

### SOPRONI SZEMLE

A Soproni Városszépítő Egyesület helytörténeti folyóirata  
Megjelenteti a Soproni Szemle Alapítvány,  
Sopron Megyei Jogú Város Önkormányzatának támogatásával.

Alapította: HEIMLER KÁROLY

A szerkesztőbizottság elnöke: † MOLLAY KÁROLY

Főszerkesztő: TURBULY ÉVA

#### Szerkesztőbizottság:

ASKERCZ ÉVA, BARMA DÉNES, BIRCHER ERZSÉBET, CSAPODY ISTVÁN, DOMONKOS OTTÓ, GIMESI SZABOLCS, GÖMÖRI JÁNOS, G. SZENDE KATALIN, HÁRS JÓZSEF titkár, olvasó- és technikai szerkesztő, HORVÁTH ZOLTÁN, KÖRNYEI ATTILA, KUBINSZKY MIHÁLY, METZL JÁNOS, SARKADY SÁNDOR

### 1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / Holl Imre: Scarbantia–Sopron városfalai

#### Holl Imre: Scarbantia–Sopron városfalai

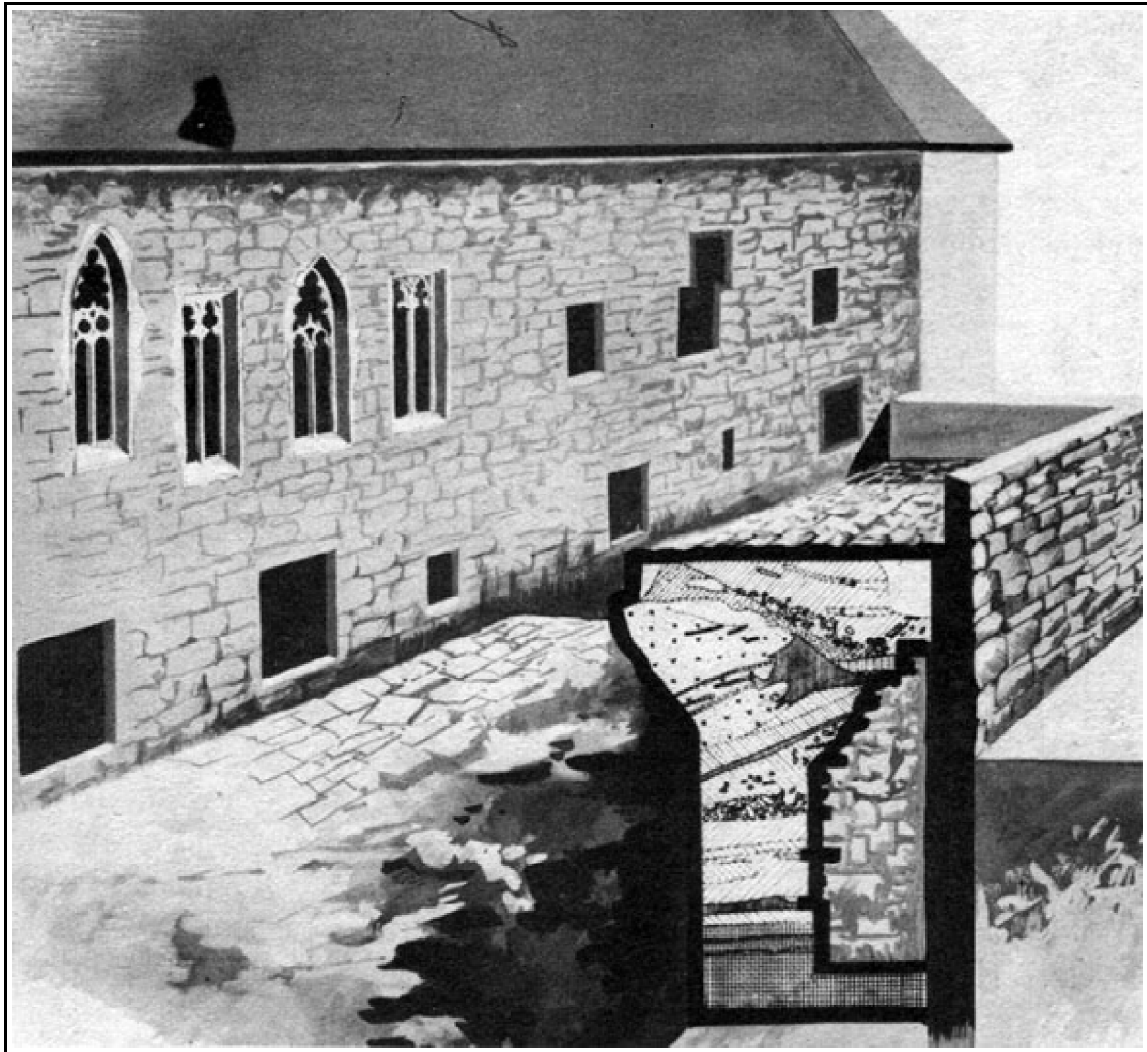
Egy soproni érettségi találkozó alkalmával hívták fel figyelmemet arra, hogy a ma már számos helyen látható középkori és későrómai városfalaknak jelentősége, országos viszonylatban is ritka történeti értéke nem köztudomású; hogyan is indult meg régészeti kutatásuk és több évtizedes műemléki bemutatásuk? Sopron középkori városfalai mostoha sorsuk (a múlt századi lebontások és beépítések) miatt is elkerülték a figyelmet. A Műemléki Topográfia soproni kötetének megjelenésekor (1953) a templomok és régi polgárházak gazdag sora már bizonyíthatta a város jelentőségét és ez magával hozta a lassan meginduló műemléki kutatásokat is. Ugyanekkor a városfalak maradványai még nem keltették fel az érdeklődést: az egyetlen helyreállítás csak az 1944-es bombázások során elpusztult várkerületi házak mögül előbukkanó rondellát érintette: sérült falfelületét javították ki. (A városrendezési tervek viszont a kialakult tér újbóli beépítését szorgalmazták.)<sup>[1]</sup> Ekkor még úgy tűnt, Sopron esetében a városfalak történeti-műemléki értékének jelentősebb bemutatása – más európai városokkal ellentétben – nem valósulhat meg. Pedig a múlt század elején még legalább néhány hosszabb szakaszon a városfalak előtt kialakított kertsáv (a régi városárok helyén) ezt lehetővé teszi; sajnos a későbbi építkezésekkel ezek helyét is beépítették.

A városfalak első régészeti kutatása 1959-ben történt. Megindítása Nováki Gyula érdeme volt, aki a

Fabricius-ház műemléki helyreállítása során értesült arról, hogy szükség lenne a külső (bástyakert felőli) középkori házhomlokzat [290](#)helyreállításánál az egykori középkori szint meghatározására is, hisz ez valószínűleg nem azonos az újkori feltöltött kert szinttel. Együtt végzendő ásatásunkat ezért támogatta a Műemléki Felügyelőség, miközben Novákit a feltehetően itt is megtalálható vörös sánc, magamat a városfalrendszer építési kora érdekelt. Az 1959-ben végzett kutatás előre nem várt eredménnyel járt: nemcsak az égett sánc, valamint a középső és belső városfal (utóbbi a ház északi homlokzata is) viszonyára derült fény, de kitűnt az is, hogy a régóta feltételezett, de mindez ideig meg nem talált római városfal is itt húzódik. A középső városfalat (itt csak kis csonkja maradt meg) erre az 5 méter magasan még álló római falra építették fel. Az is láthatóvá vált, hogy a legbelső városfalat az elpusztult sánc (mint később bizonyítható volt, ez az ispánsági vár XI. századi erősítése) tetejére építették, evvel a városfalak rendszere befelé lépcsőzetesen emelkedő kiképzést kapott.

Néhány más ponton végzett megfigyelés (így a Városi Mozi mellett a sarokban kimagasodó vastag fal, a Fegyvertár u. mögött a tűzfalban látható kváderkövek), arra mutatott, a római városfal máshol is megtalálható.[2\(2\)](#) Ezért fogalmazhattunk úgy már az első évben: A legfontosabb eredmény, hogy a középkori város pontosan a római város vonalát követi és erősítményeit felhasználja.[3\(3\)](#) Az ásatás alapján így magyarázhattam, hogy a középkori oklevelek szövegeiben olvasható – addig nem világos – megjelölés mit is jelentett. Miért ír IV. László király 1277-ben a vár (castrum: ispáni vár) védműveinek elhasználódásáról és töréseiről, vagy III. Endre 1297-ben; „...láttuk a város falainak romlását nagy öregsége (ex nimia antiquitate) és a mű vénsége miatt.”[4\(4\)](#) Ez a még akkor is látható római fal külső oldala volt, melyet csak ez után történt átépítése (XIII. sz. vége –1339 között) takart el.

A Fabricius-ház ásatása után – bármilyen fontos megállapításokra is adott módot – mégis úgy tűnt, rendszeres ásatásokra, céltudatos kutatásra támogatás hiányában nem számíthatunk, csak az építkezések során nyíló lehetőségeket lehetett felhasználni régészeti megfigyelésekre.[5\(5\)](#) De már az így megszerzett adatok is igazolták, hogy korábbi elképzelésünk helyes: a későrómai városfal, az ispáni sánc, majd a középkori város középső városfalvonala egymás után mindig azonos alaprajzi egységet határol. A „római örökség” hatása tehát itt is – mint számos európai város esetében (lásd pl. Maroz, Regensburg, Coblenz) – meghatározó adottság. Ez itt a várostörténet sok, évtizedeken át vitatott és [291](#)sokféle hipotézist eredményező[6\(6\)](#) kérdését döntötte el. (Ilyen az Ödenburg név magyarázata; hol volt az ispáni vár; a középkori város első megtelepülése melyik területen történt: mikor épültek ki a városfalak?)



A Fabricius-ház kertjének ásatása: a sánc és a római városfalcsonk metszete (Szörényi Gy. rajza)

A Hátsókapu 2. (Caesar-ház) műemléki helyreállítása adott 1961-ben újabb alkalmat ásatásra a várfalkert területén. Itt már sikerült megtalálnom a kertet határoló tűzfalban a középső városfalat; kibonthattuk elfalazott koraújkori lőrésnyílásait. Alatta a római városfal csonkjának teteje húzódott, beljebb pedig a vörös sánc külső lejtőjét határoló kőfal vékony csonkja (ez is a római fal tetejére [292](#)épült). Utóbbi valószínűleg a XIII. században építették, de még az új középkori falrendszer (1297–1339) felépítése előtt, amikor a városnak még nem volt elegendő pénze nagyobb munkákra. A késő középkori feltöltésben találtam itt két ledőlt (1,5 m vastag) faltömböt is, ezek magyarázatát az adja, hogy 1463–1478 között dőlt le Grafenegg Ulrik városkapitány itt álló, elhanyagolt házának egy része, [7\(7\)](#) amivel a legbelső városfal (ez egyben a ház DK-i homlokzata is) leomlott<sup>[8\(8\)](#)</sup>.

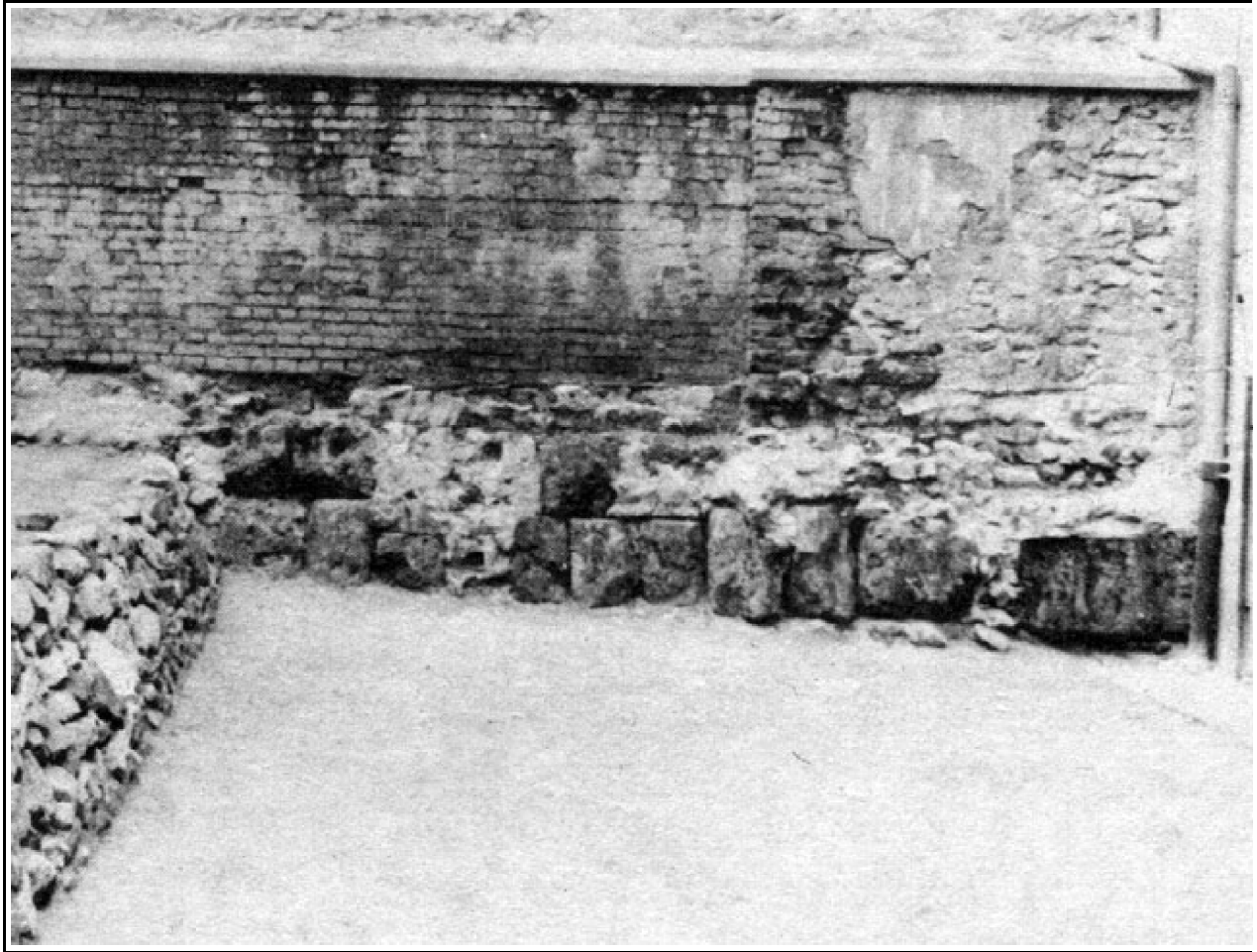
Már ekkor úgy láttam, rendszeres kutatást, amely az egész hármass városfalrendszer felderítését, építéstörténetét megvilágítja, egyben a középső fal és alatta a római fal helyzetét az eddigieknél pontosabban mutatja, csak olyan szakaszokon lehet végezni, ahol az újkori beépítések ezt nem gátolják, az OME épülethelyreállítási munkáitól sem függenek. Az első ilyen ásatási tervet a Szt. György u.

15–Várkerület közötti városházszakaszra készítettem. Itt a külső oldalon az 1944. évi bombázások nyomán hosszú ház sor semmisült meg. Maradványait lebontva a városház előtt üres tér maradt, de a középkori városház (a legkülső fal kivételével) nem sérült meg.

Elképzelésemhez tartozott – feltételezve, hogy a kutatást más területeken is el lehet végezni – egy olyan térképezési-feldolgozási módszer kidolgozása, amely a középkori Belvárost egységként kezelve az egyes ásások eredményeit azonos módon és méretarányban mutatja be, ahol nemcsak a szűken vett ásási terület, de az egész térképszelvény (a környező házakkal, utcával, középkori házfalakkal) látható.<sup>9(9)</sup> Ilyen rendszerrel készült 1961–64 között végzett ásásaim első közlése, majd a későbbiek is.<sup>10(10)</sup>

A kutatással egy olyan kérdés vizsgálatára is törekedtem, amire addig ügyet sem vetettek: a középkori városház elfedett-befalazott részleteinek (az eredeti pártázatos falkorona és lőrésének) felkutatása, ami az építési-átépítési korszakok meghatározását is segíti. A hosszú időn át használt város- és városház esetében ugyanis gyakori, hogy modernizálásuk során (ha nem építettek egészen új falakat) eltüntetik eredeti kiképzésüket. A korai időkben alkalmazott lépcsős pártázat a nyíllal-lándzsával védekezők számára alakult ki az antik korszaktól a XIV. századig, az újfajta tüzérvény megjelenése után rendszerint befalazzák a <sup>293</sup>pártázat-közöket (hogy a védőt takarják), de egyszersmind szűkebb lőrés alakítanak ki, amiből számszeríjjal, illetve tüzérvénnyel lehet kilőni.<sup>11(11)</sup>





Római városfal kövei a Fegyvertár utcai ház udvarában

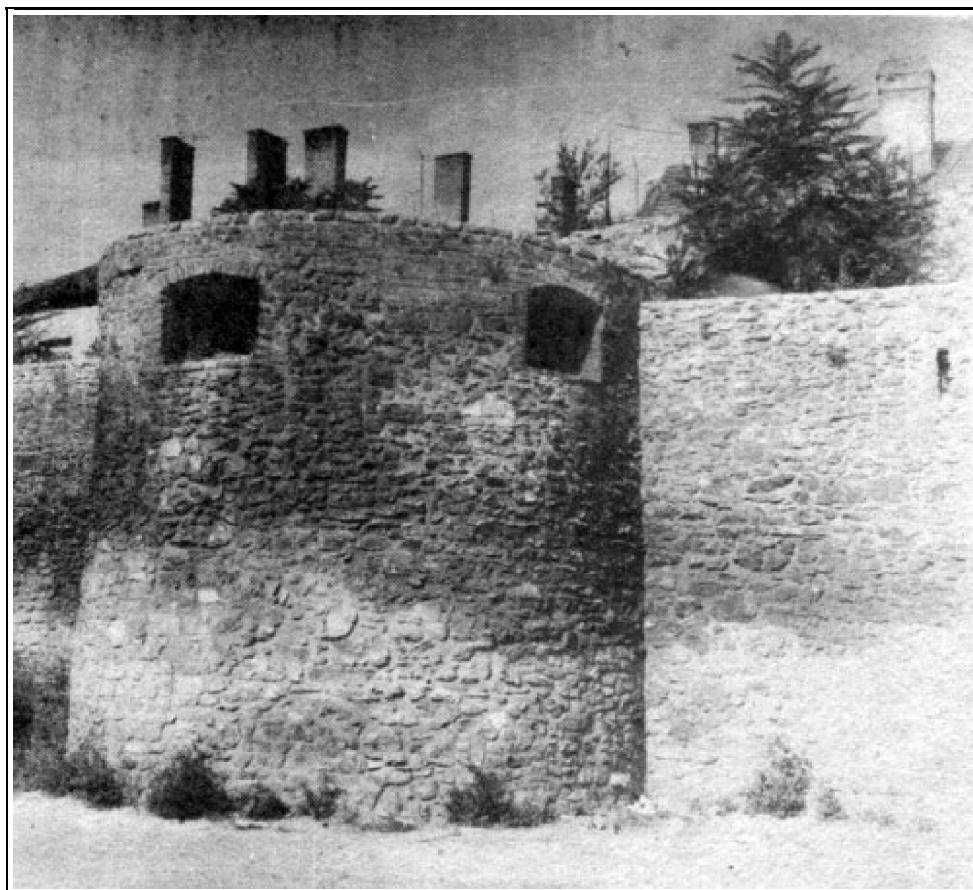
Az új ásati terv első megvalósítására 1962-ben került sor (folytatva a következő két évben is). Kezdetén a Szt. György u. 15. mögött álló középkori faltorony belsejében ástunk. Megállapíthattam, hogy a torony látható három téglabéléses, nagy, szélestorkú lőrése alatt elfalazva a korábbi lőrések kontúrja rajzolódik ki, de ezeket sem a torony építéskor készítették. Az eredeti városfal és a toronyfal pártázatos volt, a közőkbe később építették be a lőréseket. Így már itt is három középkori–kora újkori építési korszakot lehetett megkülönböztetni, azaz az 1339-re elkészült városfal megmaradt, de utóbb többször modernizálták. (Ezeket a periódusokat az egyenes városfalszakaszokon is megtaláltuk és kibontottuk.<sup>12(12)</sup>) A tűzfegyverek bevezetése miatt szükséges új lőréseket valószínűleg 1439–40 körül készíttette a város a levéltári források szerint. (A XV. sz. második negyedében néhány kisebb-nagyobb ágyút és mintegy 100 db 294kézi-tűzfegyvert „hantpüchsen” vásárolt a város Alsó-Ausztriából, utóbbiakkal a modernizált faltornyokból tüzelhettek.)

