



Galambos Sándor hintókészítő beszél a szakmájáról

# A KENYAI KIRÁLYI CSALÁDNAK IS DOLGOZOTT

Dr. habil Gerencsér Kinga  
c. egyetemi tanár



A Békés megyei Füzesgyarmaton található a világ egyik leghíresebb szekér- és hintókészítő műhelye. A családi vállalkozást Galambos Sándor vezeti, hintói olyannyira egyedülállók a világon, hogy Kenyából, a nairobi királyi család is tőle rendelt kocsit az esküvőre, amihez még a hófehér lovakat is ők szállították a ménesükből. Az Európai Unióba való belépésünkkel pedig Békés megye hozományként ajánlotta fel a Galambos kocsit, mint a város egyik büszkeségét. Sándor az utolsó mester idehaza, aki még gyerekként tanulta meg a hintókészítés alapjait.



*Az agy szilfából, a küllők akácából és a talpak kőrisfából készülnek*

A hintó magyar találmány, a világon az első hintót Kocs (Komárom vármegye) helységben gyártották a 13. században. S ezt kocsinak, hintakocsinak nevezték! Azért nevezték hintakocsinak, mert a rugózás (meghajlított faívek) hintázó, ringó mozgást adott a kocsiszekrénynek. Az íjak és számszeríjak miatt őseink igen jól ismerték és sokféleképpen kihasználták a fa rugalmasságát. Nem véletlen, hogy egy íjas nép találta fel a hintót. Az sem véletlen, hogy a hintó elnevezés lépett a kocsi helyébe, ugyanis a hintó (hintázó kocsi) jellemzőbb megnevezés, mint a kocsi. Sokkal lényegesebb tulajdonsága az, hogy hintázik, mint az, hogy hol készült. Ugyanis ez egyszerre utal a használatra (nem ráz, hanem ringat, tehát kényelmes) és a szerkezeti, lényeges eltérésre – olvasható Galambosék honlapján.

Füzesgyarmaton már régóta ismert szakma a szekér- és kocsikészítés. Ezen a Békés megyei, több mint kilencszáz éves településen legutoljára szervezett formában a Járműkészítő és Javító Ipari Szövetkezetben készültek kocsik. Ott tanulta ki a kovácsszakmát Szécsi József kocsigyártó mestertől Galambos úr. 1980-ban önálló műhelyben kezdett dolgozni, bevonva a családtagjait is. Több mint ötven éve már, hogy inasként megismerkedtem ezeknek a fantasztikus járműveknek a világával. A mostani üzembem tizenegyen dolgozunk – mondja Sándor. Mint fogalmazott, mindent maguknak csinálnak kézzel, minőségi alapanyagokból. Egy hintó gyártásához hat szakma jeles képviselőinek a munkájára is szükség van, úgymint a bognár, a kovács, a lakatos, az esztergályos, a kárpitos, a festő, valamint 400–450



*Galambos Sándor a kitüntetéssel*



A kocsirúd tömbösített alapanyaga 9 réteg juharfából és egy elkészült rúd

óraiba telik, mire elkészül.

A hintókészítéshez sok kéziszerszámra van szükség. Ilyenek a különböző vésők, fúrók, gyaluk, fűrészek, reszelők. A bognárok a munkájukhoz több szerszámukat saját maguk készítették el. Az alapanyagokat jobbra fűrészáruban vásárolták meg, majd ezután légszáraz állapotig hagyták száradni.

A bognárműhely főnöke Dengi Imre, aki az 1980-as években tanulta meg ezt a mesterséget. Első lépésként a kereket csinálják meg. Szívóssága miatt a szilfát tartja a kerékagy előállítására a legalkalmasabbnak. Elvétele kőris-, cser- vagy akácfából is készítették. Előfűrészelés és esztergálás után a küllőcsapok helyét osztják ki, majd kivésik. A kerékküllőket szálán hasított akácfából, sablon után faragják ki. A küllőszámok eltértek az egyes városok bognárajainak a keze alól kikerülő szekereken, de általánosan elmondható, hogy a legtöbb kerék 10, 12 vagy 14 küllős volt. Az ettől több küllős kerekek agyát még nagyobbra kellett gyártani, hogy elférjenek rajta. A küllők behelyezése előtt a kerékagyra a kováccsal rendszerint felhúzták a két agykarikát, hogy a repedéstől megóvják. Gyakran több óráig főzték a kifúrt kerékagyat, kiváltképp azt, amely akácfából készült, ugyanis az akácból álló kerékagy a főzés közben megpuhult, és így könnyen bele tudták verni a küllőket. Kihűlés után ezek sokkal masszívabban álltak a helyükön. Az ilyen technológiát használva, tartósabbnak bizonyultak.

Erre a célra külön alkalmatosságot használtak, az ún. kerékszéket. Majd a talpak következnek. A talpakat kőrisfából gyártják kétféle módon, 6 darab, a kerék átmérőjének megfelelő félkörívet fűrészelnék ki és toldanak össze, vagy újabban 7 rétegben kőrislemezeket (5 mm vastag és 35 mm széles) ragasztanak össze, amelyet egy sablonra erősítenek spanifferrel. Ezután következik a talpalás, ami alatt a talpak küllőkre való felütését értik.

