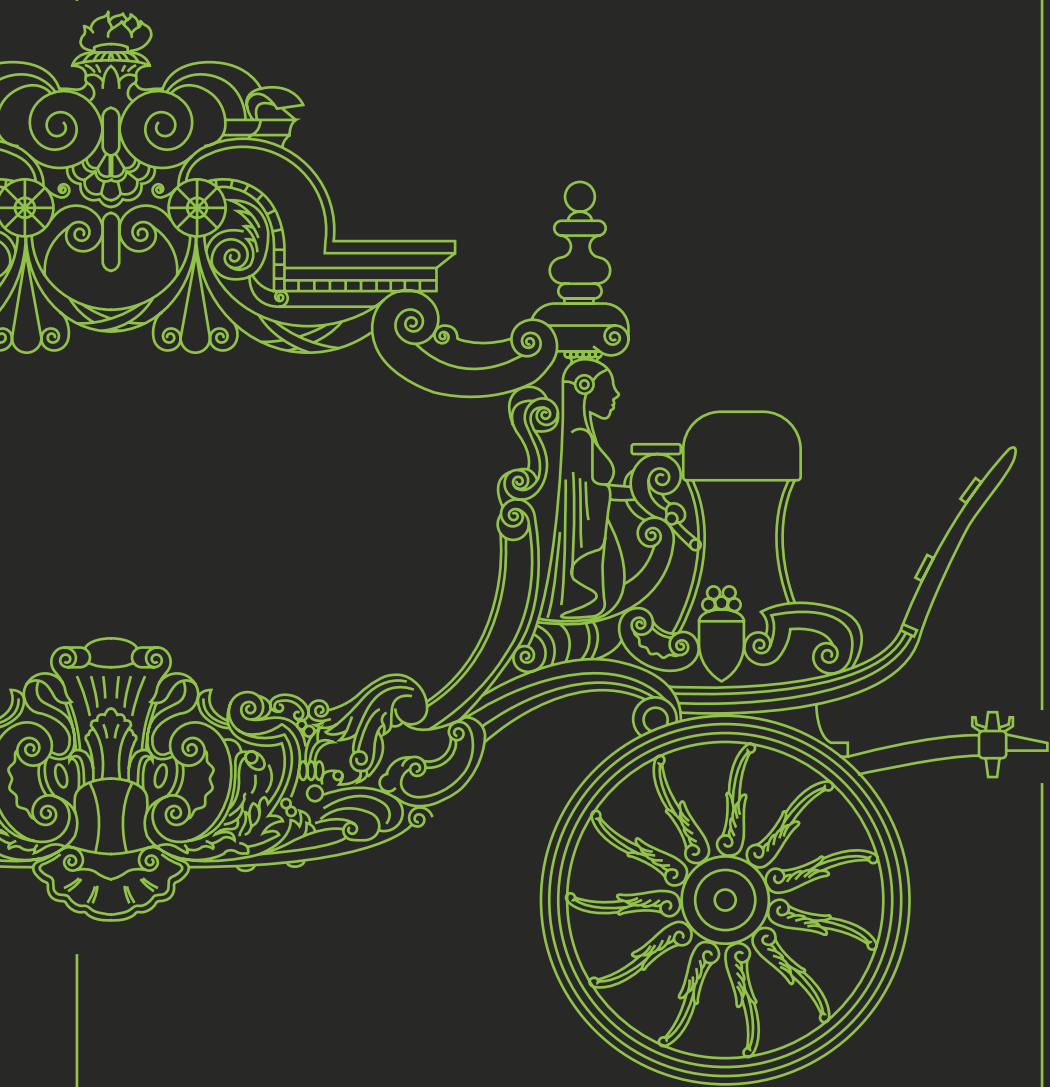
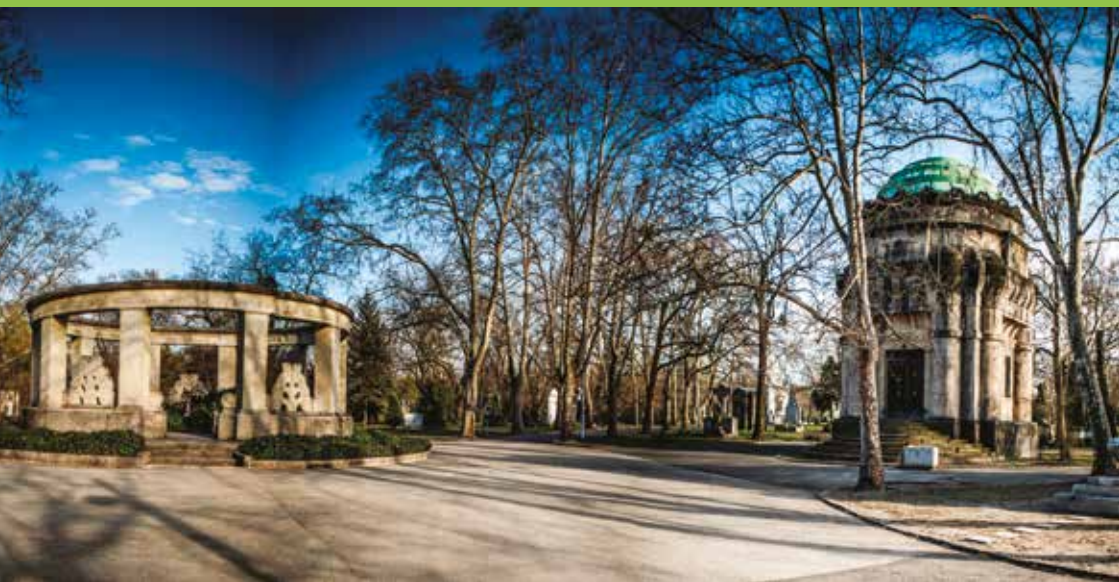