A torony belsejének É-i oldalánál lejjebb előtűnt a római fal maradványa is, így felismerhető volt, hogy itt római toronnyal is számolhatunk. A következő évben a torony előtt az alsó falsorosban folytattuk az ásatiást; már az első szelvényben rátaláltam a római torony külső lábazatára is.

### A római–középkori városfal alaprajzi rekonstrukciója

Az 1962–63. évi ásatás egyik fontos bizonyítéka volt (amit a további évek is igazoltak<sup>13(13)</sup>), hogy nemcsak a városfalat, de a félkörívű faltornyokat is a római falrendszer rekonstrukciójaként építették. Az a gondosság, amivel alig néhány cm-es eltéréssel követték a római külső falsíkot, azt bizonyította: nem valamiféle egyszerű építkezési hasznosítás történt (mint az ispánsági sáncvár esetében, vagy a XIII. században a sánclejtő védelmére). Tudatos és átgondolt megoldás volt, hogy a régi fal, illetve a tornyok vonalát követték, lepusztult külső homlokzatát új köpenyfallal burkolták. Az új hármas falrendszer, középső vonalában tornyokkal sűrűn ellátva a korszakot tekintve jóval fejlettebb volt, mint sok középkori város esetében. (Csak az Előkapu és a Hátsókapu esetében tértek el a római tornyok rekonstruálásától, a bevezető utak eltérő iránya miatt.)

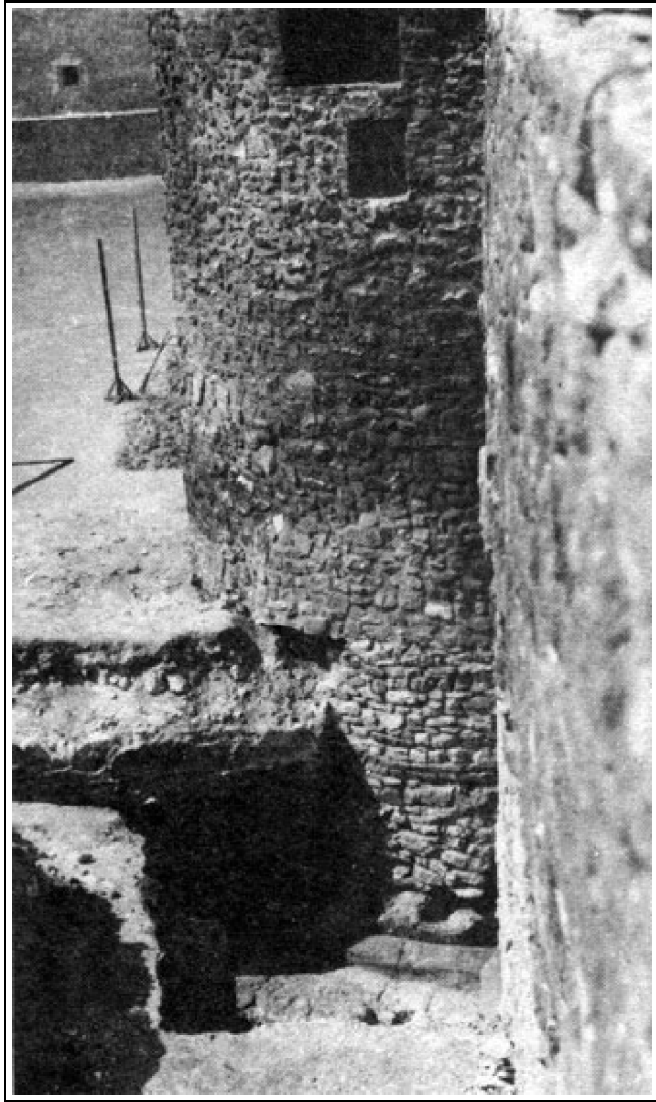
A már említett egységes feldolgozási rendszer miatt szükség volt a középkori faltornyok számozására – függetlenül attól, hogy ezekből mennyi maradt meg korunkra.





[295](#)Faltornyok a várkerületi sportpálya szakaszán és a Szt. György templomnál ásatás előtt (1962)

Az alaprajzi rekonstrukciónál az egykori középkori faltornyok helyének és számának megállapításához főleg három régi alaprajzot használtam fel. Ezek az 1597. évi alaprajz, az 1622. évi madártávlati rajz<sup>14(14)</sup> és az 1831. évi térkép, valamint néhány múlt századi részletfelmérés. Egybevetésükkel megállapítható, hogy a kapukon kívül 33 félkörívű faltorony állt a középső vonalban. Az 1597-es rajzon 34 van;<sup>15(15)</sup> az 1622. évin ábrázolásuk nem mindenütt pontos (különösen a Ny-i és É-i oldalon jóval sűrűbb, az ÉK-i oldalon és D-en viszont helyesen adta vissza a rajzoló). 1962-ben a maradványokból már csak 17 volt azonosítható (és a várkerületi rondella elődje), de az 1831-es várostérkép ezeken kívül még ábrázolja a 2, 3, 9, 19, 25, 26. és 33. számút is. A 22. számú [296](#)tornyot (a 21-el együtt) egy 1835 körül készült részletraajz bizonyítja.<sup>16(16)</sup> – A még hiányzó hét faltoronyból az 1. számú az új városháza építésekor semmisült meg (átépített ötszögű formáját az 1597-es rajz mutatja<sup>17(17)</sup>). A 12. sz. helyét a Hátsókaputól D-re a tűzfalban a belső falsík hiánya jelzi,<sup>18(18)</sup> ugyanitt a 24.-et is (utóbbi 1965. évi ásatásom is igazolta). A D-i és DNy-i oldalon a 16–18. és a 20. már csak a két régi ábrázolásuk alapján bizonyíthatóak; a XVII. sz.-ban még álltak.

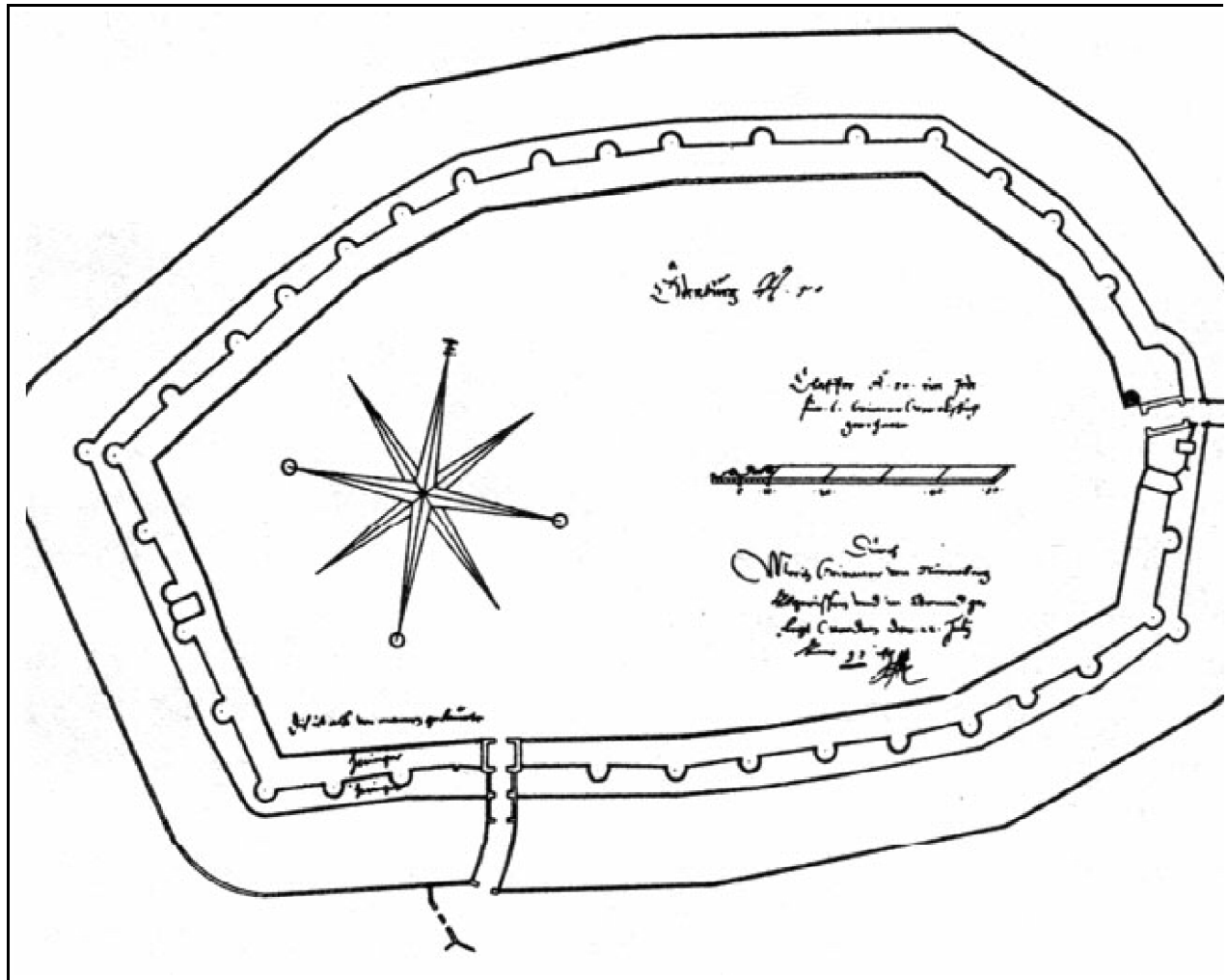






Az első római faltorony aljának feltárása a sportpályánál (1963 május); a másik faltorony és a római falcsomk (1967)

Ha szemügyre vesszük a 33 faltorony rendszeres alkalmazását – kisebb távolság-eltéréseket leszámítva – ezt csakis a római tornyok hűséges követésével magyarázhatjuk: viszonylag jelentős faltömegük újjáépítése, kiegészítése felső részükön egyszerűbb volt (egyben a védelem követelményeit is jól szolgálva) [297](#) mint elbontásuk és helyükre egyenes fal építése. Ezért feltételezhetjük, hogy valamennyi a római rendszerhez tartozott. A közép-európai középkori városokra ugyanis a faltornyok ilyen sűrű, ráadásul egyforma típusú használata korántsem volt jellemző; sűrűbb alkalmazásuk csak különösen veszélyeztetett falszakaszokon történt, de a tornyok közti távolság is jóval nagyobb (néha kétszerese az itteninek). Arra viszont számos esetet ismerünk (az itáliai, franciaországi kontinuitástól most eltekintve), amikor a római város- vagy táborfalakat a középkorban is hasznosították – bár rendszerint csak egy-egy szakaszon, ahol a város területi fejlődése túl nem lépte vonalukat.



Sopron városfalai. 1587 (Bécs, Levéltár)

Két római tornyot (a 11. és 12. közötti 77 m-es szakaszon) a Hátsókapunál nem rekonstruáltak, mert ezek túl közel álltak volna az új kapuhoz.<sup>19(19)</sup> Eszerint összesen 35 római faltoronnyal számolhatunk (az É-i kapu két tornyán kívül). Az ÉK-i saroknál Gömöri J. ásatása szerint a római torony befelé nem egyenesen záródott, hanem kerek volt.<sup>20(20)</sup> Jellemző, hogy ennek középkori utódja szintén eltér <sup>298a</sup> többitől, amint egy múlt századi felmérés is mutatja. Valószínű, hogy ilyenek voltak a többi saroknál is. A tornyok beosztásának szabályos rendszere ugyanúgy a római mérnöki felfogás eredménye, mint a városfalak vonalának szerkesztett oválisa, két végén levágva (ha kisebb eltérésekkel is).<sup>21(21)</sup> Nincs alapja annak a régebbi feltételezésnek, hogy a kisebb szabálytalanságok, falirány törések talán csak a középkori építkezéskor keletkeztek (Gömöri J. újabb ásatásai is cáfolják ezt).

A későrómai alaprajz és faltornyainak rendszere, ha az említett szempontok alapján rekonstruáljuk, szabályosabb annál a képnél, mint amit számos szakközleményben és népszerűsítő kiadványban mai napig találhatunk. Hibáik oka részben abból eredt, hogy a topográfia vázlatos városalaprajzára<sup>22(22)</sup> vetítették,<sup>23(23)</sup> illetve a tornyoknak csak egy részét tüntetik fel<sup>24(24)</sup> (de némelyiket ezek közül is téves



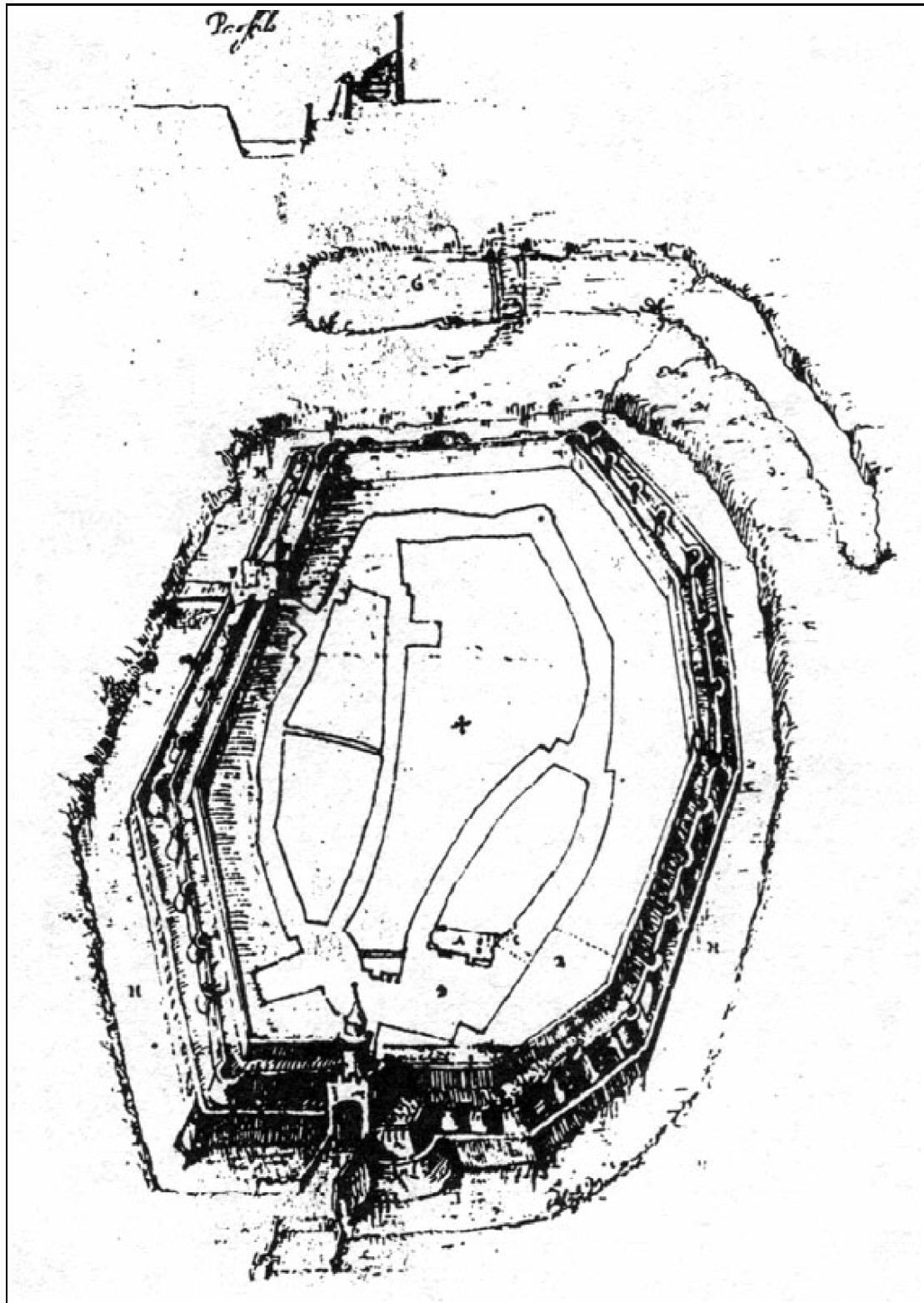
helyen).

## **1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / Holl Imre: Scarbantia–Sopron városfalai / További ásatások 1964–1968 között**

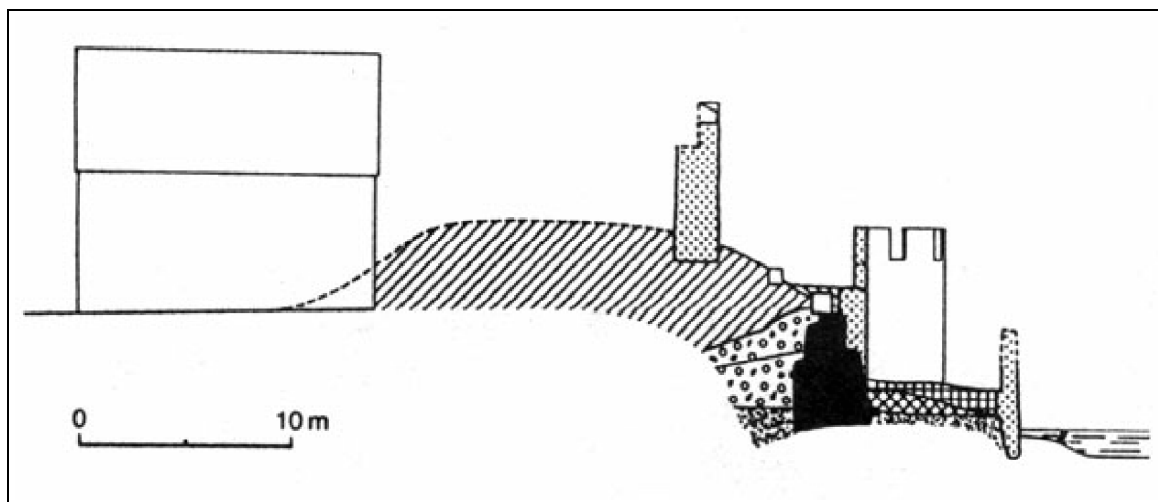
### **További ásatások 1964–1968 között**

1962-ben és 1963-ban az eredmények alapján az OMF-hez benyújtott helyreállítási javaslataim elfogadása megnyitotta az utat a nagyobb várofszakaszok műemléki bemutatására,[25\(25\)](#) most már újféle megoldással: szintsüllyesztésekkel a falak teljes magasságukkal láthatóvá válnak, a felső falszorosban mód nyílik a középkori lőrés és pártázat megtekintésére, kívül a napfényre került római fallábazat és kvádorsorok szemléltetik az építészeti örökséget. (Sajnos a javasolt árok helyreállítást – legalább egy kis szakaszon – nem fogadták el.)[26\(26\)](#)

Most már két nagy szakaszon 70 és 90 m hosszban végezhettem el a kutatást a K-i, várkerületi oldalon. Mindenütt kiderült, hogy a középső fal teljes magasságában áll, s a koraujkori téglalőrészeket (ezekből kevés maradt) [299](#)szerencsére a faltetőre építették. Csak a Szt. György u. 7. mögötti szakaszon a templomtoronytól É felé volt egy 14 m hosszú rész, ahol a középső városfal nem maradt meg: egy korábban leomlott falrész itt utólag (a XVII. sz.-ban?) pótolta. Feltehetően gyengébb kivitele miatt ugyanez a falrész omlott újra le 1967-ben, néhány métert az eredeti falból is magával rántva.[27\(27\)](#) A kár így kevesebb volt, viszont elének tárult az omlás mögött a római fal kvádorsorainak külső része.

