

## Nők a kormánynál

Dániel Tünde

[danieltunde@proton.me](mailto:danieltunde@proton.me)

**Bertha Benz volt a világon az első ember egy nő személyében, aki a történelem során autót vezetett. Benz története azért is érdekes, mert ő volt az, aki meglátta a jövőt a mobilitásban, és így magában az automobilban is. Kortársai között is számtalan olyan úttörő gondolkozású nő volt, akik lelkesen támogatták az újfajta közlekedési eszközt, és forradalmi elképzeléseikkel, bátorságukkal kitaposhatták volna az utat a női motorsport és autóvilág előtt.**

Megfogalmazódhat tehát a kérdés: Ha az első kilométereket egy nő tette meg, hol maradtak el a követői a huszadik század folyamán? Ugyanis az autó történetének első száz évét a férfidominancia jellemezte.

A nők alulreprezentáltsága, eltűnése az autós-motoros világból nagyon hamar kialakult, még mielőtt létjogosultságot szerezhetett volna magának az a személet, hogy egy új közlekedési eszköz, mint az automobil, mindenki számára egyaránt használható és praktikus lehet. Mint ahogyan például a kerékpár. Már a bicikli elterjedésének első évtizedeiben ferde szemmel néztek azokra a hölgyekre, akik a kétkerekűn ülve, bokájuk kivillantásával megbotránkoztatták a kor polgárait. A női-bicikliforma gyors térnyerésével ez a probléma eltűnt és a bicikli széles körben népszerűvé vált mindenki számára. A kerékpár így nagyban hozzájárult ahhoz a folyamathoz, amely a nők felszabadításához, önállóvá válásához vezetett. Angliában például a kerékpáros mozgalom hívta életre 1881-ben a „[Rational Dress Society](#)” nevű kezdeményezést, ami a nők praktikusabb és kényelmesebb öltözködését szorgalmazta, mint a fűzők elhagyását vagy rövidebb szoknya viselését.

Az automobil megjelenése fordulatot jelentett a női emancipáció történetében is.

### **Bertha Benz**

Bertha Benz 1888-ban történelmet írt, amikor a férje által szabadalmaztatott Patent Motorwagen Modell 3-as prototípust először elvitte egy nagyobb próbakörre: egy közel 200 kilométeres útra, a szüleihez. Berta már a kezdetektől támogatta a találmány fejlesztését befektetőként is, sőt akkor is hitt az új jármű sikerében, amikor férje, Karl Benz felhagyott a reménnyel. Kísérletének célja az volt, hogy bebizonyítsa a világ számára, hogy a kezdetleges automobil igen is képes a biztonságos közlekedésre és nagyobb távok megtételére egyaránt alkalmas.

Mivel a XIX. század végén, ha egy hölgy a társadalmi normáknak nem megfelelően viselkedett, hamar nevetség tárgyává válhatott, így nagy bátorság kellett ahhoz, hogy valaki egy ennyire forradalmi tettet végrehajtson.

Bertha egy augusztusi reggelen két fiával indult Pforzheimbe, ami az akkori viszonyok között kiépített utak nélkül egy egész napos túrának ígérkezett. A lovak nélküli kocsiban a működéshez szükséges hajtóanyag nem volt elegendő egy ilyen nagy távolság megtételéhez: Berthának útközben tankolnia kellett. Így az ő nevéhez fűződik a történelem első tankolása is. A Modell 3-as motorját egy Ligroin nevű tisztítószert hajtotta, amit petróleum oldásához alkalmaztak és csak patikákban lehetett beszerezni. Így vált tehát a baden-württembergi wiesochi gyógyszertár a világ első benzinkútjává. Az első tesztvezetés alkalmával a kocsis szervizelése is szükséges volt: olyan fejlesztésre váró területek kerültek elő, mint a váltó és 2. sebesség szükségességének beiktatása így született meg útközben az első fékberendezés is, amit egy szuster műhelyben készítettek. Az utazás attrakció-számba ment, hiszen azelőtt még soha senki sem látott hasonlót az utakon: Bertha így szerzett hatalmas publicitást a találmánynak. A kísérlet sikeresnek bizonyult, Bertha az esti órákban érkezett meg úticéljához. Férjét táviratban értesítette a sikerről.