Az Apponyi-hintó



NÖRI FÜZETEK

A Nemzeti Örökség Intézete (NÖRI) fontosnak tartja a tevékenységi köréhez kapcsolódó helyszínek (nemzeti és történelmi emlékhelyek, nemzeti sírkert, fontos műemlékek), továbbá az emlékezettel és annak ápolásával összefüggő témák bemutatását. Az alsorozatokra tagolódó, egységes megjelenésű kiadványsorozat célja, hogy az érdeklődő közönség számára elérhető áron rövid, ám tartalmas tájékoztatást nyújtson Magyarországi kulturális helyszíneiről.

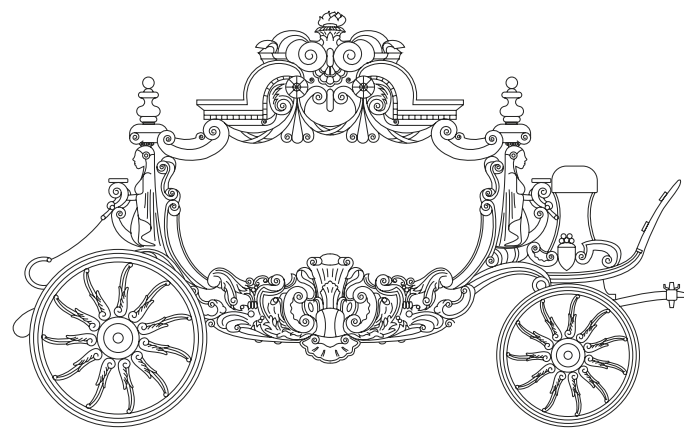


FIUMEI ÚTI SÍRKERT SOROZAT

A nemzet nagyjai számára létrehozott sírkert gondolatát Széchenyi István vetette fel. A sírkert a 19. század közepén Pest köztemetőjeként nyílt meg, majd a század végére Magyarország legrangosabb kegyeleti helyévé, „magyar Père-Lachaise”-zé vált. Itt áll többek között Batthyány Lajos, Deák Ferenc és Kossuth Lajos mauzóleuma, ez utóbbi Magyarország legnagyobb síremléke. A temető sírhelyei közül több mint másfél ezer érdemelte ki a magyar történelem és kultúra kiemelkedő alakjainak országszerte fellelhető nyugvóhelyeit egyesítő jogi védelmet, vagyis a nemzeti sírkertbe sorolást. A sírkert voltaképp egy nyitott, szabadteri történelemlékhely, amely a modernkori Magyarországról mesél. A síremlékek jelentős része fontos művészeti emlék, híres szobrászok alkotása. A nagy kiterjedésű sírkert ugyanakkor Budapest zöldfelületi rendszerének szerves része, gazdag élővilágával parkként is élményt nyújt a látogatóknak. Több mint temető.

A sírkertet 2016 májusa óta a NÖRI működteti. Kiemelt célja, hogy Magyarország egyetlen temetőjét, amely teljes egészében nemzeti emlékhely, ismertebbé tegye. Ezt szolgálja a NÖRI FÜZETEK keretében megjelenő, a sírkert legfontosabb látnivalóit bemutató alsorozat is.

Az Apponyi-hintó



NÖRI FÜZETEK 1.
[FIUMEI ÚTI SÍRKERT]

NEMZETI ÖRÖKSÉG INTÉZETE
BUDAPEST, 2018

Kiadja a



FELELŐS KIADÓ

Radnainé dr. Fogarasi Katalin, főigazgató

SOROZATSZERKESZTŐK

Gyökös Eleonóra

Nagy-Csere Áron

Papp Gábor

SZÖVEG

Dankó Dalma

FOTÓK

Blahó László (18. oldal)

Kapusi Zoltán (14–15., 17. oldal)

Nagy Balázs (borítóbelső)

ARCHÍV KÉPEK

Arcanum Digitális Tudománytár/adtplus.arcanum.hu (6–7. oldal)

Gábel Zoltán (11. oldal)

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (10., 12–13. oldal)

Wikimedia Commons (5. oldal)

A címlapon látható grafika Szentgyörgyi Lenke munkája alapján készült.