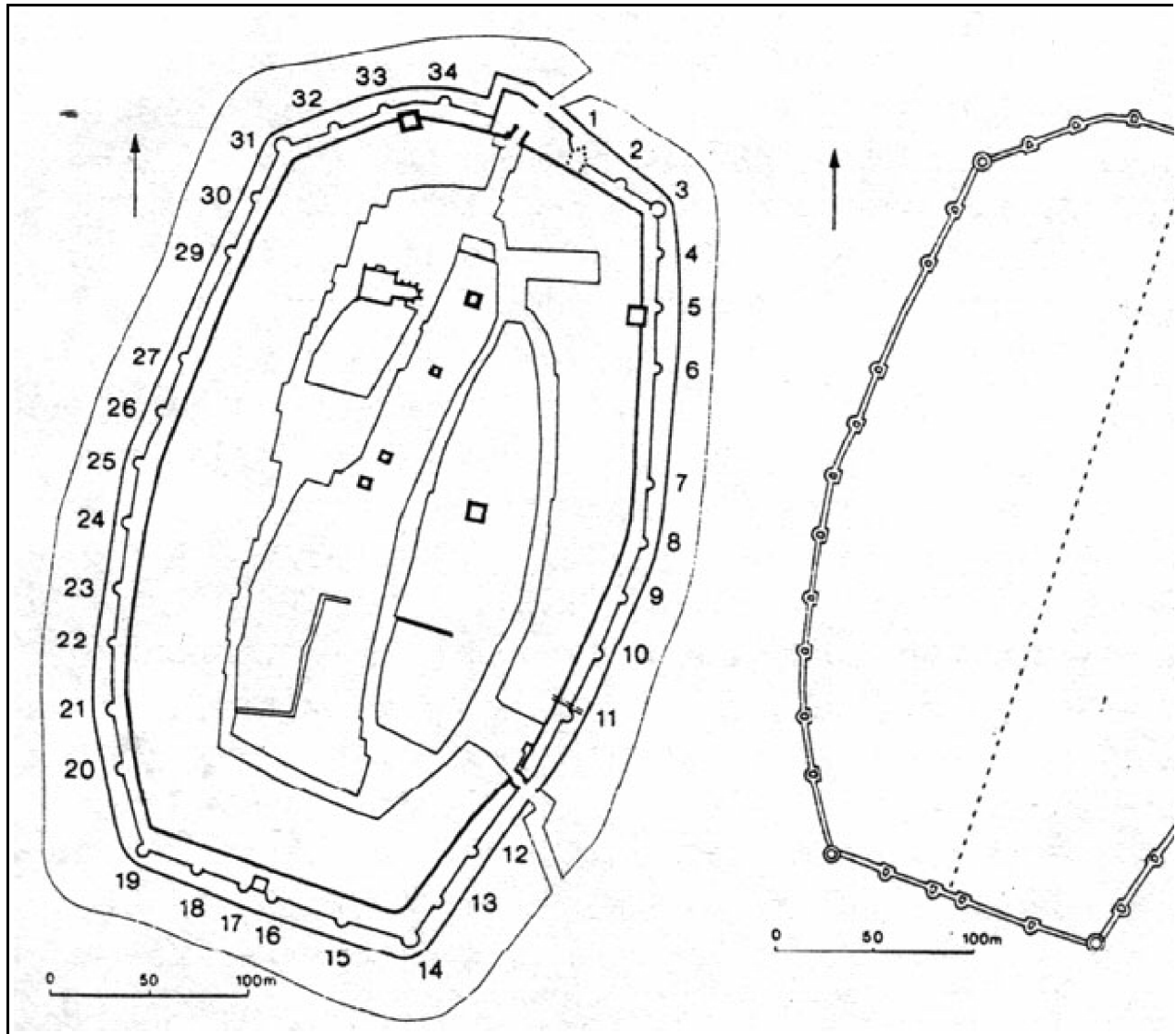


300A folytatódó ásátások közben 1965-ben egy szerencsés véletlen tette lehetővé a Templom u. 14. ház hátsó udvarának ásátását. Itt még 1963-ban leomlott az a támfal, ami a bástyakertet a ház felé tartotta. (Erről tévesen azt hitték, hogy a legbelső városfal maradványa, pedig jóval beljebb húzódott.) Az emeleti szintű kert ásátása késő középkori házfal maradványait tárta fel, leghátul pedig a tűzfalban a középső városfalat, illetve a 24. torony belső sarkait. (Nyílását a tűzfal zárta le.) Lejjebb a kutatószelvényben előkerült az a vékony fal is (szerintem a XIII. századból), amely az ispáni vár lepusztuló sáncának emelkedő dombját a további lemosódástól, pusztulástól védte, mélyebben pedig a római faltorony belső oldalára bukkantunk. (Később 1967-ben e szakaszon vágta át a sánc teljes keresztmetszetét Tomka P. és találta meg azokat a cserepeket, amelyek a XI. századra kelteznek építését.)<sup>28(28)</sup>



A középkori hármás városfalrendszer a római fal és a sánc maradványaival  
XV. század (Egyed-Ósi S. rajza)

Az itteni kutatás nem várt eredménye volt az elbontott újkori házfalak alatt előtűnő kút. Ennek XV–XVII. századi betöltéséből többek közt ritka kerámia- és üvegleletekkel gazdagodott a soproni polgárság anyagi kultúrájáról, életviteléről megismerhető kép: több velencei üveg a XVI. század első feléből, a század végéről talpaskehely alakú velencei stílusú (de már ausztriai?) üvegek sorozata, valamint egy ausztriai színes-mázos cserépkupa, oldalán előkelő ruházatú nő csipkegalléros alakjával. A kút azért is jelentős a várostörténet szempontjából, mert igazolja, hogy már az említett tárgyak használatánál jóval korábban is gazdag patrícius polgárcsalád lakott itt. „Mihály a kútnál” („Michel cum fonte – Michl beim brunn”) 1426–1440 között szerepel a városi adójegyzékekben, 1426-ban tanácsstag és a leggazdagabb szőlőbirtokos polgárok közé tartozik. 301 Ragadványnevét, mint helymeghatározást a háza udvarán álló kútról kapta. (A Belvárosban ekkor még kevés kút volt, közutat a Főtéren csak 1524-ben építettek. A vizet ivásra csak a szegények használták, ahogy a közgyűlés 1513-ban is megjegyzi: „miután a bor megdrágult, a kutakat... tisztítsák meg, hogy a szegények a vízből iva ne betegedjenek meg...”)<sup>29(29)</sup>



Sopron városfalai 1340-től a XV. század elejéig. – Scarbantia városfalának alaprajza.  
(Szerző rekonstrukciói alapján Merényi A.-né rajza)

## 1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / HOLL Imre: Scarbantia–Sopron városfalai / Előkapu

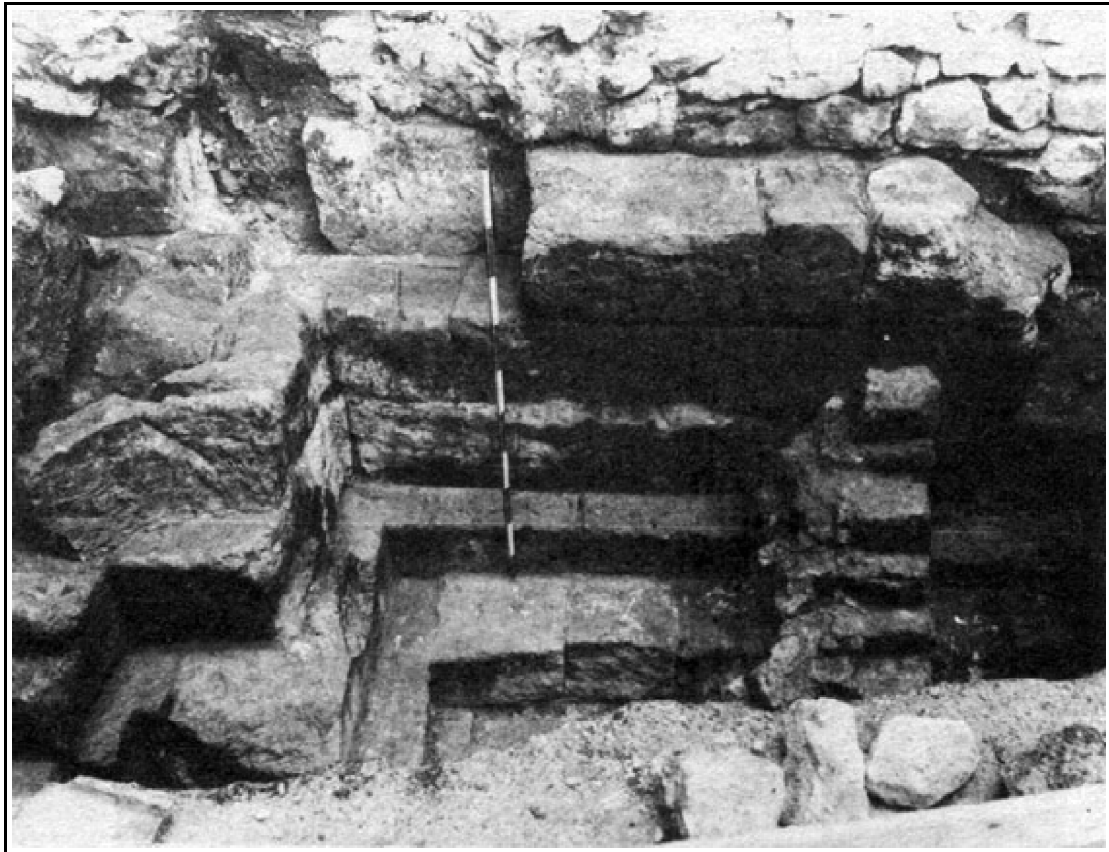
### Előkapu

Annak ellenére, hogy az eltelt hét év eredményei már rámutattak a régészeti kutatás hasznára és szükségességére, az Előkapu – Várostorony esetében ezt mégis feleslegesnek tartották. Az OMF. elképzelése csak az volt, hogy az ide tervezett új útburkolatban eltérő kiképzéssel jelölni kellene a múlt században itt [302](#)elbontott városfalak vonalát. Magam azzal indokoltam egy itteni ásatásom szükségességét [30\(30\)](#) 1966 tavaszán, hogy evvel a jelölendő falak helyét pontosabban lehetne megadni,

másrészt itt is szükséges a korábbi periódusok (várható római falak) kutatása.<sup>31(31)</sup>

A nyár folyamán megindított ásatás<sup>32(32)</sup> a Várostorony előtt szerencsére nem csak az elbontott Előkapu másik kaputornyának alapfalait tárta fel (ez mint külső erődítés a XV. sz. első felében épült a torony elé). A Várostorony mellett-alatt és az ÉNy-i alsó falsoros sarkában rátaláltam a római városfal É-i kapujának maradványaira is. Az ásatási terület kiterjesztése szélességében és mélységében ősszel,<sup>33(33)</sup> majd a következő két évben is folytatódott: ekkor már egy ide tervezhető nagyobb helyszíni bemutatás (védőépület) előkészítéseként.<sup>34(34)</sup> Eddigre a Műemléki Felügyelőség is belátta, hogy a római kapu maradványai és a kivezető utat lezáró későbbi (XI–XII. századi?) ide beépített kőfal láthatóvá tételével itt is történeti-műemléki értékekkel gazdagodhat a város. (Az új védőépület pedig megszünteti a múlt század végének bontásaival létrejött szerencsétlen nyílásátjárót a torony Ny-i oldalán.<sup>35(35)</sup>)

A kiterjesztett ásatás során rátaláltam annak a beiszapolódott-feltöltött ároknak rétegeire is, ami a korábbi kapu előtt itt húzódott a XI–XII. században, mindvégig vízzel borítva, 3 m mélységben. Alatta a római útalapozás kövei feküdtek. Kiderült az is, hogy a torony elé épített, a városfalból derékszögben kiugró, emeleti magasságig álló fal – amely szerencsére elkerülte a múlt századi bontást – egy korai védőkapuudvar fala, amely a XIII. sz. végén, legkésőbb 1300 körül készült a bejárat védelmére. – A leletanyagban itt is találtunk számos kultúrtörténeti értéket: az ispáni vár korszakából az iszapban bőrcipők darabjait, valamint déli importból származó üvegtöredéket. XII–XIII. századból származó orosz lakatot; az ausztriai kereskedelemre utaló konyhai kerámiát a XIII. század **303**kezdetétől egyre nagyobb mennyiségben használták az itt lakók. Egy őszibarackmag a XIII. század eleji kertkultúráról tanúskodik.



Előkapu. A római kaputorony sarka kerül elő az alsó falszorosban (1966 július)

1968 nyarán még folytattam az ásást a tervezett védőépület területén, de a következő két évben a helyi építésvezetőség már nem tudott munkaerőt biztosítani.<sup>36(36)</sup> Szerencsére később már a Soproni Múzeum is kapott középkorkutató régészt. 1971-től Gömöri J. tárta fel az Előkapuhoz vezető útvonalat, hidat és árkot, később pedig a megindult szanálások helyén a további városfal szakaszokat.<sup>37(37)</sup> – Ha lassan is, de egyre jobban a szemléllő elé tárul az a városfalrendszer, ami miatt Nagy Lajos király 1344-ben Sopront egész királysága erősségének nevezte.

#### **1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / Holl Imre: Scarbantia–Sopron városfalai / Kitekintés – Belváros és külvárosok**

##### **304 Kitekintés – Belváros és külvárosok**

Bár nem tartozik szorosabban tárgyunkhoz, mégis utalnunk kell arra, hogy a Belváros korszerű, saját idejében ritka erősségű védrendszere a fejlődés, a gyarapodó lakosság helyigénye miatt később kedvezőtlen tendenciák okozójává lett. Ragaszkodtak a nagy anyagi ráfordítással létrehozott városfalakhoz és városárok-rendszerhez (amit a halastavak mellett itt is felhasználtak halászatra, városi bevételek gyarapítására), de ezek viszonylag szűk területet határoltak. Ezért kezdettől fontos szerepük volt a külvárosoknak. A bezártság miatt az utóbbiak fejlődtek, s a lakosság nagyobb része csak ide települhetett.



Teljes jogú városi polgár azonban csak a Belvárosban háztulajdonnal rendelkező személy lehetett – ezek száma azonban nem növekedhetett, sőt a XV. században házösszevonások (két szomszédos ház összeépítése) miatt, vagy azért, mert a leggazdagabb patríciusok több házat is örököltek, megvettek, még csökkenhetett is.<sup>38(38)</sup> A többiek, ha kézműves, kereskedő tevékenységük azt kívánta, hogy a Belvárosban lakjanak, nyissanak műhelyt, boltot, ezt csak bérlakóként tehették. Anyagi körülményeik romlása, vagy más okok következtében utóbbiak gyakran változtatták lakhelyüket: már néhány év után máshová költöztek át. Így itt nem alakulhattak ki a sok más városra jellemző kézműves utcák sem, ahol az azonos foglalkozásúak (ötvösök, lakatosok, íjgyártók, késesek, zsemlyesütők stb.) egymás mellett dolgoztak.<sup>39(39)</sup> De nehezítette helyzetüket az is, hogy még az esetben sem volt könnyű számukra belvárosi háztulajdonossá lenni, ha anyagi helyzetük javulása a vásárlást lehetővé tette volna, ritkán szabadult fel erre belvárosi ház.

A teljes jogú városi polgár jogai közé tartozott többek közt Európa-szerte a helyben – a házban történő – kicsinybeni borkimérés, korcsmáltatás, ami nagyobb bevétellel járt, mintha csak nagybani borkereskedőnek adhatták el borukat.<sup>40(40)</sup> A háznál történő borkimérés sajátos eredménye volt az *erre felhasznált tágas kapualjakban a díszes, kőkeretes ülőfülkesorok* építése, főleg a XIV–XVI. században. Az ülőfülkék ilyen szerepük<sup>41(41)</sup> mellett egyben a gazdag polgár reprezentációs igényét is kielégíthették. (Téves az a vélekedés, hogy csak az utóbbi szempont vezette a polgárokat itt, de ugyanígy Budán és Pozsonyban is a kő-ülőfülkék építtetésére, az sem igaz, hogy a ház személyzete „üldögélt” ezekben.)

**305**A gazdagabb városok, ha a falakkal védett kezdeti kiterjedésük később kicsinek bizonyult, bővítették ezt: a külső beépítéseket is bevonva egyre nagyobb területet öveztek új városfalakkal. Sopronban bármennyire is sűrűsödött a kezdeti külvárosok lakossága, gyarapodtak házai, ez nem következett be, továbbra is külvárosok maradtak. A polgárság teherbíró képessége nyilván nem volt akkora, hogy új, kiterjedtebb városfalakkal védhesse területét. Közrejátszhatott ebben az is, hogy a háromszoros, befelé lépcsőzetesen emelkedő falrendszer tornyaival – összevetve más városokkal – később is korszerű és jelentős értékű volt. Inkább ezt modernizálták a XV. század első felében (újféle lőrészekkel, a kapukat erősítő külső védművekkel). A gyakori hadi események, pusztítások miatt szükséges javítások, helyreállítások egyébként is felemésztették az építkezésre számítható pénzt, még az újabb királyi juttatások (adóelengedések) sem bizonyultak elegendőnek.<sup>42(42)</sup> Ha külső városfal építésére még nem is volt lehetőség, legalább a „Belső Külváros” (*die innder vorstat*) valamilyen védelméről mégis gondoskodtak. Ez a terület a Belváros K-i és É-i oldala előtt a széles piacterek mellett húzódó házsört (Keleten nagyobb kertekkel, majorokkal is) jelentette, a Kovács utca teljes hosszától egészen a Hátsókapu vonaláig.<sup>43(43)</sup> A városba vezető útvonalakat e terület határánál kapuk zárták le, a patak belső oldalán pedig a házak-kertek mögött árok. A további helytörténeti kutatások feladata, hogy kiderüljön, mikor kezdték meg e terület védelmét. 1531-ben – nyilván a fokozódó török veszély miatt – már felszólítja a Közgyűlés a polgárságot, hogy a telkei mögötti árkot a pataknál készítse el, 1537-ben figyelmeztetnek arra, hogy a három kapu árokkal és híddal védendő. 1580-ban már felszólítják a külső Külváros polgárait is, hogy a „külső városkerítésnél”<sup>44(44)</sup> mindenki egy kis falszakaszt építsen. Hogy ez nem nagyon készült el, azt az 1614–1619 közötti újólagos rendelkezések mutatják, végül is csak 1627-re épült meg ez az alacsony kőfal, téglából készített lőrészekkel. Elkészültét befolyásolta Bocskay István 1605. évi ostroma és a külváros nagy részének leégése; most már mindenki belátta szükségét.

A védelmi építkezések elvégzésében nagy szerepet játszott Lackner Kristóf polgármester (a városban élt 1597–1631 között). A külváros megerősítésén kívül az ő ösztönzésének eredménye volt a Belváros városfalának rondellákkal kiépítése is. 1614-ben épült meg a Hátsókaputól D-re a saroknál álló, 1631-ben a „Szt. György bástya” (a Szt. György templomtól D-re), még 1613-ban a DNY-i saroknál ugyancsak egy

rondella, amelynek utódja lett 1643-ban a valamivel **306**korszerűbb ötszögletes nagy bástya.<sup>45(45)</sup> Amíg a D-i oldal rondellái a legbelső városfalhoz csatlakoztak, a Szt. György rondella már a középső falövhöz és a külső falat is megszakítva; így ágyúinak szélesebb löteret biztosított. A soproni viszonylatban jelentős fejlődést képviselő rondellák a nagy ágyúk célszerűbb elhelyezését tették lehetővé, megjelenésük azonban még a magyarországi fejlődés szempontjából is jelentős késéssel következett be – jó százalékos elmaradással követték csak a török ellen kiépülő végvárat. Ahogy a városi tanács 1615-ben a védelmi intézkedéseket állandóan sürgető közgyűlésnek válaszolt: „Sopron sem egy év alatt épült meg”<sup>46(46)</sup> – De mint láthatjuk, a városfalak újbóli napfényre hozása és kutatása is már három évtizedet igényelt a középkori jellegét újra felfedező, római örökségét megtartó várostól.