Az első út nagy nyilvánossága meghozta az üzleti sikert, az első megrendeléseket is a Modell 3-as Motorwagenekre. Innen már megállíthatatlan volt az autók fejlesztésének és térnyerésének további útja.

Bertha Benz nevéhez fűződik a női autóversenyzőket támogató alapítvány létrehozása is, a „Bertha Benz Stiftung für Motorsportlerinnen”, amely számos női versenyzőt szponzorált, nemcsak Németországban. Az alapítvány finanszírozásában többek között részt vett Elsa d'Albrizzi grófnő olasz autóversenyző is, aki maga is szép sikereket ért el [Benz-féle 8 lóerős versenyautójával](#).

A következő években Európa-szerte elterjedtek az autós túraversenyek, amelyeket még városok közötti útvonalakon futottak. Még alig jártunk pár évvel Bertha sikerei után, amikor Párizsban megrendezésre került az első női autóverseny is 1897-ben, a [Championnat des Chauffeuses](#). Nyolc hölgy ült ekkor volán mögé, akik a korabeli társadalmi élet népszerű szereplői voltak.

Az első nemzetközileg is elismert női versenyző Camille du Gast volt, aki azzal írta be magát a történelemkönyvekbe, hogy egyedülként indult túraversenyen, férfi sofőrökkel összemérve tudását és gyorsaságát.

### **Camille du Gast**

Jómódú család gyermekeként már fiatalabb korában is hódolhatott az extrém sport szenvedélyének; vívott, lovagolt, lövészkedett, és a téli sportok nagy kedvelője is volt. Fiatal feleségként egy ejtőernyős ugrást is végrehajtott Párizs felett, férje áruházát, a Dufayel-t reklámozva.

Camille 1898-ban tanult meg vezetni egy Peugeot és egy Panhard tulajdonosaként. Három évvel később már egyedüli női indulóként versenyzett a Párizs-Berlin túraversenyen.

A következő nagyobb nemzetközi autóversenyt 1903-ban rendezték [Párizs-Madrid](#) között. A nagy várakozással megrendezett futamnak a vártnál jóval több, összesen 300

indulója és 10 ezernél is több nézője volt, ami jól illusztrálja a kor társadalmának autók iránt érzett szenvedélyét és kíváncsiságát. A tragikus kimenetelű futam során öt versenyző és három néző vesztette életét, ami megpecsételte a francia autóversenyzés jövőjét. A tragédiát követően a Francia Autó Klub (ACF) hivatalosan eltiltotta a nőket a versenyzéstől arra hivatkozva, hogy túl veszélyes a hölgyek számára, és a „női szeszélyesség” komoly veszélyforrás a versenyek alatt.

Camille ezután kénytelen volt lemondani az autóversenyzésről: új szenvedélyét a motorcsónak versenyzésben találta meg, ahol szintén szép sikereket ért el.

### **Dorothy Levitt**

A huszadik század legelején Angliában a versenyzés nem volt tiltott a női sofőrök számára, sőt 1903-ban megalakult az első női autókлуб is, amely már akkor 50 tagot számlált. A szigetországban Dorothy Levitt volt az az úttörő szellemiségű hölgy, aki a női sofőröket a világon elsőként tanította vezetni. Publikációival arra hívta fel a figyelmet, hogy a hölgyek igenis elég erősek, rátermettek a vezetéshez, és műszaki dolgokban is kompetensek lehetnek, mindeközben megőrizve nőiességüket. Könyv formájában megjelent praktikus útmutatóját 1909-ban adták ki [The Woman and the Car](#) címmel. A könyvben található megoldások között szerepel a kézi tükör használata, amivel a sofőr a mögötte haladó forgalmat tudja ellenőrizni. Dorothy szabadalmaztatta elsőként 1914-ben a visszapillantó-tükröket. Ahogy a korai leírások emlegették: a „leggyorsabb lány a világon” számos rekordot állított fel és versenyt nyert meg.