TIPOGRÁFIA ÉS TÖRDELÉS

Make IT Online

NYOMDAI ELŐKÉSZÍTÉS ÉS KIVITELEZÉS

Keskeny és Társai 2001 Kft.

1158 Budapest, Rákospalotai határút 6.

Felelős vezető: Keskeny Árpád ügyvezető

Nemzeti Örökség Intézete © 2018

ISSN 2630-8061 (NŐRI FÜZETEK) | ISSN 2630-807X (FIUMEI ÚTI SÍRKERT)

ISBN 978-615-80441-9-6

A HINTÓ SZÍNRELÉPÉSE

1933. február 14-én hatalmas tömeg kísérette az Országházban felravatalozott Apponyi Albert gróf koporsóját a Lánchídon át Pestről Budára, a végső nyughelyéül kijelölt budavári Mátyás-templomba. (A gróf földi maradványait özvegye kérésére 1943-ban az éberhardi – ma Malinovo, Szlovákia – családi kriptába szállították.) A dualizmus idején rendkívül aktív, különféle ellenzéki és kormánysoportosulásokat egyaránt megjárta, népszerű politikus az első világháborút követően egyre inkább a külügyek felé fordult. A „nemzet védőügyvédjeként” kifejtett tevékenysége óriási nyilvánosságot kapott, széles társadalmi érdeklődés és megbeszélés övezte.

Temetési menetében feltűnt egy faragványokkal gazdagon díszített, monumentális gyászhintó, amelyet hat ló vontatott, s mellette kivont karddal gyászhuszárok haladtak. A fővárosiak még sohasem láthattak ilyen hatalmas és gyönyörűen kivitelezett gyászkocsit, bár a grandiózus gyászünnepségekhez már hozzászokhattak Deák Ferenc, Kossuth Lajos, Mikszáth Kálmán, Ady Endre, vagy akár Blaha Lujza búcsúztatásakor.

A korábban csak királyoknak és főuraknak kijáró nagyszabású temetést a 18–19. századra bárki kiérdemelhette, aki kiemelkedő szolgálatot tett nemzetének. Ekkorra vált

a temetési menet elengedhetetlen részévé a többfogatos halottas kocsi. A 19. század második felétől a magyar főváros utcáinak forgalmát is gyakran megbénították a lépésben haladó temetési menetek. A 20. század első felében azonban megritkultak ezek az alkalmak. A ravatalt nem lehetett többé a halottas házban felállítani, mert a magánemberek számára kötelezővé vált a temetőkben épített ravatalozók használata. A két világháború között már csak a nemzet nagyjait lehetett a temetőkön kívül felravatalozni. A prominens személyek előtt a nemzet valamelyik „templomában” (Nemzeti Múzeum, Magyar Tudományos



Apponyi Albert gróf portréfotója, 1900.

Akadémia, Országház) rótták le a kegyeletet, már csak őket illette meg a hosszú és látványos temetési menet.

A sérült nemzeti öntudatra az első világháborút követően is gyógyírt jelentettek ezek az uralkodói pompával megrendezett gyászszertartások. A nemzet ekkor már nemcsak nagy halottait, de a csonka Magyarországot is gyászolta. Szinte sorszerűnek mondható, hogy a grandiózus gyászhintó Apponyi Albert gróf koporsóját

szállította először, aki a történelmi Magyarország területi épségéért küzdött.

Az agg politikus 87 éves korában hunyt el Genfben, a Népszövetség székhelyén, ahol 1923-tól Magyarország fődelegátusa volt. A legnagyobbaknak kijáró nemzeti gyászban részesítették. Először Genfben ravatalozták fel, majd gyászvonaton szállították koporsóját Budapestre. Az egyik legtekintélyesebb magyar főúri család sarjának neve világszerte ismert volt.



Apponyi Albert gróf halottaskocsija a Lánchídon Budára érkezik, 1933. *Tolnai Világlapja*, 1933/9. 7.

A Magyar Tudományos Akadémia tagját ötször jelölték Nobel-békedíjra. Személyes barátságot ápolt Theodore Roosevelttel amerikai elnökkel, és Kossuth Lajos után második magyarként szólalhatott fel az amerikai Képviselőházban.