## **1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / VASÚTTÖRTÉNETI KÖZLEMÉNYEK**

---

### **VASÚTTÖRTÉNETI KÖZLEMÉNYEK**

---

**1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / VASÚTTÖRTÉNETI KÖZLEMÉNYEK / Lovas Gyula: A Bécsújhely–Sopron vasútvonal 150 esztendeje**

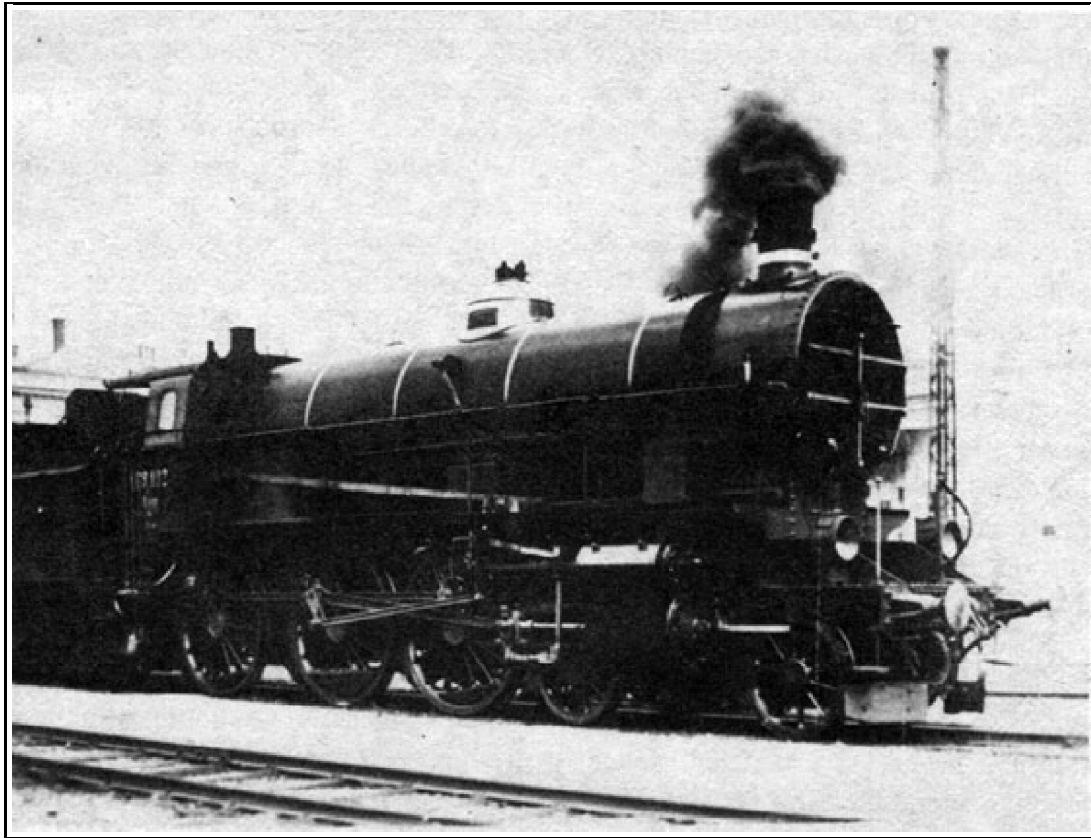
#### **Lovas Gyula: A Bécsújhely–Sopron vasútvonal 150 esztendeje**

**1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / VASÚTTÖRTÉNETI KÖZLEMÉNYEK / Lovas Gyula: A Bécsújhely–Sopron vasútvonal 150 esztendeje / A Tanácsköztársaságtól a népszavazásig**

#### **A Tanácsköztársaságtól a népszavazásig**

1919. március 21-én Budapesten döntő politikai fordulat történt: a polgári politikusoktól a hatalmat a kommunista vezetők vették át. A hatalom új birtokosai rémuralmat vezettek be, hogy úrrá legyenek a politikai és gazdasági nehézségeken és megerősítsék helyzetüket. Sopronban a direktórium ugyan már másnap megalakult, ám március 27-én átszervezték azt. Három fős direktóriumot alakítottak, s melléjük 19 szakbiztost neveztek ki. A vasúti biztos tisztjére a Déli Vasút soproni állomásának hivatalnokát, Hollán Andort állították. Hivatalát a „Törvényház” (vármegyeháza) épületének I. emeletén rendezték be. Ellenőrzési körébe tartozott minden a vasúttal kapcsolatos ügy, de még a Sopronba gyors- vagy expresszárúként érkezett **307**nyersanyagokat is csak Hollán engedélyével szolgáltathatták ki a soproni állomásokon azok címzettjeinek. Erre a nyersanyagkészletek ellenőrzése miatt volt szükség.

Még ennél is felelősségteljesebb feladatkörrel bízták meg a Déli Vasút soproni állomásának szivattyúkezelőjét, Nagy Antalt: a forradalmi törvényszék tagja lett. Ez a törvényszék mondta ki az ellenforradalmi zendülés megszervezésével vádolt füles papra a halálos ítéletet. Szebeniker Antal plébánost 1919. április 9-én kivégezték.



A Déli Vasút gyorsvonati mozdonya Sopron állomáson 1920-ban.  
Fotó: Lobenwein Tamás

A magyar belpolitikában történt változás kezdetben nem jelentett módosulást az osztrák–magyar vasúti kapcsolatokban.

Azonban 1919. március utolsó napjaiban Bécsújhelyen vasutassztrájk robbant ki. Annak néhány napja alatt a vonatok csak Lajtaszentmiklós állomásig közlekedtek: Wiener Neustadt nem indított és nem fogadott vonatokat. 1919. március 30-án átmenetileg ismét megindulhatott a vasúti forgalom Bécsújhely felé és felől.

1919 tavaszán a magyar gazdaságnak és benne különösképp a vasúti közlekedésnek legnagyobb gondja a szénhiány lett. A vasutak – köztük a Déli Vasút is – kénytelenek voltak a vonatforgalmat korlátozni. Éppen ezért is 1919 áprilisától a Sopron–Wr. Neustadt vonalon egyre bizonytalanabbá vált a vonatközlekedés. A lapok rendszeresen közölték a menetrendváltozások híreit. A közlekedő vonatok is [308](#) legtöbbször csak Lajtaszentmiklósig, vagy Savanyúkútig közlekedtek, mert politikai okok, vagy bérsztrájkok miatt Wr. Neustadt nem fogadta azokat.

Így 1919. május 10-én Ausztria lezárta Magyarország irányába vezető határátmeneteit, hogy megakadályozza az azokon területére beáramló kommunista befolyást. Tudott, hogy a Magyar Tanácsköztársaság tett olyan lépéseket, melyekkel igyekezett elősegíteni, hogy Ausztriában is kommunista hatalom átvételre kerülhessen sor. Egyes forrófejű soproni kommunista vezetők azt tervezgették, hogy egy páncélvonattal betörnek Ausztriába, s az osztrák proletariátussal közösen ott is megteremtik a vörös

uralmat. Ilyenféle céllal a szombathelyi fűtőházból is két agitátort küldtek a gráci fűtőházba, azonban ezeket a gráci hatóságok letartóztatták.

1919. április 22-től Sopronból naponta este 6 óra 22 perckor indult személyvonat – Savanyúkútig. A vonat másnap fordult vissza és érkezett Sopronba 6 óra 49 perckor. Keddi napokon ezen az egy pár vonaton kívül Sopronból 12 óra 16 perckor tehervonat indult Wr. Neustadtba, ehhez utasok szállítására személykocsit is kapcsoltak. Ezt a vonatot azonban csak hatósági utazási engedély birtokában lehetett igénybe venni. Ez a tehervonat továbbította a szolgálati postát is. Rendszeresen megvárakoztatták Wr. Neustadt jelzőjénél, s csak hosszas várakozás után bocsátották be az állomásra.

A magyarországi új hatalom berendezkedve politikai megbízottakat választott az üzemekben. A Déli Vasút politikai megbízottja Lajtaszentmiklós állomástól Acsád állomásig, tehát a soproni Mérnökosztály vonalszakaszára terjedően működhetett. A személyzet legelőbb Buchwald Ernő hivatalnokra bízta ezt a tiszteket. Közismert volt az egész vonalon, több állomáson szolgált, 1914-ig Nagymarton állomás főnöke volt. Buchwald Ernő május végén tiszteről lemondott. A személyzet helyébe Hutflesz Mátyás forgalmi hivatalnokot választotta meg.

A vasutasság zöme azonban nem vállalta a kommunista eszméket. Így történhetett, hogy amikor 1919 júniusának első napjaiban a dunántúli vasútvonalak nagy részén a vasutasság sztrájkolni kezdett, tiltakozni akarva a kommunista diktatúra, valamint a bevezetett értéktelen „fehér” pénzben kapott fizetés miatt, a vasutasság Sopronban azonnal csatlakozott a sztrájkolókhöz. Egy napra a bécsújhelyi vonalon is leállt a forgalom. A sztrájkra kezdetben éppen a vasútörtség parancsnoka bátorította a vasutasokat. Amikor azonban a parancsnok, Entzbruder Dezső arról értesült, hogy a Dunántúl több pontján már leverték a sztrájkot, s Budapestről elindult a sztrájk leverésére a Lenin fiúk szerelvénye is, fordított magatartásán: maga is a sztrájkolók ellen lépett fel. A terrorkülönítmény útbaindulásától megrettent soproni vasutasok ismét felvették a forgalmat.

A Tanácsköztársaság összeomlása után a soproni déli vasúti személyzetet is igazolási eljárás alá vonták. A bizottság vizsgálata után Nagy Antal szivattyúkezelőt a vasút szolgálatából elbocsátotta. Feleségét azonban felvették takarítónőnek, hogy a család ne szenvedjen szűkséget, s megmaradhasson a vízházi lakásban. Nagy Antalt hónapokkal később egy „földalatti” szervezet megszöktette a köhida fegyházból, családját pedig Sopronból. Az apa és családja Bécsújhelyen éltek, s jól beilleszkedtek az ottani világba.

Hollán Andor hivatalnok is fennakadt a szűrésen, ám végül elsimították az ügyét, s az egykori vasútügyi biztos visszakerült szolgálati helyére, a soproni állomásra.

**309**A Bécsújhely–Sopron vonal és annak vasutasai a háborús évek alatt a legkülönbözőbb vonatokat láthatta, de menekülő, nagyjából magyar vasutasokkal és családjaikkal 1919. szeptember 15-én találkozott először. 39 személy- és teherkocsiból álló vonattal közel 150 személy, 35 család érkezett Magyarországra.

A menekülők vonatjukkal kalandos utazás után a Semmeringen át jutottak Wr. Neustadtba. Fiuméből indultak, hogy D'Annunzio szabadcsapatai elől biztonságba jussanak. Azok félrevetve minden más döntést és határozatot, elfoglalták Fiumét. Nyomukba ugyan az olasz kormány reguláris csapatokat küldött a városba, de a magyar vasutasok biztonságosabbnak találták a menekülést.

1919 őszen, majd telén az ellátási gondok Magyarországon olyan mértékűre nőttek, hogy azok a háborús telek nehézségeit is felülmúlták. A katasztrofális szénhiány miatt a még addig közlekedtetett

személyvonatokat vasárnaponként leállították, majd egyes hétköznapokra is kiterjesztették a forgalomszünetet. 1919. december 24-től 1920. január 2-ig egész Magyarországon szünetelt a személyvonatok közlekedése. Csak tavaszra enyhült a szénhiány. 1920. február 2-től kezdve a Déli Vasút ismét bevezette a Budapest Déli Vasút–Wien Südbahnhof között Nagykanizsán és Sopronon át közlekedő „Balaton-Expressz” vonatokat. Ezekben az expresszvonatokban csak első osztályú kocsik közlekedtek. A Wien Südbahnhofról indult első expresszvonatnak sok nézője volt a soproni pályaudvar peronján. Mozdonyát, a 109.102 számú mozdonyt a peron vége előtt álló, fényesre kent masinát Lobenwein Harald soproni fényképész megörökítette.

A viszonylagos csendes időszakban két politikai esemény kavarta fel a vonal már megszokott hétköznapi csendjét és rendjét. 1920. március 8-án a Balaton-Expresszrel érkezett Sopronba a soproni antant bizottsághoz delegált két osztrák megbízott.

„...Óriási füttyülés; abzugolás fogadta őket, fenyegetően emelkedtek az öklök és a botok, csak erős katonai fedezet mentette meg őket... Kocsin robogtak a Pannoniában lévő szállásukra, hasonló üdvözlésektől kísérve...” – számolt be a déli pályaudvaron történekről a Sopronvármegye.

1920. május 27-én hatalmas tüntetést szerveztek a Nyugat-Magyarország megmentésén munkálkodó szervezetek és hazafias körök. Lajtaszentmiklósról induló különvonat hozta a rendezvényre a vonal menti községek magyar érzésű lakosságának küldötteit.

A Magyarországon kialakult politikai körülményeket helytelenítő nyugat-európai baloldali erők 1920 nyarán a magyar kormányra akarták kényszeríteni politikai akarataikat. Az amszterdami székhelyű nemzetközi szakszervezeti szövetség konferenciáján ezért elhatározták, hogy Magyarországot bojkott alá vonják. A konferencián azzal vádolták a magyar kormányt, hogy az államhatalom 50 ezer munkást internált és 500 munkást halálra ítelt a Tanácsköztársaság bukását követő számonkérés során. A bojkott Magyarország ellen 1920. június 20-án kezdődött. Ettől kezdve a bojkotthoz csatlakozott országok munkásságának meg kellett tagadnia a Magyarországnak szóló bármilyen küldemény berakását, továbbítását, s vele a távíró- és távbeszélőforgalmat is.

**310**A nemzetközi szakszervezeti szövetség információit minden bizonnyal az osztrák szocialista szakszervezeti vezetőkől szereztek, mert vezető szakszervezeti politikusok a konferencia előtt Bécsben tartózkodtak és tárgyaltak velük.

A magyar kormány jóelőre figyelmeztette Ausztriát, hogy csatlakozása a bojkotthoz számára is súlyos következményekkel jár. Ennek ellenére a szocialista irányítás alatt lévő osztrák vasutasság végrehajtotta a bojkott rendelkezéseit. A bojkotthoz rövidesen a posta is csatlakozott, ami valóban nehézségeket okozott Magyarországon. Ezek közül apróság az, hogy a soproni napilapok heteken át csak két oldalon jelenhettek meg, mert Wr. Neustadtban rekedt a számukra feladott rotációs papír. Azonban Ausztria is megérezte a blokádot.

Ellenintézkedésként a magyar kormány is határozatot rendelt el Ausztria felé, így a Sopronból induló vonatok csak Lajtaszentmiklósig közlekedtek, s onnan fordultak. Akit dolga távolabbra szólított, csak különleges láttamozásokkal kiegészített útlevelemmel és gyalog léphette át a határt. A Balaton-Expressz sem közlekedhetett.

Bécs számára a legsúlyosabb volt, hogy a bojkott miatt a lajtaújfalusi bányából nem juthatott el a lignit, s emiatt már gondok jelentkeztek a főváros villamosenergia-ellátásában. A bécsi munkástanács már



emberbaráti szempontokra hivatkozva kért a bécsi gyerekek számára a magyar kormánytól jóindulatot, hogy engedélyezze néhány vagon gyümölcs átadását a határzáron. Helyi szervek élelmiszer-küldemények ellenében több helyen engedték iparcikkek átadását, megsértve ezzel a bojkott rendelkezéseit. Az osztrák kormány 1920. július 9-én tárgyalta a bojkottból eredő gondokat. A kancellár bejelentette, hogy kapcsolatot keres az amszterdami szakszervezeti szövetséggel a bojkott azonnali megszüntetésének javaslatával.

A szövetség előbb hat pontból álló feltételeket akart szabni ehhez, de a Teleki-kormány nem tárgyalta azokról. Végül a szövetség 1920. augusztus 8-ával megszüntette a bojkottot. Ismét megnyílt a vasúti határátmenet.

Jóllehet a helyi forgalmat Sopron és a határállomás, Lajtaszentmiklós között a Déli Vasút a bojkott idején is fenntartotta, a teherforgalom elmaradásával, a Balaton-Expressz közlekedésének szüneteltetésével óriási kár érte, hiszen ezalatt tetemes bevételtől esett el.

A Déli Vasút számára egyre nagyobb gondot okozott a Balaton-Expressz közlekedtetése, tekintve, hogy egyre csökkent az utasainak száma. Az utaslétszám emelésére 1920. szeptember 21-től II. osztályú kocsikat is sorozott a vonat szerelvényébe. Ezek használatáért a díjszabás szerinti gyorsvonati menetdíjat kellett az utasnak megfizetni, valamint 20 korona helyjegyet. Ezen kívül megszabta a vasút, hogy a vonatot igénybevevő utasnak legalább 100 km-es útvonalra kell jegyet váltania. Ezzel megszűnt a Budapest Déli Vasút–Nagykanizsa–Wien Süd vonat „expressz” jellege, s „D” jelzésű gyorsvonat lett belőle. A sajtóban azonban még sokáig expresszvonatként emlegették a „legendás” vonatot.

Az Ausztriához csatolt Bécsújhely–Sopron–Nagycenk vasútvonal a csatlakozó ausztriai vonallal egyazon magánvasúti társaságnak, a Déli Vasút Társaságnak a tulajdona volt. Azonban mint tudjuk, az országhatártól a társaság magyar üzletágának kezelésében. Üzemét így a békeszerződések határmódosító döntése kisebb mértékben zavarhatta a jövőben, mintha két külön vasúttársaságé lett volna. Az átcsatolt vonalrész irányítását azonban a társaság budapesti üzletigazgatósága át kellett hogy [311](#)adja a társaság bécsi igazgatóságának. A Wr. Neustadt–Sopron vasútvonalon az altiszti és munkáslétszámba tartozó alkalmazottak túlnyomórészt német, kisebb része horvát anyanyelvű volt. Magyar lehetett azonban a területátcsatolással érintett vonalon a tisztviselőszemélyzet nagyobb része. Különösképp állt ez Sopronra, valamint Harka–Kópháza és Nagycenk állomásra. Nem hagyható figyelmen kívül, hogy a Déli Vasút tisztviselői között jelentős számban voltak zsidó származásúak. Ezek a területviták idején azonban már elmagyarosodtak. Nincsenek arra vonatkozóan adataink, hogy a vasutasság miként fogadta az átcsatolással kapcsolatos híreket. Ausztriai, és hazai lapok részletesen tájékoztatták az olvasókat az ezzel kapcsolatos döntésekről. Mindenről tudtak, mégis csak akkor vált fenyegető valósággá az átcsatolás, amikor az osztrák–magyar tárgyalások végleg sikertelenül zárultak, s kijelölték az antant tisztjei az átadás időpontját.





Felkelők a nagymartoni állomáson vasutasok és helybeli hölgyek társaságában. 1921. október 18-án.  
Fotó: Schäffer Ármin

Ekkor azok az alkalmazottak, akik nem kívánták szolgálati helyükön bevárni, mit hoz számukra az osztrák uralom, kérhették áthelyezésüket a Déli Vasút magyar vonalaira. Sajnos, a Déli Vasút üzletigazgatóságának iratanyaga a főváros ostromakor megsemmisült, így lehetetlen választ adni, ki kérte az áthelyezését. Jelentős létszám bizonyosan nem, hisz köztudott volt, hogy a hazai állomások tele vannak menekült személyzettel. Egy bizonyos: Szakács Péter főfelügyelő osztálymérnököt Sopronból a Déli Vasút budapesti üzletigazgatóságára helyezték 1921. május 15-el. Egyelőre utódot helyébe nem jelöltek ki.

**312** Bartal Béla főellenőrrel, a korábbi nagymartoni állomásfőnökről tudjuk, hogy 1921. szeptember 15-én a nyugdíjazott Krausz Mór felügyelőtől vette át Sopron déli vasúti pályaudvar vezetését. Azt azonban nem tudjuk megállapítani, hogy mikor hagyta el állomását, Nagymartont. Nagymartontól magyarországi szolgálati helyre helyezték a pályamestert is, aki családját és ingóságait kocsiba rakva a szombathelyi vonalon utazott új szolgálati helyére. Polonyi István főellenőr állomásfőnököt Savanyúkútról 1922. január 1-jei hatállyal Barcsra helyezte a Déli Vasút. Ennyit árult el csak a Déli Vasút Körözünyvtára. Mikor kényszerült elhagyni korábbi állomáshelyét, erről nincs adatunk.

