

Az „aranykocsi” és Dunakeszi

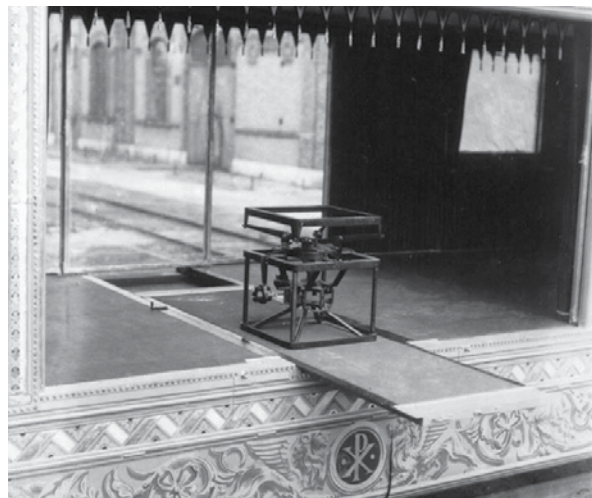
1938-BAN KETTŐS SZENTÉVET ÜNNEPELT AZ ORSZÁG: EKKOR TARTOTTÁK MAGYARORSZÁGON A XXXVIII. EUCHARISZTIKUS VILÁGKONGRESSZUST, ÉS ÜNNEPELTÉK I. (SZENT) ISTVÁN, ÁRPÁD-HÁZI KIRÁLY ([997] 1000–1038) HALÁLÁNAK 900. ÉVFORDULÓJÁT. UTÓBBIHOZ SZÁMOS ESEMÉNY KAPCSOLÓDOTT ORSZÁGSZERTE, AZ ARANYVONAT ORSZÁGJÁRÓ KÖRÚTJA AZONBAN AZ EGÉSZ KÁRPÁT-MEDENCEI MAGYARSÁGOT ÖSSZEKÖTÖTTE.



Az aranykocsi színezett képe



Az aranykocsit húzó mozdony díszítése



Az ereklye kiemelőszervezete

Megszületik a gondolat

Huszár Károly nyugalmazott miniszterelnök, az Actio Catholica alelnöke (1932–1941) javaslatára döntés született, hogy a jeles évforduló megünneplésének részeként Szent István király jobb kezét (a Szent Jobbot) végigszállítják az ország területén, 22 városban kiemelik, és ünnepélyes keretek között bemutatják.

Az ereklye szállítására a korban csak a vasút volt megfelelő, de olyan szerkezetet kellett építeni, amelynek rugózása megóvja a Szent Jobbot a sérülésektől. Az aranyvonat mindössze négy hónap alatt készült el a MÁV Dunakeszi Főműhelyében. Előállítási költsége 19.000 pengő volt, amelyből a MÁV 10.000 pengőt vállalt magára; a vontatási költségek 7070 pengőt tettek ki. A fennmaradó költségeket a szent év rendezőbizottsága fedezte. Úti céljától és a szállított utasok (egyházi és világi méltóságok) létszámától függően a szerelvény 3-5 kocsiból, valamint egy mozdonyból állt.

Az aranykocsi tervezése

A középső, az ereklyét szállító kocsit bizánci stílusban készült, és a MÁV egyik D típusú szalonkocsiját alakít-

tották át erre a célra. A szerelvény alját Urbányi Vilmos és Márton Lajos építették át, míg a díszítés Kékesi József és Szanka József, a MÁV Dunakeszi Főműhelye festő-mázoló-aranyozó mesterének nevét dicsérte (az ő műve a gyártelepi Jézus Szíve-templom bejárat feletti sgraffitója, de a templombelső festésén is dolgozott), akiknek munkáját Várkuti József cserkész segítette. A festési tervet Esztergomba, Serédi Jusztinián hercegprímás, esztergomi érsek (1927–1945) irodájának is meg kellett küldeni, jóváhagyásra. A mozdonyt elől bronz babérkoszorú és olajág díszítette (néha Szent István képe és a nemzeti lobogó is), illetve egy hatalmas kereszt, amelyet alkonyatkor kivilágítottak.