Apponyi Albert legendás szónok volt. Az első világháború utáni párizsi békekonferencia magyar delegációjának vezetőjeként több nyelven elmondott és összefoglalt „védőbeszéde” azonban nem változtatott

a nagyhatalmak álláspontján. Apponyi kultusza ennek ellenére már életében elkezdődött. A mai Ferenciek tere Budapesten 1921 és 1951 között az ő nevét viselte, híres beszédének érveléstechnikai elemzése érettségi tétele volt az 1930-as években. Születésének évfordulóit, sőt, még az ezüstszlakodalmát is társadalmi eseménynek számították, hírértékkel bírt. A gyászhintót is róla nevezte el az utókor, amelyet még három államférfi: Gömbös Gyula miniszterelnök, Csáky István külügyminiszter, majd utóljára



Deák Ferenc temetési menete az Akadémia előtt, 1876. február 3.

1941 áprilisában, gróf Teleki Pál miniszterelnök temetésén használták. A maga korában a világ legnagyobbjaként számon tartott gyászhintót Magyarországon gyártották.

RÉGI KOROK LUXUSJÁRMŰVE

Az Apponyi-hintót kivitelezése és megjele-
nése az uralkodói díszhintók közé emeli.
A díszhintók exkluzív pompajárműveknek
számítottak, akárcsak ma a limuzinok.
Nem hétköznapi használatra szánták őket,
hanem olyan különleges alkalmakra, mint
az uralkodói felvonulások, koronázások, es-
küvők és temetések. Elsődleges feladatuk
nem a szállítás, hanem a megjelenés, a rep-
rezentáció volt.

A fogatolt kocsikat több kategóriába sorol-
ják. A legkényelmesebb és legelegánsabb
kategória a hintóké, amelyen belül külön
csoportot alkotnak a díszhintók. Közöttük
is az uralkodói díszhintók a legértékeseb-
bek. Ezek a ceremonális járművek – pazar
díszítésük miatt – minden esetben iparmű-
vészeti remekművek. A legszebb darabok
Lisszabonban, a portugál királyi család
gyűjteményében láthatók, de a schönbrun-
ni Habsburg történelmi hintók, vagy a Ver-
sailles-ban látható francia királyi pompako-
csik sem maradnak le mögöttük.

A magyar arisztokráciának is megvoltak az
alkalomhoz illő díszhintói. Az 1896-os mil-
lenniumi ünnepségeken ezekkel vonultak
fel a főúri családok. Szinte egyetlen darab
sem maradt fenn közülük, kivéve Vaszary

Kolos hercegprímás díszhintóját és az Or-
szágház pincéjéből előkerült országházi
díszhintót, amelyek ma a Parádi Kocsimú-
zeumban láthatók.

A MAGYARORSZÁGI DÍSZHINTÓGYÁRTÁS

Bár az első hintó típusú jármű írásbeli em-
líttése Károly Róbert temetéséhez köthető,
a díszhintógyártás nem volt jellemző Ma-
gyarországon. Még a magyar arisztokrácia
is elsősorban Bécsből hozatta hintóit. Míg
a hazai kocsigyártás virágkora a 19. század
második felére tehető, addig Európában
már a 18. században megjelentek a nagyon
értékes díszhintók. A kiemelkedő hintógyár-
tó országok Franciaország és Anglia voltak.

Magyarországon is létezett egy olyan cég,
amely a kocsik és hintók mellett díszhintókat
is készített: a Kölber testvérek gyára Pesten.
A Kölber gyártmányok Európa-szerte ismer-
tek és elismertek voltak. Gyártottak hintókat
hazai és külföldi főúri, sőt uralkodócsaládok-
nak is. Az 1784-ben alapított cég 1868-ban
a császári és királyi udvar kiváltságos beszá-
llítója lett.

Kölberéknél tanult az a fiatal kovácslegény is,
aki a legenda szerint mindössze egy üllővel
a hóna alatt érkezett a fővárosba egy Árva
megyei településről. A mestervizsgát leté-
ve idősebb Misura Mihály 1883-ban kilépett
a Kölber gyárból és önállóan folytatta mester-
ségét. Eleinte 6-8 munkással dolgozott, 1907-
ben azonban már több, mint 30 főt foglalkoz-
tatott, és évente 100-150 kocsit gyártottak.



Az Apponyi-hintó teljes díszben, nyolc fogatolt lóval



Gyászhintó gazdag díszítéssel
a Misura gyár katalógusából, 1910.

Kocsijaikkal számos díjat nyertek. 1896-ban a millenniumi nagyérmet, 1900-ban a párizsi világkiállítás, majd 1907-ben a pécsi országos kiállítás nagydíját hozták el. Misura Mihályé lett a második legfontosabb kocsigyár. Itt készült el 1928 és 1932 között az Apponyiról elnevezett díszgyászhintó.

A századfordulótól kezdve Misuráék folyamatosan az élvonalban voltak. Idővel négyemeletes, önálló gyártelepet húztak fel az Óriás utcában (később Thék Endre utca, ma Leonardo da Vinci köz). A földszinten kovács- és bognárműhelyek, az első emeleten rajzterem, irodák és gépjárműszerelő részleg volt. Az emeletek között teherlift közlekedett. A kocsigyártás speciális – a fentiekén kívül még kerékgyártó, nyerges, kárpitos, fényező, szíjgyártó, lakatos – munkamenetek egész sorát foglalta magába.