A Déli Vasút budapesti üzletigazgatósága és bécsi igazgatósága 1921 augusztus végén bizottságot küldött Sopronba. A két bizottság megegyezett, hogy az addig a budapesti üzletigazgatóság irányítása alatt álló, déli vasúti tulajdonban lévő Országhatár–Lajtaszentmiklós–Nagymarton–Sopron–Nagycenk vonalrész a „B” zóna átadására kijelölt napon, 1921. augusztus 29-én a vasúttársaság bécsi igazgatóságának kezelésébe kerül. Ekkor az osztrák bizottság tagjai még úgy nyilatkoztak, hogy az átadandó vonal minden tisztviselőjét és alkalmazottját átveszi a bécsi Direktion.

A Déli Vasút budapesti üzletigazgatósága néhány nappal később ismét megkereste a bécsi

Südbahn-Direktionot arra vonatkozóan, hogy mi történik a megszállás után az Ausztriához kerülő állomások személyzetével. A bécsi igazgatóság illetékesei ekkor már azt a választ adták, hogy ők nem tehetnek ebben a kérdésben semmit, mert ebben az Arbeiterrat határoz. Annyit mégis közölhetnek, hogy a magyarországi tisztviselőket és alkalmazottakat ugyan megtartják, de áthelyezik őket Ausztria területén lévő más szolgálati helyekre. A nem nyugat-magyarországi illetőségűeket azonban elbocsátják.

1921. augusztus 26-án az osztrák megszálló alakulatok megkezdték az átcsatolt terület „A” zónájának megszállását. Az alakulatok egy része a bécsújhely–soproni vasútvonal mellett felvonulva kezdte meg feladata végrehajtását. Előttük az Ostenburg Gyula őrnagy vezetése alatt tevékenykedő csendőrszázlój fokozatosan ürítette ki az általa ellenőrzött területet. Előbb Kismarton irányába, majd Sopron felé vonult vissza.

1921. augusztus 28-án a vasúti forgalmat Soprontól Ausztria irányába a Déli Vasút beszüntette. A csendőregységekkel együtt a vonal állomásainak megszállására bécsújhelyi vasutasok érkeztek, hogy lehetővé tegyék a vonalon az osztrák vasúti forgalom mielőbbi megindítását.

Az osztrák vasúti szervek első intézkedése az volt, hogy Lajtaszentmiklós, Savanyúkút, Rétfalu, Nagymarton és Ágfalva állomások vezetőit és tisztviselőinek egy részét azzal az indokkal, hogy nem nyugat-magyarországi illetőségűek, tisztségükből azonnal leváltották. A szolgálat azonban az állomás személyzetének feladata maradt, de azt az érkező osztrák vasutasok ellenőrzése alatt végezték. Nyelvi nehézség ennek során nem volt. A helyi lakosságból a Déli Vasút szolgálatába léptek német anyanyelvűek voltak, de a magyar nemzetiségű vasutasok is beszéltek németül – talán kivétel nélkül.

Az osztrák csendőregységek elől visszavonuló magyar csendőrszázlój augusztus 28-án beérkezett Sopronba. A kormány utasítására azonban az „A” és „B” zónák határvonalán záróvonalat létesített: Ágfalva és Sopron között, s onnan tovább Fertőrákos nyugati községhatárán. Ezután Sigray főkormánybiztos átnyújtotta a [313](#)Szövetségi Ellenőrző Bizottságnak a magyar kormány jegyzékét. Ebben bejelentette, hogy megtagadja a „B” zóna átadását, mert a jugoszlávok sem ürítették még ki a baranyai kiürítendő területet.

Eddig Sopron vármegye területén az „A” zóna megszállása zavartalanul történt. Így Wr. Neustadt–Lépesfalva–Somfalva állomások között a vasúti forgalmat már a következő napon felvehették Pinkafőnél azonban már augusztus 27-én felkelőcsapatok támadták meg az osztrák egységeket. Augusztus 27-én az osztrák csendőregységek minden zavarás nélkül elérték Ágfalvát, s ott éjszakáztak. Arra készültek, hogy 29-én onnan kiindulva vonulnak majd be Sopronba.

A már Sopronba beérkezett és felfegyverzett felkelőcsapatok azonban megtámadták az osztrák csendőregységeket. Szeneczey József, aki Sopron déli vasúti pályaudvarán kocsivizsgálóként volt beosztva, elmondta ezzel kapcsolatos visszaemlékezését:

„...1921 őszen, mikor az osztrákok bevonulását várták Sopronban, délután fél kettőkor egy személyvonat indult volna Sopronból Bécsújhely felé. A gépen Berger, egy zsidó mozdonyvezető volt. Kérdezte, készen vagyunk-e. Mondtam, hogy már megvolt a fékpróba. Mikor már a vonatvezető is trombitált, két férfi jelent meg a vonat végén integetve.

– Mit akar ez a két paraszt? – kérdezte a mozdonyvezető.

Odanéztem és láttam, hogy két kalapos, kötényes alak áll a vonat végén, fegyverük van, s azzal megállást

integtetnek. Akkor mondták meg, hogy Sopron előtt, a boltozott országúti hídnál már felszedték a síneket a felkelők. Ezekben a percekben Ágfalvánál kirobbant a felkelők és az osztrákok között a harc...”

A felkelőcsoportok a 48-as laktanyában kapott fegyverekkel az országúton vonultak fel Ágfalva irányába: csak kézfegyverek voltak, azokkal támadtak a községben mozgó osztrákokra, s alapos kavarodást okoztak közöttük. Tulajdonképpen fegyveres felderítést végeztek, s nagyobb harc nélkül visszavonultak. Arra azonban ez a támadás is elegendő volt, hogy Sopron egyelőre felszabaduljon az osztrák bevonulás-megszállás veszélyétől.

A soproni antantmisszió még augusztus 28-án felszólította az osztrák kormánynak a tábornoki bizottsághoz kiküldött képviselőjét, hogy a megszállást ne folytassák. Dr. Davy továbbította is a bizottság döntését, s az osztrák kormány a megszállást egyelőre leállította. A már megszállt területeket azonban továbbra is kezükben tartották. Ágfalváról sem vonták ki az osztrák alakulatokat, hiszen arra készültek, hogy ha később is, de bevonulnak Sopronba.

A vasúti forgalom a megszállt területek és Sopron között továbbra is szünetelt. Nem így a közúti forgalom. Kerékpáron, lovaskocsin, gyalog még a csendőrségi záróvonalon is átjutott a dolgaira igyekvő polgár, ha volt megfelelő igazolványa. Így érkeztek a hírek Sopronba a már megszállt területről. A Sopronvármegye 1921. augusztus 30-án izgalmas hírt közölt:

314. „Bécsújhelyről vasárnap éjjel 1 órakor a tegnapi összeütközés hírére 100 tengelyes vonatot indítottak Ágfalvára, mely oda tegnap dél felé 500 csendőrrel megérkezett. 46 kocsi hozta e legénységet és 2 nyitott vagon páncélautót. A csendőrség Ágfalva határában ütött tábor. A csendőrök vonata után Savanyúkútra két kocsiban egy vonattal osztrák és magyar kommunista suhancok érkeztek. Az állomáson összeverődött nép közé szórták az „Ember”-t és a „Bécsi Magyar újság”-ot, énekelték az Internacionálét németül és magyarul, egy kocsiban lejöttek Ágfalváig.”

Az antanthatalmak képviselői a magyar külügyminisztériumnak 1921. szeptember 3-án jegyzéket nyújtottak át, melyben megállapították, hogy az ígéretek ellenére a magyar kormány Nyugat-Magyarország kérdésében ellenállást tanúsít. Tenni azonban semmit sem tehettek, hiszen attól kellett tartaniok, hogy a nyugat-magyarországi kérdés az egész trianoni tákolmányt felborítja.

Időközben megtörtént a felkelők gyülekeztetése, a főiskolások is megérkeztek. Szegedről és Szombathelyről vasutasok is csatlakoztak hozzájuk. Így 1921. szeptember 8-án a hajnali órákban felkelőcsapatok zárták körül Ágfalva községet, s támadták meg az ott beszállásolt csendőrcsapatokat, amelyek Sopronba készültek bevonulni. A jól megszervezett támadással – harcok után – végül is meghátrálásra kényszerítették a megszálló alakulatokat. Sokan az ágfalvi állomáson mozdonyal Sopron felé álló osztrák szerelvényre kapaszkodtak, mely tolt menetben indult vissza Nagymarton felé a felkelők gyűrűjéből.

A felkelők ezzel közel egyidőben több ponton támadták meg az osztrák csendőregységeket Nyugat-Magyarországon, mire az osztrák kormány – azért is, hogy kímélje csapatait – elrendelte Nyugat-Magyarország kiürítését. Szeptember 11-én a kiürítés már befejeződött, csupán három fontos hídfőállást tartottak megszállva a történelmi Magyarország területén: Bruck–Királyhidán, Lajtaújfalun, és Lajtaszentmiklóson, tehát a Lajta három átkelőhelyén maradtak osztrák csendőralakulatok.

A nyugat-magyarországi kérdést mielőbb rendezni kellett. A magyar kormány megoldásként szeptember 14-én az olasz kormány közvetítését kérte. Ebbe a Nagykövetek Tanácsa is beleegyezett, s Ausztria is

elfogadta azt.

Napokkal azután, hogy Nyugat-Magyarország területéről visszavonták az osztrák csendőralakulatokat, a Déli Vasút budapesti üzletigazgatósága már tárgyalt az osztrák hatóságokkal annak érdekében, hogy vonatjai Sopronból Wr. Neustadtig közlekedhessenek, azaz tegyék lehetővé a határátmenetet. Erre azonban egyelőre nem kerülhetett sor, a határátmenet megnyitásához az osztrák hatóságok nem járultak hozzá. A Déli Vasút üzletigazgatósága közbenső megoldásként szeptember 13-án már 3 vonalpárt vezetett be Sopronból Lajtaújfaluig. Szeptember 18-tól azonban módosították a menetrendet: a vonatok csak Rétfalu–Siklósd állomásig közlekedtek. A vonal további részén a forgalom szünetelt. A forgalom azonban gyér volt, a bizonytalan helyzetben csak kevés utas vette ezeket a vonatokat igénybe, így szeptember 22-től már csak egy pár vonat maradt forgalomban. Ez Sopronból 4 óra 50 perckor indult, s rövid tartózkodás után fordult vissza Sopronba.

A határátmenetet még sokáig nem lehetett helyreállítani. Ennek oka az volt, hogy Lajtaszentmiklós körül ismételen kiújultak a harcok, s az összecsapásoknak áldozatai [315](#) is voltak. Néhány napig osztrák belpolitikai okok is akadályozták azt: Ausztriában a vasutasság egésze bérköveteléseinek támogatására sztrájkba lépett. A Balaton-Expresszvonat közlekedtetésére azonban találtak megoldást: így október 6–12 között ez ismét közlekedhetett, de Ebenfurton át, Soprontól a GYSEV vonalán! A GYSEV jó kapcsolatain keresztül elérte a csaknem lehetetlent is! A határhoz vezetőben azonban fokozatosan csökkent a feszültség, így a Sopronból naponta hajnalban indított személyvonat már Savanyúkútig és vissza közlekedett. Október 12-én pedig a Déli Vasút soproni állomásfőnöke bejelentette, hogy a Balaton-D vonatok Budapest Déli Vasút–Wien Südbahnhof között ismét Sopron–Wr. Neustadt útvonalon át közlekednek.

Ezen a vonaton azonban kissé bizonytalan volt az utazás. Az osztrák hatóságok megkövetelték, hogy a vonattal utazó, s a határon átlépni akaró soproniak útlevelüket, vagy egyéb útiokmányukat láttamoztassák a soproni Német Házban. Jóllehet útiokmányai rendben voltak, Hacker déli vasúti hivatalnokot az osztrák csendőrök felkelőnek vélték, aki csak álöltözetként viselt a felkelők által használt széleskarimájú kalap helyett polgári fejfedőt. Letartóztatták. A soproni állomásfőnökség a jegyvizsgálók útján értesült a letartóztatásról. A budapesti üzletigazgatóságon keresztül táviratilag kérte a bécsi déli vasúti igazgatóság közbelépését. Hacker hivatalnokot három nap múlva engedték szabadon. Azonban nem utazhatott tovább dolgai intézésére Bécsbe, vissza kellett fordulnia Sopronba.

Az utazóközönség örömmel fogadta a Balaton-D vonat közlekedésének hírért, ám október 14-én a közlekedtetését ismét be kellett szüntetni, mert a bécsi munkástanács nem engedélyezte az „urak vonata”-nak közlekedését. Az utolsó ilyen vonattal eljutott utasok csak Sopronban tudták meg, hogy vonatjuk nem mehet tovább. A Déli Vasút soproni állomásáról kénytelenek voltak átmenni a győri vasút állomására, ahonnan a Hajnali 4 óra 20 perckor induló személyvonattal utazhattak tovább Bécsbe: Ebenfurton keresztül.

Ez a forgalmi vonal a GYSEV különösen jó kapcsolatain keresztül nyílhatott meg. A lehetőséget ügyesen ki is használták a vasút vezetői, s így napokon keresztül a Wien–Budapest–Bukarest között közlekedtetett D vonatot is erre irányították Bruck–Királyhida helyett, ahol ismét kiújultak a harcok.

A nyugat-magyarországi kérdés rendezésére Olaszország vállalt közvetítő szerepet. Az olasz kormány meghívta Velencébe Ausztria és Magyarország képviselőit. A közvetítés végül is eredményt hozott. Az 1921. október 13-án aláírt „velencei jegyzőkönyv”-ben Magyarország képviselői kijelentették, hogy kivonják Nyugat-Magyarország területéről a fegyveres felkelő egységeket, Ausztria képviselői pedig

hozzájárultak ahhoz, hogy Sopronban és a környékén lévő nyolc községben népszavazást tartsanak.

A tárgyalások során a magyar fél kötelezettséget vállalt, hogy amennyiben Sopron, a jelentős vasúti csomópont Magyarország területén marad, úgy a Sopron és környéke területén átvezető vasútvonalakon a személy- és áruforgalomban minden szükséges könnyítést megad. Ezt a jegyzőkönyvhöz csatolt kiegészítésben rögzítették.

A rendezés menetét csak késleltette a „királypuccs”, de alig zavarta meg. A felkelők – tartva attól, hogy osztrák erők kihasználva a magyarországi helyzetet, támadást indítanak, – október 24–25-én Harka-Kópházától Lajtaszentmiklósig minden vonatmozgást leállítottak. Október 26-án már helyreállt a rendes vonatforgalom.

**316**A magyar kormány a királypuccs leverése után erélyes intézkedésekkel megkezdte a felkelőcsapatok leszerelését, majd az átadandó területekről azok kivonását és elszállítását. A felkelőkhöz csatlakozott főiskolai hallgatók Sopronban maradhattak. 1921. december 6-ig megtörtént a felkelőegységek elszállítása. Ezután Ausztria késlekedett az „A” zóna megszállásával, feltehetően azért, hogy Sopronban több ideje legyen a népszavazás előtt a propagandahadjáratra.

1921. november 4-én közölték a lapok a Déli Vasút soproni állomásfőnökségének értesítését, miszerint a Balaton-D vonatot ismét forgalomba helyezik. Sopronban áttolják a győri vasút állomására, s onnan Ebenfurton keresztül Bécsig és vissza közlekedik. Sajnos, ez a forgalom is hamarosan megszakadt: 1921. november 13-án 7.00 órakor az osztrák csapatok megkezdtek Nyugat-Magyarország „A” övezetének megszállását. A megszállás megkezdésekor a Déli Vasút magyar üzletága megszüntette vonatainak közlekedtetését az „A” zónába. Az osztrákok annak megszállását nagyon vontatottan végezték, s csak december 3-án fejezték be.

Az osztrák megszálló csendőralakulatok nyomában beérkező osztrák vasutasok mindenütt, így a déli vasúti vonalon is átvették a szolgálat irányítását. Az átvett területek vasútvonalainak felügyeletére, a szolgálat irányítására Eisenstadt állomáson működő üzemi felügyelőséget szerveztek. Ez ugyan elsősorban a korábban a MÁV kezelésében lévő helyi érdekű vonalak irányítását végezte, de hosszabb időre a GYSEV és a Fertővidéki HÉV Ausztriához került vonalainak üzemét is irányította, sőt felügyelt a déli vasúti vonalrész üzemére is. Ez az üzemi felügyelőség 1922. december 4-ig működött, két szalonkocsiban rendezte be hivatalait.

Mint ahogy ezúttal az elcsatolt és megszállt területeken keresztül a forgalom tartós szüneteltetésével kellett számolni, a Déli Vasút 1921. november 15-től Sopron és Ágfalva között napi három vonatpárt helyezett forgalomba, hogy biztosítsa a város és a szomszédos község közötti kapcsolatot.

Sopron	↓	6.30	13.20	17.20	↑	7.00	13.44	17.49
Ágfalva		6.41	13.36	17.31		6.50	13.35	17.40

Egyidejűleg értesítette az utazóközönséget, hogy a Balaton-D vonat Budapestről csak Szombathelyig közlekedik, ahhoz azonban Sopron Déli Vasúti Pályaudvar és Szombathely között mind érkezőben, mind indulóban megfelelő vonatcsatlakozás van.

A határátmenetet Ausztria és Magyarország között ugyan a vasúti forgalom számára még hetekig nem nyitották meg, de a Déli Vasút üzletigazgatóságának tájékoztatása szerint 1921. november 21-én



Loipersbach–Schattendorf–Wr. Neustadt–Wien Südbahnhof között már megindult a vonatforgalom:

Loipersbach–Schattendorf	i 6.42	9.52	13.45	15. 52	19.46
Wien Südbahnhof					
Wien Südbahnhof	i 6.30	8.59	14.27	17.33	20.47
Loipersbach-Schattendorf					

Az Ausztria és Magyarország közötti határátmeneti vasúti forgalom megindítása ügyében november 28-án Szombathelyen tanácskoztak a Déli Vasút osztrák és magyar vezetésének küldöttei. Ezen határozott megállapodás született: megegyeztek a [317](#)tanácskozás résztvevői, hogy a Déli Vasút vonalán november 29-én megindulhat a közvetlen forgalom a két ország között. Ennek a megállapodásnak értelmében a soproni állomásfőnökség november 29-én délután 14.50 órakor elindította az első „közvetlen” személyvonatot Bécsújhely felé. Ez azonban csak Ágfalváig jutott el, mert Loipersbach–Schattendorf állomás nem fogadhatta azt. A magyar vonat utasai kénytelenek voltak a csípős hidegben, magas hóban, csomagjaikkal a kezükben átgyalogni a szomszédos – immár osztrák – vasútállomásra, hogy tovább utazhassanak. Az osztrák munkástanács a vasutak közötti megállapodás ellenére nem engedélyezte a forgalom felvételét a megszállási vonalon keresztül.

Még rosszabbul jártak a Balaton-D vonat utasai, mert ők Budapesten a kényelmes bécsi utazás reményében szálltak vonatra, amely azonban az osztrákok által támasztott tilalom miatt csak Szombathelyig közlekedett, s erről a Déli Vasút már nem tudta előre értesíteni őket, csak amikor már a vonatban ültek.

A vonatforgalmat azonban december 2-án a megállapodás szerinti módon mégis engedélyezték a Déli Vasút vonalán, sőt ezen a napon a Balaton-D vonat is mindkét irányban közlekedhetett. Ugyancsak akadálytalan volt a Nagykanizsától Sopronon keresztül Bécsig közlekedő közvetlen személyvonatpár útja is. Annak reményében, hogy ez a forgalmi helyzet állandósul, a Sopron–Ágfalva között bevezetett harmadik vonatpárt megszüntették. December 3-án a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút vonalán is megnyitották a határátmenetet, s azt ígérték az osztrák szervek, hogy a népszavazás idején sem korlátozzák a vonatforgalmat Ausztria és Magyarország között. A vonatforgalom valóban a szavazás egész időszakában akadálytalan volt. Az akkori vasutasok elmondták, hogy az Ausztriából érkező személykocsik kívül-belül propagandaanyaggal teleragasztva díszleptek. Ezeket Sopronban igyekeztek eltávolítani, s helyükbe magyar plakátokat ragasztani. Különösebb zavarra azonban nem emlékeztek sem az akkori vasutasok, de az egykorú sajtóban sem találni ilyenek nyomát.