Miután a brit utakon betiltották a versenyzést, megépült a Brooklands pálya, ami a világ első erre a célra épített versenypályája, ahol női versenyeket is szerveztek.

Az Egyesült Államokban is megrendezésre került az első női autóverseny Chicagóban, aminek érdekessége, hogy az indulók elektromos autókkal mérték össze gyorsaságukat. Ezeket a járműveket akkor főleg női vásárlók számára reklámozták, mert

a beindításuk nem igényelt fizikai erő kifejtését (a korabeli motorok még nem automatikusan indultak, bekurblizásukhoz komoly erőre volt szükség).

Az autó elterjedése országszerte elősegítette a vidéki és a városi élet közötti kapcsolatot, lehetőséget teremtve a nőknek szűkebb környezetük elhagyására, a háztartásból való kilépésre, mindezzel elmosva a nemek és a társadalmi osztályok közötti különbségeket. A nők a legújabb technológia segítségével szabadok lehettek, akkor hagyhatták el nagyobb távokra is otthonukat, amikor csak akarták, és ezáltal függetleníteni tudták magukat körülményeiktől. Ez viszont az úgynevezett „régirend” felbomlásával is járt. Mi történik a háztartással, ha a nők az utakon furikáznak, ahelyett hogy otthon lennének? [Ray W. Sherman, 1927, Motor]

Amíg a huszadik század első évtizedében a felső-középosztálybeli hölgyek engedhették meg maguknak a saját jármű vásárlását, az 1910-es évekre már az átlag amerikai asszonyok is vezethettek. Az automobilnak a nők körében aratott robbanásszerű sikerét nem minden férfi nézte jó szemmel, különösen azok nem, akik potenciális veszélyforrást láttak az új járműben, és ezzel egy új világ kezdetét is.

Ez a attitűd hamar megteremtette az alkalmatlan női sofőrök mítoszá! Már 1904-ben megjelent egy publikáció „Why Women Are, or Are Not, Good Chauffeuses”, azaz „Miért jó vagy nem jó vezetők a nők” címmel, amely a hölgyek habitusát és koncentráció képtelenségét teszi felelőssé a vezetésbeli hiányosságokért. „Míg a férfiaknak veleszületett adottsága van a vezetéshez, addig a nőknek ezeket meg kell szerezniük.” [Driving Women, Deborah Clark, 2007]

Ekkorra már jelentős volt a női autótulajdonosok száma, így a gyártók hamar felismerték, hogy nem kéne magukra haragítaniuk a potenciális vásárlóik tömegeit. Még maga Henry Ford is jobban szeretne volna, ha a nők az anyósülésen maradnak, pénzügyi megfontolásból mégis őket célozta meg kampányaival: például „A nő és a Ford” című 1912-es brosúrájában. A Ford Motor Company úgy méltatta az autót, mint ami „függetlenséget biztosít a nők számára” és a T -Modell reklámszövegével

kifejezetten őket akarta elcsábítani: „A T-Modell számos vezetésbiztonsági funkció és az egyszerű kormányozhatóság révén ideális választás a hölgyek számára” [Driving Women, Deborah Clark, 2007].

A Ford T-Modell elterjedésétől nem sok időnek kellett eltelnie addig, hogy megszülessen a világ első kifejezetten nőknek tervezett automobila is, amelyet egy női mérnök, a skót Dorothee Pullinger álmódott meg és hívott életre.

