

Apponyi gyászhintója

Gács János

Ezt az iparművészeti remekművet – a főváros hivatalos gyászhintóját – Budapest népe utoljára több mint háromnegyed évszázaddal ezelőtt láthatta végiggördülni a város utcáin. Idén megújulva bárki megtekintheti a Fiumei úti sírkert bejáratának közelében.



fotó: Kapusi Zoltán

Amint a bethleni konszolidáció nyomán megnyílt egy kis mozgástér a magyar gazdaság és társadalom szereplői előtt, a Fővárosi Temetkezési Intézet kezdeményezte a közélet nagy halottjainak temetésére szolgáló reprezentatív gyászhintó megépítését. A tekintélyes méretű jármű 1928-tól 1932-ig épült, s amint elkészült, 1933. február 14-én, gróf *Apponyi Albert* temetésén – melynek pompája legfeljebb *Kossuth* temetéséhez, illetve *Rákóczi* újratemetéséhez volt fogható – azonnal használatba is vették. A gyászkocsi ennek az egész országot megmozgató eseménynek a nyomán ragadt rajta az „Apponyi-hintó” név.

A gróf 87 éves korában hunyt el Genfben, ahol a már egy éve üléselőző leszerelési konferencián vett részt. Halálával egy hat évtizedes, osztatlan hazai és nemzetközi elismeréssel övezett politikai pályafutás zárult le. Ez a tisztelet ad magyarázatot arra, hogy miért rendeztek államfői szintű temetést az agg politikusnak, aki ekkor a Népszövetség magyar képviselőcsoportját vezette, s a hazai legitimisták doyenje volt.

Erkölcsei tartása, szociális érzékenysége, arisztokratikus eleganciája s a trianoni béketárgyalások során Magyarország integri-

tásának védelmében elmondott, eredményt ugyan nem hozó, de nemzetközi figyelmet keltő beszéde még kül- és belföldi politikai ellenfelei körében is megkérdőjelezhetetlen tekintélyt kölcsönzött Apponyinak. Jellemző például, hogy még legnagyobb népszövetségi ellenfele, *Titulescu* román fődelegátus is megrendült hangú gyásztáviratot küldött az özvegynek.

Gyászmenet másfél kilométeren

Szécsényi András történész tanulmánya nyomán érdemes felidézni a gróf utolsó napjainak és temetésének néhány momentumát. Halála előtt egy nappal valamilyen magyar templomban és zsinagógában imádkoztak a tüdőgyulladásból való felgyógyulásáért. A rádió azonnal jelentette halálhírelt, ennek nyomán spontán módon minden házra gyászflobogót tűztek ki. A törvényhozás másnapi ülését kizárólag az ő emlékének szentelte.

A Parlamentben ravatalozták fel, onnan vitte a hat ló által húzott gyászhintó száz- ezres tömeg sorfala között végső nyughelyére, a Mátyás-templomba. (Ebben a templomban annak idején részt vett *Ferenc József* koronázásán.) A ravatalnál és

a temetésen megjelent, illetve beszédet is mondott az ország valamennyi közjogi és egyházi méltósága, a kormányzó, a miniszterelnök, a hercegprímás (50 pap kíséretében!), a főváros és a városok, falvak küldöttei. Apponyi a jászberényi választókerület képviselője volt, a város delegációja még a Lehel kürtjét is magával hozta a szertartásra. A temetési menet másfél kilométer hosszú volt.

A rádió 13 mikrofonnal, négy nyelven közvetített, és a heti filmhíradó is teljes terjedelmében ezzel az eseménnyel foglalkozott.

Sorsfordulat

A hintót ezután még három államférfi gyászszerteretése során használták: *Gömbös Gyula* miniszterelnök 1936 októberi, *Csáky István* külügyminiszter 1941 januári és *Teleki Pál* miniszterelnök 1941 áprilisi temetésekor. A miniszterelnökök temetésén a hintó elé nyolc lovat fogtak be. Felmerülhet a kérdés, hogy *Horthy István* kormányzóhelyettes temetésén miért nem kapott szerepet? Erre az a válasz, hogy őt katonaként ágyútalpra helyezett koporsóban vitték sírjához.

A hintó ez után több mint két évtizedre eltűnt szem elől: jelenleg senki sem tudja pontosan, hol vésztele át a zavaros történelmi idők. Annyi bizonyos, hogy 1963-ban a Közlekedési Múzeum birtokába került, vélhetően nem függetlenül attól, hogy tervezője, *Jordán Károly* ekkor az intézmény szakértő bizottságának tagja volt. A Tatai úti raktárba került, de volt olyan időszak is, amikor a szabad ég alatt állt. (Ez a restaurálás során végzett vizsgálatokból derült ki.)