A népszavazás napjára Sopron lakossága számára a tábornoki bizottság 1921. december 14-ét jelölte ki, a „B” zóna Sopron körüli községeiben pedig 16-át. A népszavazás eredményét 1921. december 17-én tették közzé. A leadott szavazatok 61,1%-a esett Magyarországra. 34,9%-a Ausztriára. Ennek az összesített eredménynek alapján Sopron és a körülötte lévő 8 község magyar maradt.

1921. december 19-én minden egykori nyugat-magyarországi vasútvonalon megindult a forgalom, s a közzétett menetrendek szerint akadálytalan volt ezután már a vasúti forgalom a sopron–bécsújhelyi vonalon is. Ennek részleteit az érintett vasutak és a hatóságok részletesen kidolgozták, majd újabb tárgyalásokon rendezték.

Napokkal később valaki, akinek feltehetően nem tetszett az újra rendeződött és megindult forgalom, merényletet követett el a Balaton-Expressz ellen. A hír a Sopronvármegye 1921. december 21-i számából



ismert:

318. „Tegnapelőtt délután Sopronból Bécsújhely felé robogó balatoni expresszvonat étkezőkocsijának ablakát Ágfalva és Lépesfalva–Somfalva állomások között egy ökölnyi kődarabbal bedobták. A hatalmas kődarab betörte az étkezőkocsi kettős ablaküvegeit, s a vállán talált el egy úrinőt, aki azonban csak könnyebb sérüléseket szenvedett. A merénylet nagy riadalmat keltett a zsúfolt vonat utasai között. A csendőrség széleskörű intézkedéseket tett a merénylő kinyomozására és kézrekerítésére.”

Egyelőre az államhatáron a Balaton-D vonat és a naponta közlekedő közvetlen Nagykanizsa–Bécs személyvonat haladt át. A Balaton-D vonat másodnaponként közlekedett; a menetidő egy óra 59 perc volt.

Megmaradt a Sopron–Ágfalva között rendszeresített három vonatpár:

Sopron	6.30	13.25	17.20	7.00	14.01	17.52
	6.41	13.41	17.31	6.51	13.52	17.43

Amikor 1921. december 2-án a Wr. Neustadt–Sopron vonalon ismét megindult az átmenőforgalom a zónahatáron keresztül, a vonatokat Loipersbach–Schattendorf állomásig a magyar, onnan az osztrák üzemeltető személyzete továbbította. Mindkét vonatpárt azonban mindkét irányban a Déli Vasút magyar üzemeltetőjének mozdonyai továbbították.

A népszavazást követően azonban az osztrák–magyar kapcsolatok rövidesen olyannyira rendeződtek odáig jutottak a határforgalommal kapcsolatos feladatok szabályozásában, hogy életbeléptették a már korábban megtárgyalt további lépést, s az osztrák üzemeltető vonatai Wr. Neustadt-ból Sopron Déli Vasútállomásig közlekedtek s onnan fordultak. Ennek megfelelően a Bécsújhely–Sopron között közlekedő valamennyi vonat vontatását az osztrák üzemeltető a saját mozdonyaival látta el, s azokra saját vonatkísérőit vezényelte. Ezenkívül minden olyan vonathoz, amely Ágfalva és Sopron között helyi magyar utasokat is továbbított, a magyar üzemeltető is vezényelt egy fő jegyvizsgálót. Ezzel a lehetőséggel a soproni állomásfőnökség megszüntethette Sopron és Ágfalva között a harmadik vonatpárt, mert volt olyan osztrák vonat, amely annak feladatát ellátta. A belföldi utasok számára a vonatok utolsó kocsijait jelölték ki. Ez a vonatforgalmi rend továbbra is biztosította a Wien Südbahnhof–Nagykanizsa között közlekedő 317/312 számú közvetlen személyvonatot és megmaradt a Budapest Déli Vasút–Wien Südbahnhof között közlekedő Balaton-D vonat is.

Sopron Déli pályaudvar tehát határállomási feladatokat kapott. Berendezkedtek az állomáson az osztrák vámszervek és megjelentek az osztrák határrendőrség útlevélkezelői is.

Kihangsúlyoztam a Bécsújhely–Sopron vonal történetének tárgyalásakor az „osztrák üzemeltető” megjelölést. Tudni kell, hogy a Déli vasút hatalmas vonalhálózata az első világháborút lezáró békeszerződésekkel négy állam területére jutott: Olaszország, Jugoszlávia, Ausztria és Magyarország területére. Olaszország és Jugoszlávia a területére jutott vonalakat azonnal állami tulajdonba vette. Ausztria és Magyarország területén az egykori déli vasúti vonalakat önálló vasútintézetekként működtették tovább. Az 1923-as római megegyezés során az osztrák és magyar üzemeltetők felvették a „Duna–Száva–Adria Vasút” (DSZAV) nevet.

319 Ezek a vasútigazgatási változások a Wr. Neustadt–Sopron vonal forgalmában az utazóközönség számára nem voltak lényegesek. A vasúti személyzet is zömében a helyén maradt, ráadásul még sokáig a megszokott déli vasúti kocsik és mozdonyok közlekedtek a vonatokkal. A vonatok menetrendi fekvése is

jobbára megmaradt, hiszen a szükséglet és a gyakorlat alakította ki azokat.

A soproni népszavazást követően Ausztria és Magyarország viszonyára a jó szomszédság volt jellemző. A Sopronba bejáró osztrák személyzet mozgását a városban sem korlátozták, hasonlóképp az osztrák vonatokra vezényelt magyar jegyvizsgáló személyzet is akadálytalanul járhatott Bécsújhelyen vagy Bécsben. Csak a vonatokon szolgálatot teljesítő jegyvizsgálókkal kellett németre váltani a szót. Ez azonban az akkori soproni polgárok zömének nem jelentett gondot.

A soproni népszavazással kapcsolatos történések záróakkordja Sopron Déli vasúti állomásán zajlott le. A pályaudvar ágfalvi oldalán 1922. január 3-án két hosszú, oldalajtós német kocsiából álló személyvonati szerelvényt állítottak össze a vasutasok. Azokban utazott el a városból az antant katonaság, mely a soproni népszavazás lebonyolításában vett részt. A szerelvények Ausztrián, Csehországon keresztül Felső-Sziléziába szállították vissza őket. Az első vonatban az angolok és az olaszok utaztak, a másodikban a franciák. A Sopronvármegye hasábjain megjelent beszámoló lelkesen írta:

„...A távozó olasz katonák közül sokan Sopronban vásárolt piros–fehér–zöld kokárdát viseltek és mikor a vonat kigördült az állomásról, lelkes Evviva Ungheria! kiáltásban törtek ki.”

Nincs határozott adatunk arról, hogy a nyugat-magyarországi mozgalmakban a bécsújhely–soproni vonal vasutasai milyen részt vállaltak. Egyetlen adatunk, amiből ilyenre következtethetünk, a Déli Vasút 1922. évi 9. számú Közvények Tárában jelent Illeg:

„A Nyugat-Magyarországi Főkormánybiztosság Sopronban a f. évi február hó 15-én kelt 4561/18 sz. rendeletével Bartal Béla főellenőrnek és Hutflesz Mátyás ellenőrnek az 1921. évi szeptember hó 15-től 1922. évi január hó 10-ig az említett főkormánybiztosság működésében való hathatós támogatások, valamint a nyugat-magyarországi népszavazás előkészítésében és keresztülvitelében feltétlen megbízható, példás buzgalommal és mély hazafias érzéssel való sikeres közreműködésükért a m. kir. kormány nevében hálás köszönetét és elismerését fejezte ki.

Örömmre szolgál, hogy erről a személyzetet értesíthetem.

Budapest, 1922. III. 3.

Az üzletigazgató  
Gordon s. k.

## **1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / VASÚTTÖRTÉNETI KÖZLEMÉNYEK / Lovas Gyula: A Bécsújhely–Sopron vasútvonal 150 esztendeje / Új cégjelek alatt**

### **Új cégjelek alatt**

1922. február 19-től a Déli Vasút osztrák üzletága új vonatpárral szaporította a Bécsújhely–Sopron között közlekedő vonatok számát, március 28-tól pedig már napi hat vonatpár közlekedett a két város között. Arról nincs adatunk, hogy ezek mennyire voltak kihasználva. Feltételezhető, hogy ebben a sűrű vonatközlekedésben belpolitikai [320](#)szempontok is közrejátszottak: Ausztria kedvezni akart ezzel a frissen átvett területek lakóinak.

	306	310	314	308	320	316*(47)
Sopron indul	6.20	9.30	13.28	14.50	19.24	4.15
	313	305	311	307	319	317*(48)
Sopron érkezik	6.54	9.54	14.41	17.46	21.00	19.58

A velencei szerződés függelékében megfogalmazott és rögzített „kivételezett” (privilegiert) határátmenet feltételeit a Bécsben 1922. január 12-én összeült bizottság dolgozta ki. Ezeknek az Ausztriából Sopron területén át Ausztriába közlekedő vonatoknak a menetrendjét 1922. június 1-jén érvénybe lépett nyári menetrendbe dolgozták be; ezek a GYSEV vonalán, illetve a sopron–kőszegi HÉV vonalán közlekedtek.

A Déli Vasút Bécsújhely felől ugyanekkor a 317 sz. vonattal továbbított ilyen forgalomban Sopronon át két személykocsit Harka–Kópházáig. Ezeket ott vette fel a Wulkaprodersdorf–Sopron GYSEV–Kőszeg vonalon közlekedő osztrák „korridorvonat”. Ez visszaútban a két személykocsit Harka–Kópháza állomáson hagyta, majd azokat Sopron déli pályaudvar tolatómozdonya hozta el. Sopron állomáson a két személykocsit a Bécsújhely–Bécs felé közlekedő személyvonat továbbította. A „kivételezett” forgalomban közlekedő vonatok menetrendje természetesen időszakonként változott, de a magyar kormány szervei a velencei szerződésben biztosított „kivételezett” közlekedést mindig biztosították.

Ausztria az 1923-as vasúti törvény szempontjait érvényesítette, amikor 1924. január 1-jétől a területén maradt déli vasúti (DOSAG) vonalakat állami tulajdonba vette és besorolta az Osztrák Szövetségi Vasutak (BBÖ) bécsi igazgatóságának vonalai közé.

Egyidejűleg ennek nevét is megfelelően „Bundesbahndirektion Wien–Südwest”-re módosította.

Érdekes, hogy ebben az időszakban megfordult a csempészet iránya. Az éveken át Ausztriába irányuló élelmiszercsempészet helyébe ellenirányú árumozgatást fedeztek fel a Balaton-gyorsvonat mozdonyának szerkocsiján, Nagykanizsán, ismételten is. A mozdony személyzetnek a Bécsben felrakott árut Budapestre kellett volna továbbítani: narancsot, szardíniát, mazsolát, pamutárut, gyógyszert, cernát.

Nem a csempészet megakadályozása készítette az elhatározásra az osztrák illetékeseket, amikor megállapították, hogy nem kifizetődő Wien–Sopron között, tehát a BBÖ vonalán a Balaton-gyorsvonatok közlekedése, hanem a gazdaságosság szempontjai. Így az 1926/27 évi téli menetrendi időszakban a valósággal legendássá vált Balaton-gyorsvonat közlekedése mind az osztrák, mind a magyar vonalon is szünetelt.

<sup>321</sup>A DSZAV igazgatósága azonban már 1927 január közepén bejelentette, hogy az érdekelt vasutak (BBÖ, DSZAV) egyetértően elhatározták, hogy ismét forgalomba helyezik a Balaton-gyorsvonatot. Kidolgozták annak menetrendjét és a szerelvény kocsijaiban is megegyeztek. Azonban új menetvonalat jelöltek ki: a vonat Béctől Barcsig közlekedett. Nagykanizsáig Budapest, Barcsig Pécs–Eszék rendeltetésű közvetlen kocsit továbbított.

Ezzel visszakapta „rangját” a Bécsújhely–Sopron vonal is, hiszen megint gyorsvonat közlekedett rajta! A Balaton-gyorsvonat visszaállítása széleskörű örömet keltett. Azonban még nehezményezte a közönség a kedvelt éjszakai Wien–Sopron–Nagykanizsa személyvonat hiányát. 1929 júliusában Pogány Sándor, a

DSZAV igazgatója egy szakfolyóiratban megjelent cikkében ígéretet tett, hogy rövidesen visszaállítják ezt a kedvelt és jól bevált személyvonatpárt is.

Az elegáns gyorsvonatok közlekedése, vagy szüneteltetése mindig széleskörű visszhangot váltott ki. Egy helyi vonattal azonban mindig kevesebben törődtek, pedig helyi jelentősége sokak számára volt fontos, sőt talán megélhetési forráshoz segített. Három ilyen vonatpárt is közlekedtetett a DSZAV soproni állomásfőnöksége. Az ágfalvi gazdák számára a mindennapi szükséges készpénzt, a konyhapénzt a tejeladás jelentette évtizedek óta. A tejjel, túróval, vajjal reggel Sopronba gyalogló asszonyok segítségével a vasút 1921-ben forgalomba helyezte a tejesvonatot. Ezt „millimári”-ként emlegették a vasutasok a „Milch-Marie” nevet kitekerve. Sopron állomása tartalékmozdonnyal közlekedtette a 332 sz. vonat Ágfalváig. Ez csak egy személykocsival közlekedett, üres szerelvényvonatként. Visszaindult Ágfalváról 6.10 órakor, s 6.19-kor beérkezett Sopronba. Mire a soproni gyerekek felébredtek, ott volt a friss tej azoknál a családoknál, akik egy-egy parasztasszonnyal megegyeztek. Sopronban a tartalékmozdony körüljárt, esetleg vizet vett, s 7 órakor ment ismét Ágfalvára, a Sopronba bejáró iskolásgyerekekért. 7.18-kor már vissza is tért, akkor már „iskolásvonat”-ként.

Sopron DSZA Vasút-beli vasutasai nagyot gondoltak, és ezt a „millimári” vonatot megszüntették. Vicinális vasúti világot idéz az indoklás: „...tekintettel arra, hogy a tej már nem romlik meg és a háziasszonyok is későbbben kelnek fel, amennyiben későbbben köszönt be a reggel...”

Már 1925-ben felrepült a hír, miszerint a Déli Vasút utódját, a DSZA Vasutat államosítják, vagy belőle, meg a Dunántúli Helyi Érdekű Vasutak Rt. vonalaiból új vasútintézetet hoznak létre. Ez utóbbi tervet az illetékesek hamarosan elejtették – drága megoldás lett volna. Éveken keresztül mérlegelték a MÁV és a DSZAV szakemberei a vegyes vasúti és az államvasúti rendszer előnyeit és hátrányait, míg végül döntés született: 1932. július 1-jével átveszi a MÁV a DSZAV üzemét.

A társasági üzem utolsó napjain az 566 km hosszú hálózat nagyobb állomásait végigutazta Pogány Sándor vezérigazgató, dr. Alszeghy Béla forgalmi osztályfőnök és elköszöntek a személyzettől. Sopron állomáson a II. osztályú váróteremben gyűlt össze a személyzet. Többen könnyek között vették tudomásul a megváltoztathatatlant. A fűtőházi személyzet az 1803-as állomási tartalékmozdony elé állt csoportba, kocsirendezők, váltóőrök is kerültek melléjük: emlékfotó készült.

Az állami vezetés első lépése volt talán a Balaton-gyors megszüntetése az 1932. évi őszi–téli menetrendben. A gazdasági kényszer parancsolt. A Balaton-gyorsvonat [322](#) mellett még egy személyvonatpárt is megszüntettek, a BBÖ pedig annak csatlakozó vonatpárját hagyta ki az új menetrendből.

A Bécs–Balaton közvetlen összeköttetés iránti igény azonban hamarosan ismét jelentkezett. Ez talán már a gazdasági viszonyok javulását is jelezte. 1934. június 7-én közlekedett próbaútján az a sínautó, amit a bécs–balatoni forgalomra is szántak. A próbaútról a sajtó is beszámolt, s röviden bemutatta az új osztrák sínautót: „a szalonkocsiszerű sínautó 20 méter hosszú, 60 ülőhely van benne, s 100 km-es sebességgel közlekedik. A bécs–balatoni sínautóbusz-közlekedés július elsejével indul meg.” Nem sikerült kideríteni a leírás alapján, hogy valójában milyen típusú motorkocsit állított forgalomba az ÖBB. Csak lett megint gyorsvonat a bécsújhely–soproni vonalon!

Az 1938-as nyári menetrendbe ennek a gyorsmotorvonatnak a közlekedését átszervezték s a Bécs–Sopron–Nagykanizsa–Pécs útvonalon közlekedtették. Ekkor a sajtó már figyelmesebb volt, a Sopronvármegye megemlítette, hogy ebben a viszonylatban a „Siegfried” gyors sínautóbuszt közlekedtették. Ekkor azonban már nem a BBÖ: 1938. március 13-án bevonultak Ausztriába a német csapatok, s

megtörtént az Anschluss.

1939-ben takarékosabb menetrendet szerkesztettek: a korábbi Bécs–Sopron–Pécs gyorsmotorvonat magyar vonalrészén MÁV gyorsmotorkocsit közlekedtetett a vasút. Sopron és Bécs között pedig az utasnak személyvonattal kellett utaznia.

A menetrendváltásokon kísérve végig a Bécsújhely–Sopron vonal történetét, alig láttunk bele az ott történt politikai döntésekbe. Ausztriában a húszas években a Szociáldemokrata Párt és a keresztényszocialisták küzdelmei jellemezték a politikai viszonyokat. A belpolitikai küzdelmek egy korai tragikus eseménye éppen a bécsújhely–soproni vonal mellett, Schattendorfban robbant ki 1927. január 30-án. Véres következményei, majd az azokat lezárni kívánó bírósági tárgyalás nyomán kirobbant általános sztrájk miatt a Bécsújhely–Sopron közötti vonalon is napokig szünetelt a forgalom.

Az osztrák Szociáldemokrata Párt agitációját Magyarországra is igyekezett kiterjeszteni. Ennek érdekében a bejáró – zömében szociáldemokrata vasutasság is vállalt bizonyos feladatokat. Mindenről Szeneczey József egykori kocsivizsgáló beszélt:

„...Sopronba járt be kocsivizsgálóként Wr. Neustadtból Varga István. Varga soproni gyerek volt, itt is volt 9-es huszár. Azonban kommunista lett és ezért menekülnie kellett Sopronból. Később, amikor már megszerezte az osztrák állampolgárságot, bejárt megint kocsivizsgálóként. Egyszer, amikor reggel bementem a fűtőházba, két kosár szén körül nézelődött Horváth Károly és Kiss János kollégám. Figyelmeztettek, hogy ne nyúljak a kosárhoz, mert Kiss János máris megy át az állomásra a detektívfelügyelőhöz. A szénnel teli kosár alján ugyanis cukor volt, meg röpcédulák. A két kosarat az egyik BBÖ mozdonyon hozták be, Varga kocsivizsgáló részére.

Vargának a reggeli osztrák személyvonattal kellett volna jönnie szolgálatba. Várták is a vonatnál a magyar hatóságok. Én azonban az egyik osztrák vasutast megkértem, s az a Vertretung telefonján [323](#) figyelmeztette Vargát, hogy már várják, mire ő leszállt a vonatról Nagymartonban.

Én is részt vettem ilyenek továbbításában. Osztrák kolléga adta át nekem, s budapesti, meg szombathelyi címekre kellett feladnom azokat. Egy-egy csomag feladásáért szép pénzt kaptam, Neveket nem mondhatok, arra becsületszavamat adtam, hogy nem fogom elárulni...”

Már említettem, hogy találkoztam olyan kollégával, aki már a Tanácsköztársaság idején Sopron déli vasúti pályaudvarán dolgozott. A két háború közötti korszak lezárásaként a vele készített interjú adja meg ennek az időnek summázatát:

„...Tizenhárom évig voltam forgalmista Sopron délin. Ez alatt a hosszú idő alatt sok minden megesett, de tulajdonképpen szerencsém volt, hiszen egyetlen balesetem sem volt... Állomásunk rendelkező állomás volt Sopron–Wr. Neustadt irányában. Szolgálatunk természetesen szorosan össze volt kapcsolva az ÖBB-vel, minthogy a Sopron–Wr. Neustadt között közlekedett legtöbb vonat az övé volt. A vonatszemélyzet is bécsújhelyi, illetve bécsi. Rendkívüli vonatok részére mozdonyt és csapatot Bécsújhelyről kellett rendelnünk. Rendkívül jó kapcsolat állt fenn közöttünk, különösen aki az osztrákokkal meg tudta magát értetni. Volt távíró és távbeszélő összeköttetés közöttünk... ..az illetékes kolléga urat a telefonhoz kértük, aki kívánságainkat azonnal elintézte. Nem emlékezem hosszú szolgálati időmből olyan esetre, amikor dolgainkat a legkollegálisabb módon ne tudtuk volna elintézni. S ha az ember arra gondol, mi lett ebből a kellemes időszakból a hitleri korszak bekövetkeztével, az alig hihető. Egyik napról a másikra a legtöbb osztrákból – osztrák képviselő, a vámosok, a határrendőrök – náci lettek, vagy helyükbe náci

németeket helyeztek Sopronba. Ezek nem akartak velem, a zsidóval érintkezni, kívánságukra elhelyeztek...”

