsi-versenynek a fönti értelmezésben valóságos nemzetegyesítő funkciója volt, amelyben a technológiai forradalom viadalának diadalmas hőseire, azaz „*a modern élet*” és a „*gazdasági fellendülés*” prófétaíra várt a nép. Mondanom sem kell, ez az elbeszélés nélkülözi a kislány elgázolásának vagy a botrányos díjkiosztónak az epizódját; az ország itt merő virág-, zászló- és gyönyörű-lány-tenger négy teljes napon át; a versenyzőket legföljebb éhség gyöttri, máskülönben hiánytalanul bizonyítják, hogy a kiskocsi igenis megbízható járműkategória. Világos, hogy ez a szöveg (a jubileumból és kora emlékezetpolitikájából fakadó kultikussága mellett) az automobilizmusnak már egy másik korszakában született. Akkor, amikor már aligha volt kétséges, a tömeges autózás korszaka bekövetkezik majd,⁴⁶ és valóban a személygépkocsi lesz „*a modern élet*” egyik státuszszimbóluma, ha nem is a modern élet maga.

Végszó

A 20. század elejének autós túraversenyei a szabadidő eltöltésének olyan sajátos módjai voltak, amelyeket csak kevesen élvezhettek: a napokban, olykor hetekben mérhető szabad-

⁴³ LINDNER – ILLÉS 1930. 76.

⁴⁴ LINDNER – ILLÉS 1930. 73.

⁴⁵ LINDNER – ILLÉS 1930. 74.

⁴⁶ Magyarországon ez idő tájt nem is a személyautók, hanem a motorkerékpárok számának növekedése a látványos. Míg 1912-ben, a kiskocsi-verseny évében 1926 személyautó és 85 motorkerékpár futott az utakon, 1929-re ezek a számok 13293-ra, illetve 10365-re nőttek. (Utóbbi esetben a trianoni Magyarország területére vetítve.) LINDNER – ILLÉS 1930. 41.

idő mellett ugyanis a túrázók nem nélkülözhatték az automobilt. A Magyar Automobil Club arisztokraták vezette tagságának azonban mindez nem okozott gondot. Ezért, amikor a klub az első önállóan, Magyarország határain belül megrendezett túraversenyét 1912-ben meghirdette, csaknem kéttucatnyian jelentkeztek, hogy minél kevesebb büntetőpontot elérve végigrobogjanak a Budapest–Debrecen–Kolozsvár–Temesvár–Budapest útvonalon. Az autók megbízhatóságát összemérő túraverseny mögött az autózás népszerűsítésének ideája rejtett, amit a legfőbb hűs lövész kiskocsik benevezésével szándékoztak megalósítani.

Az autóverseny azonban – akárcsak a német szervezésű Henrik herceg túraút magyarországi szakasza – aligha érte el ezt a célt. Ez a „motorizációs elit” ugyanis elkülönült azoktól a rétegektől, amelyek kíváncsiságból vagy parancsra az utak mentén virággal, zászlókkal üdvözölték. Az elkülönülés részben a személygépjárműves közlekedés jellemzően individualista természetéből fakadt (az autó csakis a saját tulajdonosa/vezetője érdekeit szolgálja, ellentétben például a vonattal), részben az autóklub tagságának hatásgyakorló képessége okozta. Ha a klub túraversenyt rendezett, utak teremtdtek, és egyenruhások ügyeltek az üdvözlésre elősereglő nép viselkedésére.