Sorsa akkor fordult jobbra, amikor *Radnainé dr. Fogarasi Katalin*, a Nemzeti Örökség Intézetének (NÖRI) főigazgatója tárgyalásokat kezdeményezett a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeummal (MMKM) a gyászkocsi restaurálásáról és kiállításáról. A megbeszélések eredményeképpen a gyászhintó a Múzeum tartós letétjeként átkerült a NÖRI kezelésébe. Az Intézet saját költségén elvégezte a mestermű restaurálását, és megteremtette a közszemlére bocsátás szigorú (az MMKM által megszabott) feltételeit. Így valósulhatott meg az a szándék, hogy a Fiumei Úti Sírkert Nemzeti Emlékhely látogatói egy nemzeti jelképek számító különleges járművel találkozzanak, amelyet elsőként egy olyan államférfi temetésénél használtak, aki egész tevékenységét a nemzet egészségének szolgálatába állította.

Hogy érzékelhessük, mekkora kihívás volt újjávarázsolni, érdemes megismerkednünk legfontosabb jellemzőivel. Tájékozódásunkat *Szakács István*, a NÖRI műszaki igazgatója segítette.

A legnagyobb a világon?

A Misura kocsigyár gyártotta, amely korabeli vélemények szerint a Mercedes gyárral volt azonos (vagy akár magasabb) színvonalon. *Misura Mihály* az ugyancsak nemzetközi hírű Kölber kocsigyárban tanulta ki a mesterséget, ez után alapította meg saját üzemét. A hintó építése idején a gyárat azonos nevű fia irányította, s főként gépjármű-felépítményeket állítottak elő.

A hintó, amely a világ második legnagyobb gyászhintója (de más vélemények szerint a legnagyobb), 3,2 méter magas, erre jön még rá a 70 centis koronadísz. Szélessége 2,2, hossza 5,5 méter.

Felépítésénél számos, az autópárbán használt megoldást alkalmaztak. Az alváz acélból készült egy német gyárban, úgynevezett forgóalváz megoldással. Csaknem három tonnás súlyára való tekintettel a kerekek golyóscsapágyakkal csatlakoznak a tengelyekhez, a fékezést pedig a hátsó kerekekre szerelt fékdobokkal oldották meg.

A rugózást acél laprugók biztosítják, a kocsin látható bőrszíjak csak díszítések, a hagyományos lengéscsillapítás esztétikai emlékei. A kerekeken keménygumi abroncsok vannak, melyeket a Ruggyanta-árugyárban készítettek. A kocsiszekrény keményfából készült, a barokkos faragványok anyaga pedig hársfa. Különösen érdekesek a hajlított üvegy petróleumlámpákat tartó kariatidák (a remény és a feltámadás szimbólumai) (az oldalsó üvegek is hajlítottak (a Geldner cég gyártmányai). Igen nagy szerencse, hogy ezek a különleges



üvegszerelvények a viszontagságok során is megmaradtak, mivel ma pótlásuk vélhetően nem volna megoldható. A díszes baktakaróra a főváros címerét hímezték rá.

Mialatt a hintót Nógrád megyében, Somoskőn restaurálták, a NÖRI megtervezte és elkészítette a hintó bemutatására alkalmas szabadtéri üveg pavilont, amelyben biztosítva van a műtárgyvédelmi szempontból elengedhetetlen állandó hőmérséklet, páratartalom és csiramentes szűrt levegő. Ehhez különleges, fűthető többrétegű üvegtáblákat (amelyeket szabadalmaztatott nanotechnológias megoldással tettek elektromosan vezetőképű), s többek között környezetbarát hőszivattyús energetikai megoldásokat alkalmaztak.

A hintót befogadó pavilon és a körülötte levő épület visszafogott megoldásai

azt szolgálják, hogy a látogatók figyelme a műtárgyra, a világszínvonalú magyar műiparnak erre a remekére irányuljon. A látogatók tájékozódását nemcsak az érintőképernyős felület segíti, hanem a pavilon oldalán elhelyezett úgynevezett target lapocskák is, amelyek az APPonyi alkalmazás letöltése után a rájuk irányított mobil képernyőjére informatív mozgóképeket varázsolnak.

A befogadóépület teteje, amely alátámasztás nélkül jóval túlnyúlik a kocsit befogadó pavilonon, a teljes fogat lovakkal együtt mutatott méretét jelzi.

Az épület köré 7000 tő színes virágot ültettek, az ágyások alakja a látogatókat továbbirányítja a Kegyeleti Múzeum felé, ahol további információkat is megtudhatunk a gyászhintóról és történetéről. ●