**1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / VASÚTTÖRTÉNETI KÖZLEMÉNYEK / Lovas Gyula: A Bécsújhely–Sopron vasútvonal 150 esztendeje / 3. A második világháború hadiforgalmi feladataiban**

**3. A második világháború hadiforgalmi feladataiban**

A bécsújhely–soproni vasútvonal a második világháború időszakában először 1941 tavaszán kapott katonai feladatot. A német csapatoknak Jugoszlávia elleni felvonulását megelőzően szénvonatok futottak a vonalon. A szén Sopron Déli, Szombathely és Nagykanizsa fűtőházainak osztották el. A vasutasság nem értette ennek rendeltetését. Azt is csak kevesen értették, hogy miért irányítanak Szombathelyről 10 mozdonyt Sopron Déli felé, amikor senki sem rendelte azokat, mert hiszen a készülő német felvonulásról csak kevesen tudtak. A vonal forgalma felett a Wr. Neustadtban megszervezett katonai irányítószolgálat látta el a felügyeletet, közvetlen kapcsolatban a szombathelyi MÁV üzletvezetőségben is berendezett Zugleitungtel. Ezek természetesen a MÁV szervekkel együttműködve látták el feladatukat. Csak akkor értette meg a magyar vasutasság az összefüggéseket, amikor 1941. április 2-án megindult a német felvonulás a Jugoszlávia északi határai közelébe irányított vonatokban. A Sopron–Nagykanizsa közötti vasútvonal átjáróképessége a 324 minimális polgári forgalom fenntartásával napi 12 vonat volt. Ezért a vasúti szállítással mozgó egységek egy része Bécs térségében kirakott és közúton vonult fel gyülekezőhelyeire. A DR mozdonyok és csapatok Sopron Déli pályaudvarig továbbították a szállítmányvonatokat, ott a MÁV mozdonyai és vonatkísérői vették át azokat.

Ezt követően rendszeresen közlekedtek a német katonai szállítmányvonatok Sopronon keresztül, majd a Balkánra közlekedtetett német szabadságos gyorsvonatot is a Wien–Sopron Déli–Nagykanizsa vonalon irányították Belgrádba és vissza. Ez a polgári utasok által is igénybe vehető kocsit is továbbított Sopron–Pécs között.

Amikor a szövetségesek légiháborúja Németország ellen megkezdődött, az Angliából felszálló repülőgépek már 1942 júliusában a bécsi légtérben is feltűntek. A zavarórepülések azonban kevés veszélyt jelentettek. Az első légitámadás, amely a Bécsújhely–Sopron vasútvonal térségét érte, 1943. augusztus 13-án történt. Ez Bécsújhely ellen irányult. A riasztás azonban megkésett és csak akkor szólaltak meg a szirénák, amikor már hullottak a bombák a célpontokra. A légitámadás súlyos károkat okozott a Rax és a Messerschmidt művekben, de károk keletkeztek a vasúti berendezésekben is. Ezt követően többször bombázták Bécsújhely ipari és közlekedési célpontjait a szövetséges légierők. 1944 októberében a szövetségesek a légierőknek új feladatokat adtak. Azoknak elsősorban az olajfinomítókat és a közlekedési célpontokat kellett támadniuk. Így 1944 márciusában Burgenland vasútvonalain az amerikai vadászgépek már a közlekedő vonatokat támadták.

1944 tavaszán a Bécsújhely–Sopron Déli közötti vonal forgalma gyenge volt. Olyannyira, hogy a vonalon az éjszakai szolgálatot is megszüntették. Így takarékoskodhattak az egyre szaporodó katonai behívások miatt úgyis szűkre szabott személyzettel. A szomszédos nagy állomáson, Sopron Déli pályaudvaron azonban az éjjeli szolgálatot továbbra is fenntartották, csakúgy, mint a Sopron–Szombathely vonalon is.

A soproni vasutasok közül néhányan aggodalommal figyeltek a szomszédos „Ostmark” felé. Ugyanis



hetekkel korábban a Wr. Neustadt-ig kijáró jegyvizsgálók a lakosságtól, a velük érintkező vasutasoktól arról értesültek, hogy a magyar határhoz közel eső területeken német csapatokat vontak össze. Német tisztak pedig kikotyogták, hogy az lesz ezeknek a csapatoknak a feladata, hogy szükség esetén megszállják Magyarországot. A jegyvizsgálók hamarosan azzal a hírrrel érkeztek, hogy küszöbön áll Magyarország német megszállása.

1944. március 19-én a hajnali órákban Loipersbach–Schattendorf forgalmi szolgálattevője közölte soproni kollégájával, hogy az éjszakai zárlatot feloldják. Bevezetett azonnal két vonatot, s kérte is a menetengedélyt az első vonat részére. A soproni forgalmi szolgálattevő mit sem tudott ezekről a vonatokról, jelentette tehát a szombathelyi üzletvezetőség forgalmi ügyeletesének. Amikor valamivel 5 óra előtt kihúzott a hajnali személyvonat Sopron Déli pályaudvarról, az ágfalvi oldalon már járt be az állomásra az első német katonavonat. De arra tudta már mindenki, hogy megkezdődött Magyarország megszállása.

1944 nyári és őszi hónapjaiban – jó repülőidőben – Bécsújhely–Sopron térségben folyamatosá váltak a szövetséges légierők gépeinek berepülései. Jóllehet magát a vasútvonalat, annak állomásait a légitámadások nem érték, a forgalom a riadók miatt **325** megbénult; a vonatokat az arra kijelölt pályaszakaszokon le kellett állítani, s csak a riadók lefűvése után mozdulhattak ismét. A vonal állomásain mindenki hallotta a Bécsújhelyre ledobott bombák robbanását, de közelebbi helyeken még a robbanások okozta földmozgást is érezték. A vonalon leállított vonatokat sehol sem érte a vadászok támadása. A meglehetősen mély bevágások, erdővel fedett szakaszok jól rejtették a vonatokat a vadászok elől.

1944. december 6-án Sopron GYSEV állomást érte súlyos amerikai légitámadás, mely ráadásul a vele párhuzamosan vezető szombathelyi vonalat is feltépte. Napokra leállt az átmenő forgalom Sopron mindkét pályaudvarán.

1945. február legvégén indult meg az Ardennekből áthozott 6. Páncélos Hadsereg szerelvényeinek közlekedése. Minden erre a forgalomra felhasználható vonalon egymást követve gurultak a Balaton-felvidék kirakodóhelyeire a páncélosokkal, csapatokkal rakott vonatok. Ebbe a forgalomba robbantak bele március első napjaiban a Wr. Neustadt, Sopron Déli és Sopron GYSEV állomást ért légitámadások. Sopron Déli pályaudvaron ezután már csak az átmenő vágányt állították helyre. Wr. Neustadt még 1945. március 14–15–16-án kapott egy légitámadást, amikor 13–18 hullámban célzás nélkül dobták bombáikat a légierődök. 1945. március 26-án érte Bécsújhelyet az utolsó légitámadás. Sopront még 1945. március 28-án szovjet bombázók szórták tele bombáikkal. Ekkor már csak a menekítőforgalom szerelvényei közlekedtek Bécsújhely felé. Egymást érték a vonatok – láttávolságban közlekedtek – araszolva.

A szovjet front előtt a vonalon a Feldeisenbahn alakulatai vették át a polgári vasutasoktól a forgalom „irányítását”, majd ezek alakulatainak visszavonásával a robbantást végző egységek. Ezek 1945. március 31-én felrobbantották a Sopron és Ágfalva között lévő kétnyílású boltozott vasúti felüljárót.

Ezzel a robbantással mind a vasúti, mind a közúti forgalmat lehetetlenné tették: a híd boltozata az országútra zuhant. A nagymartoni viaduktot szerencsére megkímélték, annak robbantása a viadukt teljes és végleges pusztulását jelentette volna.

**1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / VASÚTTÖRTÉNETI KÖZLEMÉNYEK / Lovas Gyula: A Bécsújhely–Sopron vasútvonal 150 esztendeje / A forgalom újraindításától az 1956-os forradalomig**

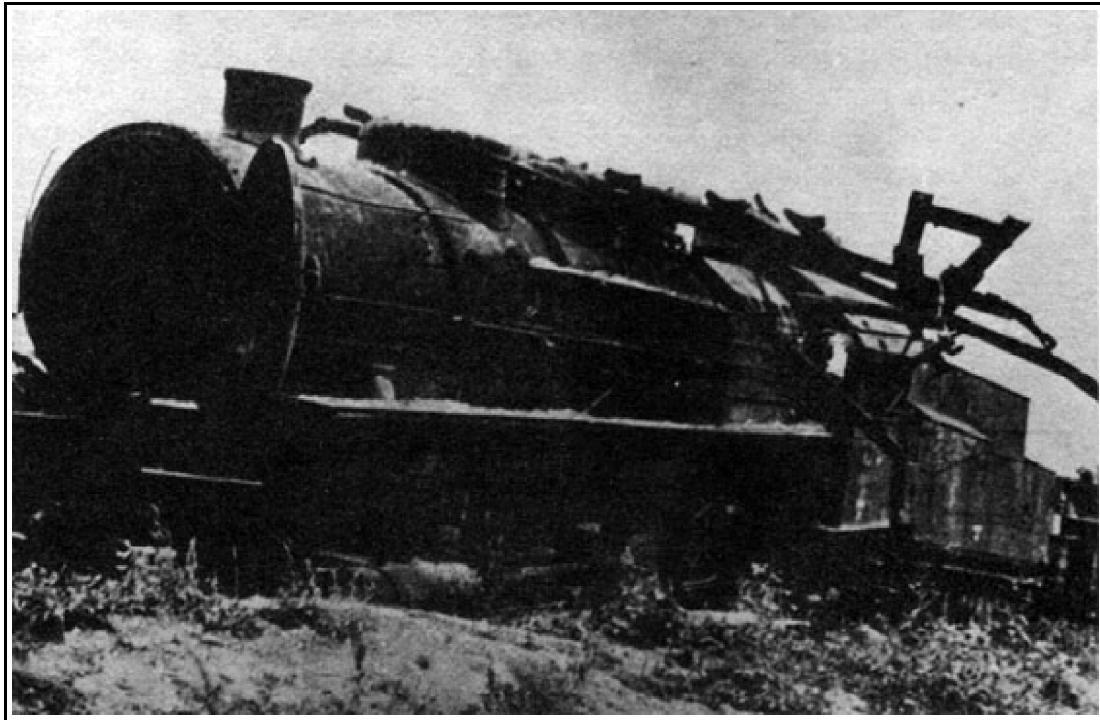
## A forgalom újraindításától az 1956-os forradalomig

A szovjet hadvezetés vasúti parancsnoksága az Ausztria területén előbb még harcoló, majd már csak megszálló feladatot teljesítő csapatainak utánpótlási vonalául a Székesfehérvár–Celldömölk–Sopron–Bécsújhely vonalat jelölte ki. Így röviddel a harcoló csapatok után a vonal állomásait előbb műszaki alakulatokkal, majd tábori vasutas egységekkel népesítette be a Vörös Hadsereg. A műszakiak ideiglenesen helyreállították a vonalon lévő rombolt hidakat, átereszeket, vágányokat, s ennek köszönhetően 1945. április 10-én Celldömölk felől végighaladt a kijelölt vonalon az első utánpótlást szállító vonat szovjet személyzettel, zsákmányolt német eredetű mozdonyal.

A szovjet utánpótlási forgalom első vonatjai a csupa rom és roncs pályaudvaron megint a raktárvágány, a pályafenntartási telep melletti csonka összekapcsolásával kialakított vágányúton haladtak át, akárcsak 1945. március 4., az amerikai légitámadást követően a németek vonatjai.

A Sopronból kivezető vonal helyreállításához a Déli pályaudvarról a magyar vasutasok vállon hordták ki a síneket, hogy a robbantott sínek helyébe beépítsék a 326pályába. Szerencsére volt Sopron Déli pályaudvaron valamennyi haditartalék: sín és egyéb felépítmény anyag is. Az ágfalvi vonalban felrobbantott boltozott kétíves hidat nem állították helyre a szovjet műszakiak és a kihajtott lakosság a helyét földdel töltötték fel, s a közút forgalmát egy alkalmas földútra terelték.

Néhány napig egyirányú volt ez a forgalom. azonban csakhamar forgalomba helyeztek a szovjet vasutasok Savanyúkút és Sopron Déli pályaudvar között a szovjet katonai utasforgalom céljaira egy magyar eredetű motorvonatot, ami valahol zsákmányként kerülhetett a szovjet vasutasok kezébe. Sopron Déli pályaudvaron ekkor még csak az átmenő forgalmat biztosító egy vágányt állították helyre, így a motorvonat Sopron GYSEV állomásig és vissza közlekedett.



424. sorozatú mozdony roncsa Sopron Déli pályaudvaron. 1945. szeptember 12.  
Fotó: Vaszkó Ákos

Az állomási szolgálatot legelőbb kizárólag a szovjet vasutasok látták el, s csak hetekkel később vettek részt abban a helyi vasutasok. Legelőbb a vonatkísérő szolgálatban kaptak feladatokat a civil vasutasok, nyáron már a mozdonyokra is ülhetett magyar, majd osztrák személyzet is. Amíg a magyar vasutasság nem vehetett részt a végrehajtó szolgálatban, a helyreállítási munkákon dolgoztak, így április utolsó napjaira Sopron Déli pályaudvaron már két forgalmi vágány volt járható.

Sopronból Szombathely felé 1945. május 1-jén indult meg egy vonatpárral a személyforgalom. A vonatok csak Sopron GYSEV-pályaudvarig közlekedhettek: Sopron Déli pályaudvaron még nem volt hely a szerelvény tárolására, romok borították [327](#)a fűtőház helyét is. A Marhapályaudvar és a GYSEV-állomás között a vonal még használhatatlan állapotban volt.

1945. július közepén a szovjet vasúti parancsnokság tisztjei egészében visszaadták a forgalom, a vontatás irányítását a magyar vasutasoknak, A legfelsőbb szovjet vasúti parancsnokság is Badenban rendezkedett be, így minduntalan érkeztek oda igyekvő szovjet szolgálatba állított motorkocsival, vagy apró gőzmozdonnyal is ilyen-olyan feladattal megbízott tiszték, parancsnokok.

A harcok után igen nagyméretű szabadságolás kezdődött Ausztriából. Ennek lebonyolítására Bécsből Budapestre közvetlen szabadságos gyorsvonatot állítottak forgalomba. Azonos céllal megindítottak Bécsújhely–Sopron Déli pályaudvar között is egy szabadságos gyorsvonatot olyan menetrendi fekvéssel, hogy a Szombathely, illetve Győr felé továbbutazók csatlakozást kaphassanak. A gyorsvonatnak mindig volt több-kevesebb szovjet katona utasa, jutott benne hely a polgári utasoknak is. 1945. május 14-én az osztrákok is felvették már a személyforgalmat a vonalon.

1945 nyarán a zsákmányvonatok adtak feladatot a vasutasságnak Ezek leszerelt gyárberendezéseket, zsákmányolt hadianyagot, de minden elképzelhető, amit csak megmozdíthattak – szállítottak.

A szovjet hadiforgalom idején Sopron Déli pályaudvaron súlyos baleset történt A történeteket Dr. Kadnár Béla mondta el. aki annak megtörténtekor forgalmi szolgálattelvő volt:

„...Arra emlékszem, hogy az orosz katonai forgalom már ment, mikor minket kirendeltek az orosz forgalmista mellé, Sopron Déli-re. Mi akkor nem csináltunk még semmit. Éjjeli szolgálatban voltunk. Valami tartányvonat jött fel a GYSEV-ről, ugyanakkor Ágfalváról meg lefogadott az orosz forgalmista egy másik vonatot. Akkor Sopron Délin még csak egy vágány volt készen és így az Ágfalva felől jött vonat ráfutott a tartányvonatra. Összeütköztek. Kiborultak a tartánykocsik. Rettenetes lövöldözés kezdődött. A forgalmista asztalán egy nagy kancsó bor állt – most is látom szinte a szemem előtt. Azt fogta legelőbb és kivágta a vágányok és bombatölcsérek közé. Mi magyar vasutasok elmenekültünk. Először a II. torony pincéjében húzódtunk meg, majd az Erzsébet-kerthen keresztül elmentünk Szóka pályamesterhez. A Bánfalvi soron lakott. Értesítettük, hogy menjen ki az állomásra, helyreállítani a baleset során feltépett vágányt. Mi pedig nem mentünk vissza az állomásra, talán csak három nap múlva. Akkor láttuk, hogy a tartánykocsik már a bombatölcsérekbe vannak húzva, s a forgalom már megy.

Jóval később, amikor már mi irányítottuk a forgalmat, s az orosz csak ott ült a forgalmi irodában, tragikus végű szerencsétlenség történt. Bemondtak egy vonatszámot, hogy közlekedik. Csupa nyitott kocsiból állt, s láttuk, hogy azokban szalma, fahulladék volt. A vasgyártól Ágfalva felé már emelkedőbe fordul a pálya. 58-as mozdony volt a vonaton, vágta a szikrát, ahogy erőteljesen dolgozott. Ágfalva és Lépesfalva között, ott addig a 15-ös őrház volt – ezt elsodorta a légnyomás – meggyulladt a rakomány.

Én akkor már otthon voltam, megjött a leváltóm, amikor a robbanás történt. Két, vagy három kocsiban páncéloklók voltak szalmával lefedve. Amikor a tűz elérte a páncéloklókat, robbantak Messze szétszóródtak a páncéloklók a robbanás következtében. Egy tűzszerész pályamestert küldtek a robbanás helyére, a 328 páncéloklókat összeszedni. Egy páncélokló felrobbant, hárman meghaltak. A tűzszerész széttépett testét pályakocsin hozták be Sopron Déli pályaudvarra...”

A hadiforgalom, a hazatérők és hazájukból elűzöttek forgalma közben és után a helyreállítás feladatai adtak ezer gondot a soproni déli pályaudvar vasutasainak. Már tervezgették 1945 óta a soproni központi pályaudvar létesítését, talán ezért sem kapott a MÁV Sopron Déli pályaudvara helyreállítására kellő anyagi eszközöket. A személyzet napi szolgálatának befejezése után vállalkozott még ingyenes túlórában (akkor rohammunkának, felajánlásnak, vagy társadalmi munkának nevezték ezt), segítségül hívta a soproni üzemek, intézmények dolgozóit. Csákánnyal, lapáttal vonultak vasárnaponként az üzemekből az emberek romeltakarításra. Ahol eltakarították a romokat, ott a pályafenntartás megkezdte az újabb vágányok rendbehozatalát. Mellettük pedig napokon keresztül a szombathelyi MÁV-műhely darukocsija szedte ki a bombatölcsérekben a mozdonyok, kocsik roncsait.

Az állomásépület azonban még évekkel a háború után is romos volt, a nagycsarnok oldalán hatalmas lyuk tátongott, ott ahol a légiakna oldalról beleesett: A „fűtőház” két, kerekein, de a vágány mellett a földön álló fedett teherkocsiból állt. Egyikben szegényes műhely, a másikban a személyzet öltözője. Mosdója a szabad ég alatt volt, vizet a tartalékról kaphatott a szenezőmunkás. Egy gerendából ácsolt „torony” is volt ott, tetejére felemelték egy tartánykocsi tartányát, abba már villanymotor nyomta a vizet a vízállomás szerencsére megmaradt kútjából. Megmaradtak az egykori fűtőházi vágányok és helyreállították a fordítókorongot. Ezen még kézierővel fordították meg a gőzmozdonyokat, amíg elfértek azon a masinák.