A fővárosi járműgyártó ipar ekkor Józsefváros, Ferencváros, Terézváros területén összpontosult. Ennek emlékét őrzik a Nagyfuvaros és a Bérkocsis utcanevek. Misuráék már az 1900-as évek elejétől gyártottak autókarrösszériákat a fogatos kocsik mellett, időben felismerve az abban rejlő üzleti lehetőséget. Az apja nyomdokaiba lépő ifjabb Misura Mihályban megvolt a szükséges vállalkozó szellem. 1906-ban az európai kocsigyártás központjába, Párizsba utazott, ahol közelebbről is megismerkedhetett az automobillal, sőt még jogosítványt is szerzett.

Hazatérve profilt váltott, és fő tevékenysége az autókarrösszéria gyártás lett, amelyet ebben az időben még nem az autógyarak, hanem a fogatos kocsikat gyártó cégek végeztek. Erre utal a karosszéria elnevezés, amely a francia *carrosse* (hintó) szóból származik. Misura Mihály hintók iránti vonzalma azonban töretlenül megmaradt. 1923-ban Bécsbe ment, hogy megvásárolja azokat a Habsburg hintókat, amelyeket a Monarchia összeomlása után elárvereztek. Ferenc József, Zita és Ferenc Ferdinánd fogatai közül a legtöbb Misura Mihály raktárába vándorolt, ahol egy letűnt kor relikviáiként őrizte a becses tárgyakat. Később ezek a hintók nyomtalanul eltűntek vagy tűzvész martalékaivá váltak. Bár a cég fő üzletága az 1920-as években már az autókarrösszéria gyártás volt, Misura Mihály mégis vállalkozott egy historizáló, barokkos gyászhintó megépítésére.



A Misura gyár VIII. kerületi Óriás utca 6-10. szám alatti telepének képe a céges levélpapíron



Ifjabb Misura Mihály arcképes belépője a Magyar Királyi József Múzeumra, 1904/1905