Az aranykocsi külleme

Az aranykocsi formájában is elütött a szerelvény többi kocsijától, külső és belső díszítése pedig pompás volt. Oldalfala a D típusú szalonkocsiénál mélyebbre nyúlt le, így takarták el ugyanis a szerkezeti részeket. Oldalain is jóval nagyobb nyílások voltak, hogy mindenki jól láthassa a Szent Jobbot akkor is, ha nem emelték ki a kocsiból.

Az aranykocsi kívülről arany, ezüst,

bíbor és zöld színű volt. Díszítésének többségét a magyar szentek (István, Gellért, Imre, Gizella, Margit, Mór, László és Erzsébet) egészalakos képei tették ki, magyaros és egyházi motívumokkal, magyar és Árpád-házi címerekkel összekötve. Mindkét oldalon az 1038–1938 évszám is szerepelt. A kocsi tetején, négy imádkozó angyal közé, a Szent Korona mását helyezték el, amelyet este szintén megvilágítottak.

A belső kialakítás

A kocsi belseje három részből állt: középen, a díszterem-részben kapott helyet az ereklye az ereklyetartóban. A díszterem-rész oldalfalait és padlóját is bíborszínű bársony, míg mennyezetét fehér selyem anyaggal borították. A Szent Jobbot minden oldalról reflektorok világították meg annak érdekében, hogy ott is jól lehessen látni, ahol nem emelték ki a vonatból. A teremrészt eltolható oldalfalak határolták, lezárni egy, aranyozott keretekbe foglalt, háromrészes, üvegből készült tolóajtóval lehetett, amely gumi görgőkön és plüss csúszópórákon zajtalanul mozgott, és amelyet egy-egy drótköteles húzószervezettel a kocsi belsejéből észrevétlenül lehetett nyitni és csukni. A kocsi eltol-



Az aranykocsi elindul Dunakeszi-Műhelytelepről

ható üvegajtájának megfelelő nagyságú, összecusukható lépcsőt is készítettek, amelyet, szintén piros bársonnyal vontak be.

A Dunakeszi MÁV Főműhely remekműve

Az ereklyét egy rezgécscillapítóval ellátott, rugós állvány óvta meg a sérülésektől. Az állványt egy címeres brokátterítő fedte, mögötte trónusszerű, díszes széken a Szent Jobb öre kapott helyet. Az állványszerkezet rezgécscillapítója kiválóan működött és a Dunakeszi MÁV Főműhelyben gyártották.

Az ereklye megfelelő védelme érdekében több próbának is alávetették a szerkezetet. Elsőként a Főműhelyben „műkörmenetet” rendeztek. Az elkészített hordozóállványt megterhelték az ereklye és az ereklyeház mintegy 70 kg-os súlyával, és mellé tették a Bereznai Oszkár mérnök által tervezett optikai gyorsulásmérő műszert. Ezt követően négy ember körbe-körbejárt az „alereklyével”, a műszer pedig mérte a kilengési adatokat, elsősorban a függőleges irányú gyorsulás érdekelt a mérnököket. Az így előállt diagram szerint 20 mm-esnél nagyobb kilengést nem tapasztaltak.

Ezután futópályára vitték az aranykocsit, a beszerelt állvánnyal együtt. A szerelvénnyel (és rajta ismét a műszer) a budapest-nagymarosi vasútvonal legrosszabb szakaszán gurult végig, 70 km/h sebességgel. A műszer még így is 9 mm-es kilengési maximumot mutatott, szemben a körmeneti 20 mm-essel.

A műszeres mérés mellett a tapasztalati kísérletezést sem vették el. A feljegyzések szerint az állványra a vonatközlekedés közben ráülve vagy ráállva olyan érzésük volt, mintha valami úszó testen tartózkodnának: kellemesen ringott. Létezik olyan feljegyzés is, miszerint az állványra egy félig elszívott szivart (más források szerint tojást) he-

lyeztek, amelyből az út során semennyi hamu sem esett le (ép maradt).