A nép pedig az autósok nézőpontjából inkább akadály, esetleg pillanatnyi látványosság volt, mintsem leendő autós. Nem hallották a tülkölést, kiszaladtak az útra, nem (mindig) siettek az elakadt autós megsegítésére. Az Automobil Club versenyzői a pihenés óráit nem velük, hanem saját társadalmi csoportjuk tagjaival osztották meg – főispánokkal és polgármesterekkel. Ha az autózásban az alsóbb rétegek végül mégis a szórakozás egy vonzó módját fedezték föl, az alighanem a versenyes országjárás során is demonstrált, afféle vándor életmódkiállítás gyanánt „körutasított” exkluzivitás okán fordult elő. A történelmi-politikai, gazdasági, műszaki elitből verbuválódott autós elit ugyanis „önhajtó” járművével az elkülönülés újabb sebességére kapcsolt; nem kellett alkalmazkodnia mások menetrendjéhez, úti céljaihoz, lassúdad tempójához. Mindeközben azonban maga is látványossággá vált – a szabadidő eltöltésének a sajátjától különböző, azzal mégis összefüggő módját kínálva a nem autósoknak.

SAJTÓFORRÁSOK

Auto, 1931

Az Ujság, 1912

Budapesti Hírlap, 1912

Délmagyarország, 1911, 1912

Magyarország, 1944

Nemzeti Sport, 1909–1911

Népszava, 1910, 1912

Pesti Hírlap, 1912

Világ, 1912

GYŰJTEMÉNYEK

New-York Historical Society

Mabel Wright Yznaga Zichy (American, 1869–1926).

<https://emuseum.nyhistory.org/objects/30361/mrs-fernando-ynaga-18691926>
[2024.09.01.]

Pannon Digitális Egyesített Archívum

Zichy Béla Rezső gyászjelentése, 1944. november 11.

<https://dspace.oszk.hu/handle/20.500.12346/642379> [2024.09.01.]

Pannon Digitális Egyesített Archívum

Zichy Béla Rezsőné Wright Mabel gyászjelentése, 1926. december 23.

<https://dspace.oszk.hu/handle/20.500.12346/642380> [2024.09.01.]

IRODALOM

A Királyi Magyar
Automobil Club
Évkönyve 1913

A Királyi Magyar Automobil Club Évkönyve 1913. Budapest, 1913.

BARÁTH 2023

BARÁTH Katalin: Luxushóbort és látványosság. Korai autós élmények és az első nemzetközi autós túraverseny Magyarországon (1909). In: BARÁTH Katalin: *Szórakozik a tömeg. Fejezetek a modern populáris kultúra magyarországi kezdeteiből.* Pécs, 2023. 217–242.

CSAPLÁR-DEGOVICS
2023

CSAPLÁR-DEGOVICS Krisztián: Magyar protokoloniális kaland a századfordulós Albániában. *Aetas* 38. (2023):1. 6–23.

LINDNER – ILLÉS
1930

A Királyi Magyar Automobil Club jubiláris aranykönyve 1900–1930. Szerk. LINDNER Ernő – ILLÉS István. Budapest, 1930.

MAJTÉNYI 2000

MAJTÉNYI György: Életstílus és szubkultúra: az autózás története, 1920–1960. *Korall* (2000):1. 101–118.

MOM 2015

MOM, Gijs: *Atlantic Automobilmism. Emergence and Persistence of the Car, 1895–1940.* New York – Oxford, 2015.

SAUER 2023

SAUER, Walter: A Habsburgok „gyarmatbirodalma” és az osztrák identitás. *Aetas* 38. (2023):1. 179–187.

Elites Are Having Fun: The Beginnings of Touring Car Races in Hungary (1909–1912)

by Katalin Baráth

(Summary)

Touring car races of the early 20th century were a mode of spending free time that only a few could enjoy. This was not a problem for the membership of the Hungarian Automobile Club which was led by aristocrats. The Club announced its first domestic touring car race in 1912 with the aim of comparing the reliability of cars and popularizing driving by small cars with a maximum of twenty horsepower. However, during the races the “motorization elite” which basically appropriated or took back the landscape by the act of travelling around the country, was clearly separated from people greeting them along the roads. From the car owners’ point of view, people were more of an obstacle, or perhaps a spectacle than a potential car enthusiast. Even if spectators had discover an attractive form of entertainment in motor racing, it was because during the races they could admire the elites and their lifestyle up close, like looking at a travelling exhibition. Therefore the carloving elite, built of the historical-political, economic, and engineering elite, also had become an attraction itself.