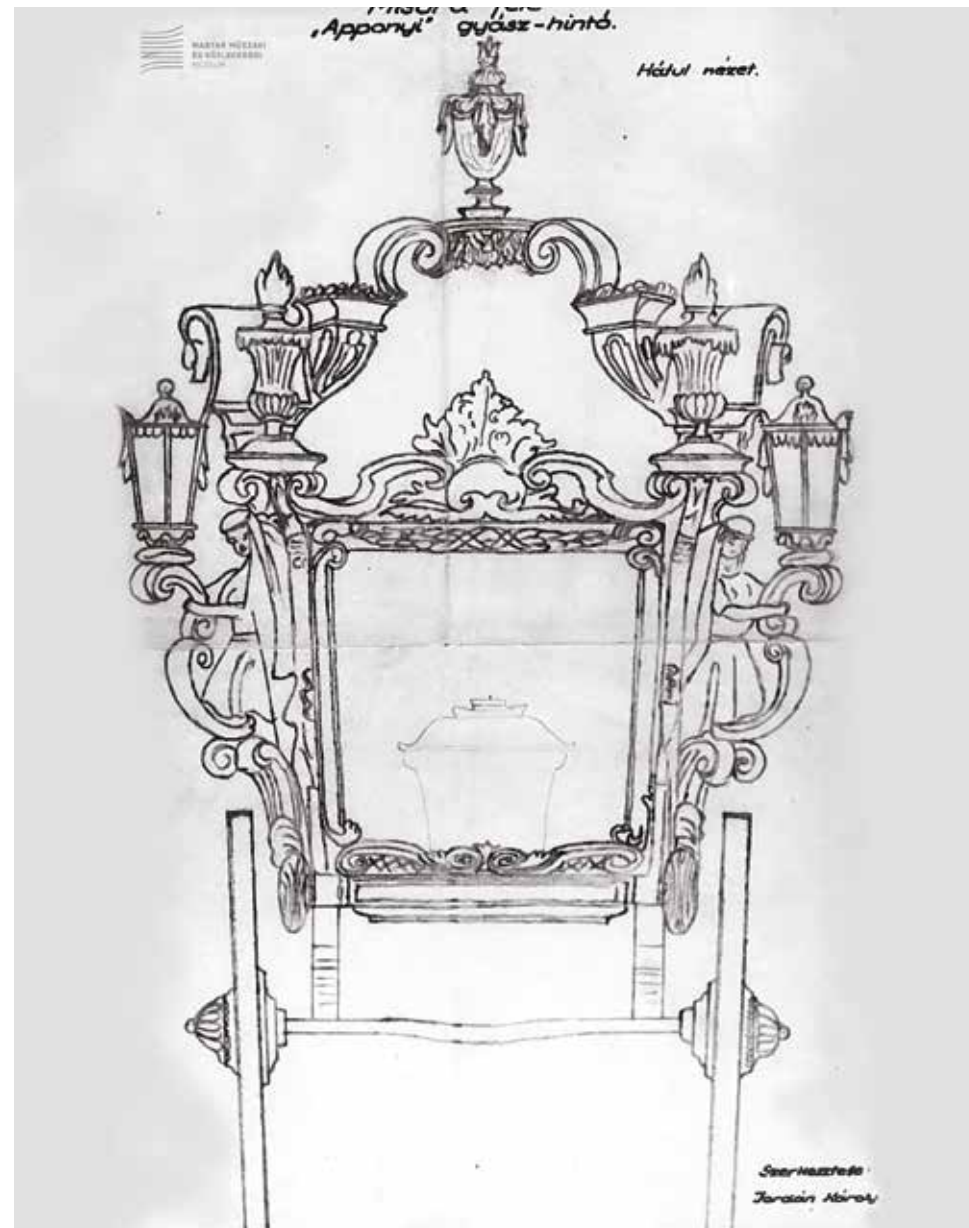


A Kőber gyár hirdetése a gyárpépülettel és a termékekkel, 1867.

Az üzleti szempontokon túl a régi korok iránti nosztalgia, és a kihalófélben lévő mesterség iránti tisztelet is motiválhatta.

1928-ban fogtak neki a gyászhintó készítésének. Tervezője Jordán Károly mérnök, a Misura gyár alkalmazottja volt. Hosszadalmas, aprólékos és különlegesen átgondolt tervezőmunka eredményeképp, négy évvel később elkészült a világ akkori legnagyobb gyászhintója. Impozáns vonalvezetés és szokatlanul nagy méret jellemzi. Magassága közel négy, hossza pedig öt és fél méter, ami a neki szánt kiemelkedő reprezentációs igény-

nyel magyarázható. A főváros ugyanis kifejezetten a legkiválóbbak gyászszertartásához készítette, alkalmazkodva a dísztemetéseket megrendelő kormányzat igényeihez. A bonyolult szerkezeti és díszítő megoldásokkal készült ipartörténeti remekmű már keletkezése pillanatában is régiesnek hatott. A fafaragványokat egy Ludvig nevű szobrászművész készítette. A hatalmas hajlított üvegtáblákat a Geldner cégnél, a sarok díslámpákat pedig Regenchachnál gyártatták. A kerekekre különleges szelvényű gumi került, amelyet a Magyar Ruggyantaáru Gyárban készítettek.



Az Apponyi-hintó hátulnézeti terve, Jordán Károly rajza

A HINTÓ ÚJJÁSZÜLETÉSE

A hintó gyakorlatilag minden részletében eredeti. Használatból adódó kopás nem keletkezett rajta. Eredetileg a Temetkezési Intézet Egressy úti járműtelepén tárolták a többi gyászhintóval együtt. Ott voltak azok a kocsik, amelyekkel Kossuth Lajos, Munkácsy Mihály, Bem József vagy Jókai Mór koporsóját szállították. Közülük a legnagyobb és legszebb Apponyi-hintó az egyetlen, amely megmaradt, köszönhetően annak, hogy rejtélyes körülmények között eltűnt. Csak annyi bizonyos, hogy a fővárostól messze, egy ismeretlen falu pajtájába vagy egy tanyára került. A jármű viszonylagos épségben vészelte át ezt az időszakot, a Közlekedési Múzeum Tatai úti raktárában pedig már állandó felügyelet alatt állt.

Hatalmas üvegtáblái csodával határos módon épek maradtak. A domborított oldalüvegek speciális eljárással készültek, közvetlenül a keretbe szilárdították és úgy

illesztették a kocsiszekrénybe. Ma már nem lehetne utángyártani.

A restaurátorok fő feladata az állagmegóvás és a konzerválás volt. Elekfy Péter, a Közlekedési Múzeum nyugalmazott szakrestaurátora irányította a munkát a somoskőváraljai műhelyben. A hintóról – fertőtlenítés és tisztítás után – leszerelték a mozgatható részeket: a lámpákat, a kerekeket és a díszítőelemeket. A hintó megbontásakor olyan műhelytitkok derültek ki, amelyeket egyedül a készítőik ismerhettek.