Az aranykocsi megépítéséért Serédi Jusztinián esztergomi érsek és Horthy Miklós, Magyarország kormányzója is köszönetet mondott a MÁV Dunakeszi Főműhely alkotói gárdájának.

Az Szent Jobbot kísérő személyzet

Az aranykocsi dísztermen kívüli két részében az ereklyét kísérő állandó személyzet kapott helyet: Mészáros János budapesti érseki helytartó, a Szent Jobb öre, négy Irgalmas-rendi szerzetes (ők vitték a körmenetek idején az ereklyét) és 16 koronaőr. A dunakeszi Főműhelyben számukra széles, a vasúti üzemből nem megszokott, kényelmes, ultrakönnyű lépcsőt terveztek a kocsihoz, hogy kellő ünnepélyességgel tudjanak le- és felszállni. A lépcsőt ezután a kocsi oldalára lehetett akasztani, de – ha hosszabb ideig nem volt rá szükség – egy, a kocsi alatt lévő ládába is be lehetett tenni.

Az aranykocsi országjárása

Az aranyvonat 1938-ban járta az országot, meghatározott útvonalakon, minden héten 1-3 napon át. (1939-ben is közlekedett, 1941-ben és 1942-ben csak néhány állomást érintett.) Menetrendjét plakátokon, újságokban tették közzé, a nagyobb helyeken külön programfüzetet nyomtattak.

Huszonkét magyar városban emelték ki, és tették ki közszemlére a Szent Jobbot. Több helyen megállt (hosszabb-rövidebb ideig), másutt csak lassított, és az emberek fedetlen fővel, térdelve tiszteltek a magyarság e fontos ereklyéje előtt – amelyet csak az üvegen keresztül láthattak. A vármegye-határokon díszes küldöttség „vette át” és kísérte az első, feldíszített állomásra az aranyvonatot. A lakosság körmenet keretében vonult az állomásokra.

Azokban a városokban, ahol a szerel-



Tisztelgés az ereklye előtt

vény hosszabb időt töltött el (ezek elsősorban a püspöki székhelyek voltak), a megállás után kinyitották az üvegfalat, leeresztették a lépcsőt, és az ereklyét az Irgalmas-rendi szerzetesek emelték át egy vállon hordozható baldachinra, amelyet az őrség kísért. Elöl ment az őrség parancsnoka, utána a szerzetesek a baldachin alatt pihenő Szent Jobbal, mögöttük Mészáros János, az ereklye öre, két oldalról pedig a koronaőrök kísérték a menetet. Őket követték a világi (főispán, alispán, polgármester) és egyházi (megyéspüspök és a helyi papság) főméltóságok, valamint az ünneplők. Rendszerint a helyi katonaság (vagy valamely félkatonai alakulat, pl. tűzoltók), zenekarukkal együtt részt vállalt az ünnepélyes bevonulásban. A világi vezetők inkább üdvözlő beszédeket mondtak, míg az egyháziak felajánló-könyörgő imát intéztek Szent István királyhoz.

Kiemelt figyelmet érdemel (és a résztvevők magas fokú együttműködéséről tanúskodik), hogy a hosszú országjárás során szinte egyetlen, a Szent Jobbhoz kapcsolódó incidens sem történt.

Az aranykocsi – jelenlegi ismereteink szerint – a magyar vasúti kocsi és mozdonyállomány jelentős részével együtt elpusztult a második világháború során.

Újra lesz aranykocsi?

2011-ben a Magyar Királyi Koronaőrök Egyesületének sikerült állami támogatást szereznie az aranykocsi újjáépítéséhez. A projekt megvalósítására a lebonyolítással megbízott Magyar Nemzeti Múzeum a Dunakeszi Járműjavító Kft.-t választotta ki, és nyomokban eredeti alkatrészeket is fog tartalmazni. A kocsi nagy valószínűséggel a Vasúttörténeti Parkba kerül, és nagyobb ünnepekkor pályára is kifuthat.

**DR. KEREKES DÓRA
GYŰJTEMÉNYVEZETŐ**

**RÉVÉSZ ISTVÁN
HELYTÖRTÉNETI GYŰJTEMÉNY**