### **Dorothee Pullinger**

Az első világháború új szerepkörbe kényszerítette a nőket. A férfiakat elvitték katonának, ezért a nőknek kellett a gyárakban dolgozniuk és minden olyan munkakörben helyettesíteni őket, ahol csak lehetséges volt. Ez az időszak kedvezett az ambiciózus fiatal mérnök nőnek, akit édesapja, a gyártulajdonos Thomas Pullinger, az akkor hadiüzemként működő gyárának ügyvezetőjeként nevezett ki. Ez a létesítmény fenntartott egy női főiskolát, és több éves gyakornoki programot is szervezett. Ide kifejezetten olyan művelt hölgyeket toboroztak, akik érvényesülni szerettek volna a műszaki pályán egy olyan világban, ahol a dolgozni vágyó nőket brutálisan diszkriminálták és kirekesztették a szakmákból. A gyár nem csak szellemiségében, de létesítményeivel is jóval megelőzte a korát. A tetőn teniszpályákat alakítottak ki, könyvtárat és egy zongorával felszerelt társalgót is létrehoztak az alkalmazottak részére, akiknek nagy része nő volt. A háború után ismét autókat gyártó üzem élére Dorothee került, mint igazgató.

Az első világháborút követő évek szellemiségét és a vásárlók igényeit felismerve elhatározta, hogy szükség van egy olyan kisebb méretű, könnyített karosszériájú járműre, amely figyelembe veszi a női vezetők alacsonyabb termetét. Modelljeiben megemelt ülés javította az oldallátást, kisebb kormánykerék és ergonomikusan leengedett műszerfal tartozott az új designhoz. A hölgyek igényeit szem előtt tartva plusz tárolóhelyeket és rögzített belső visszapillantó tükröt is terveztek az autó belső

terébe. Egy másik jelentős fejlesztés volt, hogy a sebességváltó kart az autó belsejébe (nem pedig kívülre) helyezték.

Ezzel a formabontó tervezésű modellel Dorothee maga is versenyzett, túraversenyeket nyert, mindemellett elkötelezett híve volt a női munkaerő megbecsülésének, és számos komoly társadalmi és politikai kezdeményezést támogatott ennek elérése érdekében. 1919-ben alapító tagja volt a [Női Mérnökök Társaságának](#), és első hölgyként tagja lett a kizárólag férfiakból álló Autómérnökök Intézetének is.

A fentebb bemutatott úttörő nők névsora természetesen nem teljes. A huszadik század kezdetén ennél jóval több, meghatározó és kiemelkedő képviselője volt az újfajta közlekedési módnak és a kialakuló új közlekedési világnak, velük cikkünk most nem foglalkozik.

A múlt században az évek múlásával némiképp változott ugyan a nők megítélése az autós világában, de a későbbiekben is csupán kuriózumként találkozhatunk olyan példakkal, amikor nők érvényesülhettek a járműiparban vagy a versenyzés területén. Egészen napjainkig a diverzitás hiánya jellemzi ezt az ágazatot, ahol a munkaerő [alig 20% - át adják női szakemberek](#). Ez az adat azért is érdekes, mert a női autóvásárlók aránya minden egyes évvel egyre magasabbra ível felfelé. Az újonnan gyártott járművek [62%-át női vásárlók veszik meg és az eladások 85%-át befolyásolják, csak az Egyesült Államokban](#).

Napjainkban az autóipar olyan technikai transzformáción megy keresztül, mint történetének során még soha. Eddig nem tapasztalt mértékben határozza meg az iparág jövőjét most a kreativitás, az innováció, és a technológia. Mobilitásunkat a jövőben olyan koncepciók határozzák majd meg, mint a car-sharing, az elektromos- és önvezető autók, nem említve a mesterséges intelligencia és a digitalizáció még felmérhetetlen hatásait. Talán most ismét elérkezett az idő, hogy az autós világ újraértékelje és újraterejtse önmagát.