A hintó négy sarkára helyezett lámpások voltak a legrosszabb állapotban. Jeges András, a Kiscelli Múzeum szakrestaurátora és segédei foglalkoztak a javításukkal. Azért károsodtak ekkora mértékben, mert a fémnyomást sárgarézből csinálták vörösréz helyett, ami kültéri használatra szánt tárgyaknál nem szokás, mert a sárgaréz alacsonyabb hőmérsékleten berepedezik. A gyártó valószínűleg a reprezentatív funkcióra koncentrált, hiszen a sárgaréz ugyanúgy csillog, mint az arany, ráadásul a gyászhintót nem is mindennapos kültéri használatra tervezték. A pótlások elkészítéséhez a ma már hiányzó régi, speciális szerszámokat is el kellett készíteni. Az eredetileg petróleummal működő lámpák üvegbúrája egyik oldalon nyitható volt, hogy meg tudják gyújtani a lángot és szabályozni is itt lehetett a fény erősségét. A kandeláberre egyszerű, szépen csiszolt üvegtáblákra kereszt motívum került, amely növelte a fény erejét.

A kúpos tengelyen megtalálták Berlin város címerét és a tengelyt gyártó cég feliratát. Így derült ki, hogy ezt az alkatrészt Németországban gyártották, vélhetően azért, mert abban az időben Magyarországon nem tudtak olyan nagyméretű tengelyeket készíteni, amekkorát a körülbelül négyezer kilós kocsi igényelt volna. A hintó rendkívül nagy tömegével lehet magyarázni azt is, hogy a fogatolt járműveknél szokásosan alkalmazott csúszócscsapágyak helyett golyóscsapágya-



kat használtak, akár a teherautóknál. Ugyancsak a gépjárműveknél használták a dobfékeket is, amelyeket bonyolult megoldással adaptáltak a hintóhoz.

A hintó építéskor ötvözték az újtásokat a hagyományos eljárásokkal. A rendkívül igényes szakipari munkával egyenrangú a díszítések művészi kivitelezése, amelynek során a legapróbb részleteknél is a tökéletességre törekedtek.

Meglepetést jelentettek a vasszerkezetek végeit lezáró, mives díszítő motívumok is. Korábban azt hitték, hogy a vasrózsákat kovácsolták, de a rozsdaréteg alól előtűnt virágdíszeket közelebből megvizsgálva kiderült, hogy öntvények.

A méretes jármű hársfából faragott gazdag díszítésnek köszönhetően kecsesnek hat. A barokkos, historizáló növényi motívumok, virágcsokrok, csigavonalak mellett a hintó négy sarkán elhelyezett kandelábereket kariatidák – a feltámadás és a remény hirdetői – tartják. Ezek, a hintó tetején lévő koronadísz örökmécsest utánozó lángformájával és a lámpabúrák kereszt-díszével együtt a temetés és a gyász szimbólumai. A kocsiszekerényhez csatlakozó bakra díszes baktakaró került, amely a hintó egyik ékessége. A hintó kárpitjával harmonizál, és megjelenik rajta a hintótulajdonos, ez esetben a főváros címere.

A drapériát Mátyás Eszter textilrestaurátor állította helyre. Első fázisban megtisztította, majd pótolta a hiányzó részeket. Az ülőrészen a fekete pamutbársony alapszövet 90 százalékban hiányzott. A baktakaró rövidebb oldalain található paszományos, zsinórsújtásos és gombkötő díszítmények közé került Budapest selyemfonallal kivart címere. A két címert tűfestés hímzési technikával készült függönyök védték a piszkolódástól, kifakulástól, amelyeket a temetéseken kárpitos szöggel tűztek fel.

A restaurálás utolsó fázisa a hintó festése volt. Miután kijavították a felületen található kisebb hibákat, eltűntették a repedéseket és pótolták a hiányzó darabokat, a fa impregnálása következett. Utána jött az alapozás, a csiszolás, a glettelés és az első festékréteg felhordása. A járműre a legutolsó festékréteg után speciális lakk került, amely rendkívül kemény, ugyanakkor időálló réteget képezett. A mai anyagokkal csak közelíteni lehet az eredetileg használt, titkos receptúra alapján készült *vernís* (lakk) hatását.

A MŰTÁRGY ÉS KIÁLLÍTÁSA

Az Apponyi-hintó minőségi színvonalát tekintve egyenrangú akár a bécsi gyűjtemény Habsburg-gyászhintójával, akár más európai gyűjteményekben található halottas kocsikkal. Amíg azonban a más gyűjtemé-

nyekben található darabok mind sokkal korábban keletkeztek, már javában tartott az autókorszak, amikor az Apponyi-hintó a 20. század közepén elkészült.

Történelmi és iparművészeti jelentősége mellett a hintó egyfajta emlékműve is a magyar kocsigyártó szakmának, annak egy kései fellángolása. A nagyhírű Misura cég gyártmányai közül semmi nem maradt meg, ezt a hintót kivéve.

A díszhintók intézményes gyűjtése Magyarországon nagyon későn, az 1960-as években kezdődött el. Ekkorra már alig voltak

történelmi hintók az országban. Az Apponyi-hintó egyike a fennmaradt történelmi díszhintóinknak, és tudomásunk szerint az egyetlen fellelhető gyászhintó Magyarországon, amelyet nagyszabású állami temetéseken használtak. Jelműve a nagy pompával megrendezett dísztemetéseknél, és a kornak, amelyet megjelenésével idéz.