Miután összeállt a kerék, a talpak belső felületének a simítása következik, majd a kerékagyat fúrják ki. Előfűrés után kanálfúróval véglegesítik a furatot. Ezt gyakran ketten végzik. A fa alkatrészek vasalásával várnak legalább egy-két hónapot még, s csak azután viszik a kovácműhelybe. Az utószáradás

miatt a vasalatok meglazultak volna. Csak a nagyon száraz, sokat pihent fából készült járművek állták az idő viszontagságait.

A hintó másik fontos része a „korba” vagy kocsiszekrény a bakkal. Ezt táblásított fenyőfából készítik és a díszítő faragást rajta speciális vésővel végzik. Egy hintó kocsiszekrényének a díszítéséhez 8000–15.000 koppintásra is szükség van.

A sárvédő is igen precíz munkát igényel, amely 8 mm vastag és 16 cm széles kőrisfából készül, mert jól hajlítható és tartós. Régen parázs fölött melegítették fel a fát, most már 1000 wattos villanyrezsó végzi ezt a feladatot. Míg melegszik a fa, vizes szivaccsal nedvesíti a sárhányó mindkét felületét, addig, míg hajlítható lesz. Azután már csak a felső felületét vizezi, addig, míg a végső formára nem hajlította, utána csak szárítja a fát. Ha megszáradt és kihűlt, már ebben a formában marad. A kocsirúd készítése is komoly szakértelmet követel, azt 9 réteg juharfából csinálják, a tömbösített faanyagot először előgyalulják, majd kézzel csiszolják a végleges formára.



A sárhányót hajlítja Dengi Imre bognár

A fafelületeket a felületkezelő műhelyben lakkozzák, 5 rétegben „szappanszínű” lakkal és két rétegben autólakkal. Ez a módszer már jól bevált, nagyon szép és tartós felületet ad a fának. A megrendelő kérésére színesre festik. A kárpitosműhelyben gyártják le szivacsból az ülések

tözéséig, beleértve a gyerekkor és a felnőttkor szükségleteit, szórakozásait, mindenre más és más típust használt. Az eddig gyártott összes modellt képtelenség lenne felsorolni, mivel az egyes típusok országgrészenként, gyártónként más és más kidolgozásúak voltak. Ezek gyakran ötvöződtek

A család még 2002-ben új telephelyre költözött, ahol egy bemutatótermet is kialakítottak. A Galambos család vállalkozása mellett a lovassport elkötelezettje. A családfő a Galambos csapat kapitánya is egyben. Minden lovakkal kapcsolatos dologra kiterjedő idegenforgalmi központot hoztak létre.



Galambos Nándor versenyen

párnázatát műbőr, bőr-, vagy ruha-, pl. plüssbevonattal. A hintókészítés jelentős részét a kovácsmunka teszi ki. Galambos Sándor az egyike azon keveseknek, akik ennek megfelelő végzettséggel rendelkeznek. Ez a kemény munkát igénylő szakma is azonban számos szépséget rejt magában. A sok kézi munka eredményeként igényes külsejű hintókat bocsátanak útjukra. Egy hintó ára a megrendelő igényeitől függ: a legolcsóbb másfél millió forint körül mozog, de ha nagyon díszes, akár nyolcmillióba is kerülhet. A hintók fajtáinak sokasága talán még túl is szárnyalja a gépkocsikét. Ahogy a mostani autók közt is van terepjáró, sport vagy kabrió, esetleg luxuslimuzin, úgy a hintók is az élet minden területén jelen voltak. Az ember születésétől kezdve az elköl-

egymással, illetve újabb sorozatok jöttek létre, mint például az Eszterházy, Cziráky, Károlyi, Viktória, Spidler és Gavallér. A Galambos-műhelyben szinte minden típusból készült már kocsik az elmúlt évek során. Kétségkívül legkeresettebbek a díszhintók, a jártató kocsik, a maratonkocsik és a sétakocsik. A műhelyben nemcsak új kocsik készülnek, hanem felújítást is vállalnak. Igényes, precíz kivitelezésben, magas szintű szakmai igényességgel – zömmel kézi munkával – megfelelő minőségű anyagból állnak a „Galambos-kocsik”. 2005-ben szülővárosa Pro Urbe díjjal tüntette ki Galambos Sándort. 2012-ben a VOSZ a Békés megyei Príma díj-gálán a vállalkozása területén elért kiemelkedő eredményeiért és közéleti tevékenységéért a 2012. ÉV HINTÓKÉSZÍTŐJE díjban részesítette.

A család minden egyes tagja részt vesz a munkában. Van, aki a lovasnapokat, táborozást szervezi, a fia, Nándor aktívan részt vesz a fogathajtó versenyeken is, a Kettesfogathajtó Magyar Válogatott tagja, aki első világbajnokságán, 2009-ben Kecskeméten az előkelő első harmadban fejezte be a versenyzést. Magdolna asszony a csapat mindenese, menedzser, szurkoló egyben. Rita versenybíróként és műsorközlőként dolgozik a fogathajtó versenyeken, jelenleg azonban kislányaival nézőként és szurkolóként vesz részt rajtuk, valamint férje, Gábor szintén fogathajtó. A Galambos csapat tagjai a magyar fogathajtók hűségese szurkolói és segítői a nemzetközi és hazai versenyeken egyaránt. ■

Fotó:

[www.galamboshintok.hu](http://www.galamboshintok.hu),

Héjj Botond