A Nemzeti Örökség Intézete 2016-ban döntött úgy, hogy restauráltatja, és méltó módon kiállítja ezt a jelentős műtárgyat a Fiumei úti sírkertben, ahová a 19. század közepétől kezdődően az ország nagyjait temették. A nemzet valamennyi nagy



Az Apponyi-hintó az üvegpavilon előtt, Fiumei úti sírkert

halottjának emlékét is felidézi ez az embematikus jármű, ezért nem is lehetne alkalmasabb helyszínen kiállítva. Alapossabb megismerését – a hagyományt és modernitást ötvöző különleges járműhöz méltó formában – 21. századi technika segíti. A hintót a restaurálás végeztével szállították a Fiumei úti sírkertbe, ahol a műtárgy számára szabadtéri kiállítótér épült üvegpavilonnal és a hintó történetét bemutató, gazdag képanyagot felvonultató interaktív felülettel. A látogató érin-



Az Apponyi-hintó korabeli környezetben, 3D-animációs alkalmazás

tőképernyőn tájékozódhat a magyarországi kocsigyártó ipar tágabb közegéből szolgáló történelmi korszakokról, a hintó névadójának életútjáról, a gyászhintós nagy temetési menetek jelentőségéről, továbbá a hintógyártó Misura cégről, és megtekintheti a hintó újjászületését megörökítő kisfilmet. A kiállítást az APPonyi mobilalkalmazás teszi teljessé, amelynek segítségével hat, kísérszöveggel ellátott 3D-animációban elevenedik meg az üvegpavilonban kiállított műtárgy. Korabeli környezetben látható a hintó első útja a gyártástól a temetésig, majd temetés közben. A látogatók alaposan szemügyre vehetik a hintó művészi kivitelű kocsiszekrényét, a bravúros technikai megoldásokat felvonultató alvázat, a fogatolását és a hintóbelső temetési kellékeit.

A Nemzeti Örökség Intézete minden kedves látogatót szeretettel vár, aki arra vágyik, hogy e páratlan műtárgy időutazásra vigye. A hintó és interaktív bemutatása megtekinthető a hét minden napján a Fiumei úti sírkert nyitvatartási idejében.

(A szöveg a Kóczyánné Dr. Szentpéteri Erzsébet hintőszakértővel és a restaurátorokkal rögzített interjúk felhasználásával készült.)

NÖRI FÜZETEK

MEGJELENT

1. Az Apponyi-hintó [FIUMEI ÚTI SÍRKERT]
2. Fiumei úti sírkert [NEMZETI EMLÉKHELYEK]
3. Mohács [NEMZETI EMLÉKHELYEK]
4. Széphalom [TÖRTÉNELMI EMLÉKHELYEK]

TERVEZETT MEGJELENÉSEK

5. Nemzeti Gyászpark [NEMZETI EMLÉKHELYEK]
6. Batthyány-mauzóleum [FIUMEI ÚTI SÍRKERT]
7. Deák-mauzóleum [FIUMEI ÚTI SÍRKERT]
8. Kossuth-mauzóleum [FIUMEI ÚTI SÍRKERT]
9. Salgótarjáni utcai zsidó temető [NEMZETI EMLÉKHELYEK]
10. Pannonhalma [NEMZETI EMLÉKHELYEK]
11. Az Országház és környéke [NEMZETI EMLÉKHELYEK]
12. Sárospatak [TÖRTÉNELMI EMLÉKHELYEK]
13. Vizsoly [TÖRTÉNELMI EMLÉKHELYEK]
14. Az első világháborús emlékmű [FIUMEI ÚTI SÍRKERT]
15. Ganz-mauzóleum [FIUMEI ÚTI SÍRKERT]

Megvásárolható a Fiumei úti sírkert Infópontjában, illetve egyes emlékhelyeken.

Ez a történet egy hintóról szól, amelyet viszonylag későn, az automobilgyártás korában terveztek és építettek nagy odafigyeléssel és szenvedéllyel, a hazai kocsis és hintógyártás hattyúdalaként. A legkiválóbbaknak tartott személyek számára rendezett állami dísztemetésekhez volt szükség a reprezentatív járműre.

A második világháború idején eltűnt és csak húsz évvel később került elő a fővárostól távol. Eltűnésének és megkerülésének körülményeiről mindössze ennyit tudunk. A hintót 1963-ban a Közlekedési Múzeumba szállították, és annak raktárában őrizték, míg 2017-ben a Nemzeti Örökség Intézete restauráltatta, majd kiállította a Fiumei úti sírkertben.



FIUMEI ÚTI
SÍRKERT



[FIUMEI ÚTI SÍRKERT]