Akkor oldódott meg valamiképp Sopron Délin a vontatási kérdés, amikor 1951-ben aláírták a MÁV–GYSEV vontatási szerződést és a vontatási személyzet átköltözött a soproni GYSEV fűtőházba.

1951-ben végre elkészült a régi, a bombázáskor teljesen elpusztult régi mellé a MÁV szabványtervei alapján, betonelemekből összeállított raktárépület. A nagy befogadóképességű raktár áttekinthető árukezelést ígért a vasutasoknak. Mellette mindjárt megkezdték a raktár- és vámhivatali épület munkáit is.

Luca székének módjára történt a felvételi, s ezt követően a lakóépület helyreállítása. Azokat minden építészeti díszüktől megfosztották, hogy a helyreállítás költségeit csökkentsék. Az egykorú újságcikkek keserves állapotokról tanúskodnak, amelyek között a vasutasság dolgozott 1949/50-ig.

Az állomás biztosítóberendezését már nem állították helyre. Ugyan az ágfalvi oldal váltóit ismét bekapcsolták a központi állítóberendezésbe, de a szombathelyi oldal váltói már csak kéziállításúak maradtak.

Sopron Déli pályaudvar 1847 óta telepállomás volt. Vonatkísérői látták el a menetrend változásainak megfelelően a számukra kijelölt vonatokon a szolgálatot, s annak megnyitása után a brennbergi bányameneteken is ők szolgáltak. Az állomás szerepe 1953 nyaratól kezdve jelentősen csökkent. Minisztériumi döntésre felbontották a MÁV Sopron Déli pályaudvar és a Harka–Kópháza közötti vonalát, s a forgalmat Sopron GYSEV állomáson át Harka–Kópházáig a Sopron–Kőszegi HÉV egykori vonalára terelték. A helyi érdekű vonal Sopron GYSEV állomásról indulva párhuzamosan vezetett a felbontásra ítélt, eredetileg déli vasúti vonallal. Visszaemlékezők Bebrits Lajos államtitkárnak tulajdonítják a döntést, mely [329](#)rendszeresen teremtett balesetveszélyes helyzetet az agyonzsúfolt GYSEV állomáson. Megtörtént...

A negyvenes évek végén a Sopron Délin a vonatokkal közlekedő mozdonyok cserélődtek. Míg addig Szombathely–Sopron Déli között kizárólag a 324 sorozatú mozdonyok közlekedtek, előbb a 342, majd 315 sorozatú mozdonyok jelentek meg. Az ötvenes években a MÁV egykor oly parádés 327 és 328 sorozatú mozdonyai hozták Szombathely felől a vonatokat. Ez utóbbiak nem fértek el a fordítón, ezért a GYSEV-állomásra jártak fordulni. Az ötvenes évek közepétől a személyvonati vontatást már általában 424 sorozatú mozdonyokkal végezték.

1951-ben megszüntették a brennbergi bánya üzemét, s 1952-ben megtörtént a vonal felbontása is. Addig a bányameneteket egymást váltva a 475.011 és 475.023 számú mozdonyok továbbították. Ha az egyik a bányamenettel közlekedett, a másik az állomási tartalék volt, s ezen belül továbbította az ágfalvi meneteket. Közel harminc évig tartoztak a Sopron Déli fűtőházhoz. Az öreg 475-ösöket 1951 után selejtezték: akkor már csak ez a két példány volt ebből a sorozatból a MÁV üzemében. Helyükbe előbb a 377.082 számú apró mozdonyt irányította a Déli pályaudvar szolgálatára a szombathelyi igazgatóság vontatási osztálya. Egy ideig a gyenge 377-es helyett 326 sorozatú mozdony tolatott az állomáson. Az ágfalvi menetek továbbítására a Szombathely felé indítandó vonatok mozdonyait vezényelték a menetrendtől függően.

Így csakhamar nélkülözhetővé vált Sopron Déli vonatkísérő személyzete. Kapóra jött ez a GYSEV-nek, mely megnövekedett forgalma miatt vonatkísérő-hiánnyal küszködött. Talán egy jegyvizsgáló kivételével valamennyiüket áthelyezték a GYSEV létszámba. Amikor pedig már képzett forgalmistákra, sőt a kereskedelmi szolgálathoz értőkre is szükség volt, élükön egykori állomásfőnökükkel, Dr. Kadnár Bélával, azok is a GYSEV-re indultak.

Sopron Déli pályaudvaron csak a resti virágzott. No nem a Grastyán-féle étterem, melynek a háború előtti



Sopronban híre-neve volt. Annál jóval egyszerűbb. Ám remek balatoni boraival állandó vendégkört gyűjtött magához. Amikor azonban a nagy államosítási lázban bekebelezte az Utasellátó Vállalat, büfé szintjére süllyedt.

1953-tól kezdve folyamatosan csökkent az utasforgalom. A vonatok Szombathely felől csaknem üresen érkeztek. Az utasok zöme Sopron GYSEV-állomáson szállt le és fel. Csak az állomás körüli gyárak munkásai utaztak tovább. A csarnokban alig lézengett valaki a vonatok indulása előtt. Kiürült az IBUSZ-pavilon, s a trafik is bezárt, nem volt, ki újságot, cigarettát vegyen.

Ugyan naponta Sopron Délin át közlekedett a 4991/4990 számú osztrák tolatósteher, egyre kevesebb volt az átmenő kocsiforgalom. Legtöbbször hazatérő MÁV kocsikat hagyott vissza Sopron Déli pályaudvaron. Egy ideig Ausztriából bányafa érkezett, belforgalomban a Sörgyár, meg az Asztalosárugyár adott munkát, de a gépkocsiközlekedést segítő intézkedések a soproni üzemeket is elfordították a vasúttól.

Sopron Déli pályaudvar azonban egy téren bizonyára megelőzte a szombathelyi üzletvezetőség, illetve később igazgatóság minden állomását. Szinte évenként váltották egymást az állomásfőnökök. Kit kiemeltek, kit megfúrtak, ki alkoholista lett, ki nem felelt meg politikailag, ki elhagyta az országot. Ám az egész állomásszemélyzetet nyugtalanság, egyre rosszabb közszellem jellemezte. Olyan politikai vezetőket kapott az állomás, akik az államvédelmi szervekkel és a szombathelyi politikai osztály [330](#)instruktoraival közösen teremtették meg ezt. A szakvezetők között is akadt egykori vasgárdista, kinyomozhatatlan múltú „menekült” politikai kalandor, így nem csoda, hogy Sopron Déli becsületes személyzete nem találta helyét a Párt által teremtett körülmények között. A meghamisított munkaverseny-eredmények, a terv- és a békekölcsön, s az ÁVH világában nem találta helyét. Így érkezett el 1956. forradalmi ősze. A Sopron Déli pályaudvaron ekkor történekről beszéljen Szőke Lajos, az állomás akkori távirásza, akit a vasutasság a munkástanács egyik tagjává választott:

„...Sopron Déli pályaudvar a zajos történésektől az 56-os eseményeket illetően meglehetősen távol volt, míg a szomszédos Sopron GYSEV állomás mindenbe belekerült. Az állomás személyzete is más volt, jöllehet Sopron Délin is voltak felfűtött, forró agyú vasutasok, de a zártabb, egységesebb személyzet józan része vissza tudta fogni őket a túlzásoktól.

Az állomásszemélyzet 1956. október 25-én munkástanácsot választott. Abba Szirányi János intéző, átmeneti pénztárost, Jósza József ténfelügyelőt és engem választottak. Minden biztonnal közrejátszott ebben a választásban, hogy 1945–1947 között Szirányi János a Kiszgazda Párt vasutas csoportjának tagja volt, magam pedig a munkáspártok erőszakos egyesítéséig a Szociáldemokrata Párt városi szervezete vezetésében is részt vettem. Jósza Józsefet pedig merész és nyílt hangú, egyenes embernek ismerték.

Az állomás munkájában, a szolgálatban november 4-ig nem történt különösebb esemény. Az állomásfőnök, Halmai Antal korábban nyílt sisakkal kommunistának vallotta magát, de a lezajlott eseményeknek szabad folyást engedett, nem tett ellenük semmit. Tudomásul vette azokat.

Már korábban visszatért az állomási létszámba Horváth István, aki Sopron Déli ténfelügyelőjeként szolgált azelőtt. Politikai tisztként a szombathelyi üzletvezetőség forgalmi munkájának ellenőrzését kapta feladatul. A politikai osztály megszüntetése után visszatért Sopronba. Akadt ugyan Sopron Délin is, aki „akasztani akart”, a hangoskodót azonban leszerelték.

November 4-én, amikor megindult a szovjet támadás Magyarország területén, s erről az ÖBB is tudomást szerzett, Wr. Neustadtból három kocsival egy mozdonyt küldtek Sopronba, hogy elszállítsák innen az

osztrák vasutasokat. A Vertretung (ÖBB Képviselő) vezetője több vezető vasutasnak felajánlotta, hogy ha akarnak, családotól csatlakozzanak a hazatérő osztrák vasutasokhoz. 10 órára tűzték ki az indulást. Addig csatlakozott a vonattal indulókhöz Halmi Antal állomásfőnök feleségétől, Száka Mária távirász, akit elkísért a Hasenöhrl fiú... Azonban nem ment el mindenki, akinek felajánlották a lehetőséget. Így elment a Balfon lakó Gyulási Károly családotól, Joó Gyuszi a normás. Ágfalváról három forgalmista ment el: Szupper János. Grieszler Rezső és Kövi András.

Amikor az osztrák átmenő forgalom ismét megindult, december 9-én a 4932 sz. vonat a Vasöntöde sarkánál szovjet katonák kézifegyverekkel lőtték. Szerencsére sebesülés, vagy haláleset nem történt. De a 17-es pályáőr, Hollósi jelentette a történeteket, s annak híre hamar szétszaladt.

Röviddel később az állomásfőnököt és engem, mint a munkástanács tagját bevitték a városi szovjet parancsnokságra, és faggattak, hogyan terjedhetett el a lövöldözés híre. Közben az állomásról jelentették elvitelünket az üzletvezetőségek. <sup>331</sup>Bizonyára Szombathelyről is tettek lépéseket az orosz parancsnokságnál, mert két óra múlva szabadon engedtek bennünket...”

## **1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / VASÚTTÖRTÉNETI KÖZLEMÉNYEK / Lovas Gyula: A Bécsújhely–Sopron vasútvonal 150 esztendeje / Átszervezés – feladatvesztés: bizonytalan jövő**

### **Átszervezés – feladatvesztés: bizonytalan jövő**

A hatvanas években került ismét tárgyalásra a soproni pályaudvarok kérdése. A GYSEV óriási átmenő forgalommal kínlódott, ami évenként az őszi–téli hónapokban megismétlődött, s a győr–soproni vonalon, de főképp a soproni állomáson folyamatosan forgalmi „dugót” okozott. A személyvonati forgalom lebonyolítására sem volt gyakran szabad vágány. Az egész soproni csomópont átépítése, átszervezése vált szükségessé. Legelőbb a soproni rendezőpályaudvar építését kezdték meg. Az átszervezés keretében szükségesnek látták a vasúti vezetők, hogy Sopron Déli pályaudvart és Ágfalva állomást is vegye át üzemeltetésre a GYSEV. Gondosan mérlegelték az ebből nyerhető előnyöket, míg végrehajtották a döntést: Sopron Déli pályaudvar és Ágfalva állomás üzemét átvette a GYSEV. Hamarosan megkezdődtek a csomópont egységes vezetés alá helyezése technikai feltételeinek munkái.

Ágfalva állomás fokozatosan elveszítette utas- és áruforgalmi feladatait. Kocsirakományú áruforgalmát Sopronba irányították, darabáruforgalma jelentéktelen volt. Egyelőre azonban még utasforgalma számottevő volt, munkanapokon 8 személyszállító vonatpár közlekedett Sopron–Ágfalva között az 1967/68. évi menetrendkönyv adatai szerint. Az új közlekedéspolitikai elvek alapján a nem gazdaságos vonalakon meg kellett szüntetni a vasúti közlekedést és a személyszállítást autóbuszforgalomra terelni.

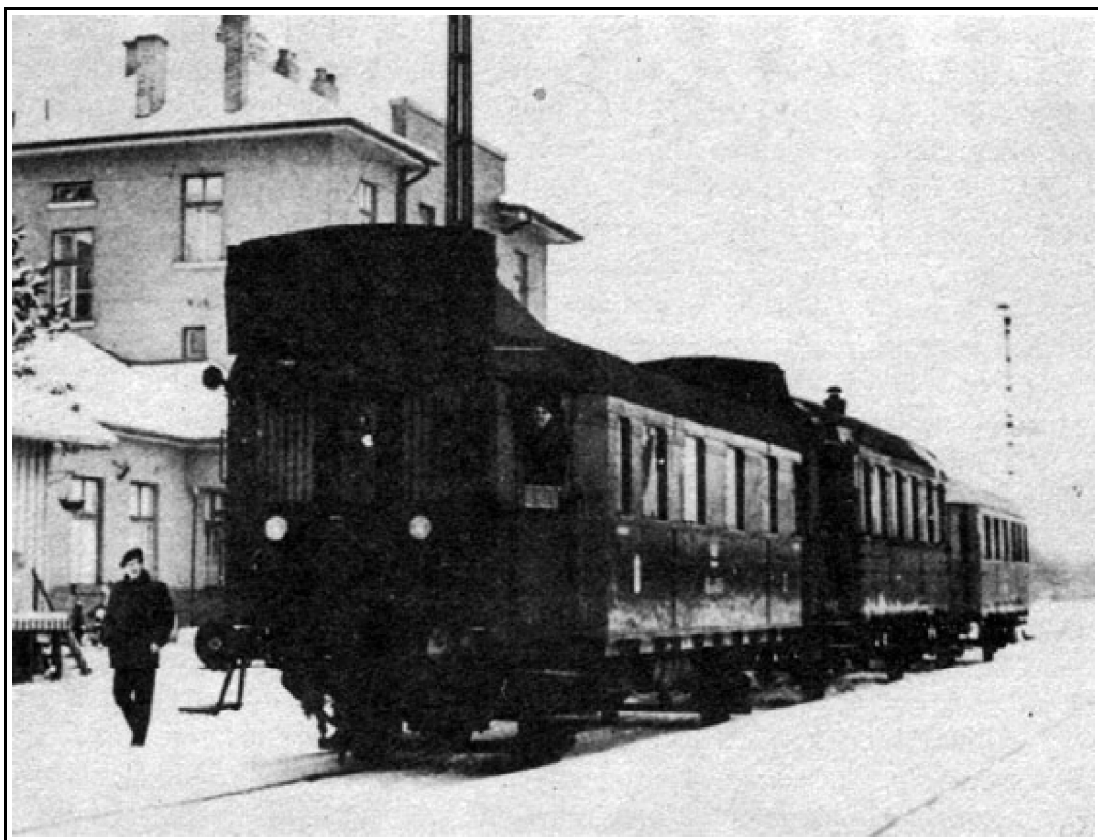
Sopron–Ágfalva között a forgalom áterelésében nem csupán a forgalom gazdaságossági kérdései döntöttek. A vonalat az Osztrák Szövetségi Vasutak és a Magyar Államvasutak közösen használta, s közösek voltak a fenntartás költségei is. Amikor a MÁV a vonal használatát megszüntette és annak személyforgalmát 1969. január 6-tól autóbuszra terelte, annak egyedüli használója az Osztrák Szövetségi Vasutak maradt, s egyedül viseli azóta is a fenntartási költségeket.

Azóta Ágfalva állomási jellegét is megszüntették, s ott már csak sorompóór teljesít szolgálatot. Az osztrák személy- és tehervonatok áthaladnak, Ágfalva megálló-rakodóhely jellegét kapott. Azonban ott sem ki-, sem berakodás nem történik. Kivételesen 1996-ban – a kitelepítések emlékünnepején – díszletként kiállított

a vasút a rakodóvágányra két fedett teherkocsit, s egy mozdonyt, s talán többet sem. Változott a világ...

Sopron Déli pályaudvaron is áthaladnak menetrend szerint az ÖBB vonatjai. Felvételi épülete, valamint a lakó- és a laktanyaépület a MÁV tulajdonában maradt. Míg a többi épület megtarthatta eredeti szerepét, az állomás nagycsarnoka és a csatlakozó helyiségek éjszakai szórakozóhely szerepét kapták. Egy ideig ugyan élt az – elképzelés, hogy a Közlekedési Múzeum rendezkedik be abban, s az előtte lévő parkocskában járműbemutatót állít össze régi mozdonyokból, kocsikból. Jó, hogy erre nem került sor, mert úgy járt volna, mint a Pályafenntartási Főnökség. Vezetője – munkatársaival együtt – fáradtsággal-gonddal összeszedte a pályafenntartás különböző 332 hajtányait, hajtókáit, sínautóit, hogy majd anyagi áldozattal is helyreállítva a Főnökség és a felvételi épület közötti parkban vágányokra helyezve bemutassák az érdeklődőknek.

Ezután hamarosan megszűnt Sopron Délin az éjjeli szolgálat. Volt ugyan az állomáson egy éjjeli őr, de amikor a lakótelepi fiatalok banditák láncokkal szétverték a kiállított tárgyakat, ő is menekülni kényszerült. Az állomás szabad területté vált, ahova még a rendőrség se szívesen megy be. A roncsokká vált járműveket el kellett szállítani.



Motorvonat Ágfalva állomáson 1969. január 5-én, a helyi vonatok közlekedésének utolsó napján.  
Fotó: Lovas Gy.

Sopron Déli pályaudvarra vitt a GYSEV selejtezett járműveinek utolsó útja. BC motorkocsi, teherkocsi, négytengelyes személykocsi, kisebb gőzmozdonyok után az 520-asok is ott végezték életüket a MÉH bontóvágányán. Láttam mozdonyvezetőt, aki könnyezve simogatta meg a 20-as mozdonyok már szétvágott darbjait: valamikor mozdonyvezetőként azzal tolatott Sopron GYSEV állomáson. Itt, a

bontóvágányon halt meg a „régi” vasút ... és nyílt tere az újnak.

A hetvenes évek nagy változásai során a személy- és teherforgalomban, a tolatószolgálatban Sopron Déli pályaudvaron is megtörtént a váltás. Dízel motorkocsik és mozdonyok vették át a gőzösök szerepét.

Ez a váltás az Osztrák Szövetségi Vasutakon már jóval korábban megtörtént. Az ötvenes években még a „kivételezett”, azaz a „priviligiert” forgalomban 333gőzmozdonyok, nyitott peronos személykocsik közlekedtek. A hatvanas évek elején már a sárga-kék motorkocsik vették át a szerepet ebben a forgalomban. Az átmenő vonatokat a kocsilépcsőkön lógó határőrök kísérték a határtól a határig, tehát az ország területén áthaladva. Ezeknek a szerencsétlen kiskatonáknak minden védőruha ellenére testét-lelkét átjárta a szél, amíg a lépcsőn lógtak. A kocsikba bemenniük tilos volt! A motorkocsik lépcsői azonban az ajtókkal együtt mozogtak, s azokon sem lehetett állni menet közben: Kénytelenek voltak lazítani a szabályokon a „felsőbb szervek”, s a határőrt beengedni a motorkocsik előterébe. Annak lehúzott ablakából figyelhettek.



A kanizsai személyvonat útban Sopron Déli és Sopron GYSEV-állomások között. 1997.  
Fotó: Lovas Gy.

Szégyenünk volt ez a módszer, ahogy a Belügyminisztérium szovjet tanácsadónak javaslataira az átmenőforgalmat körülvették. A legnehezebb években az átmenő vonatok ablakaiból nézhették-láthatták a pálya mellett felsorakozott rokonokat [334a](#) családból így-úgy külföldre kerültek. De csak a felhúzott ablakon keresztül: Magyar területen az ablakot lehúzni nem volt szabad. Hamarosan a pálya mellett is megjelentek a BM emberei, s elzavarták a rokonokat a pálya mellől. Csak a vasfüggöny felbontásával együtt szűnt meg ez a szovjet rendszerű határőrizet.

Ma az osztrák tolatósteher is áthalad Sopron Délin. A rendezőben rakja le, veszi fel a kocsikat. Az osztrák vám és az ÖBB képviselő is a rendezőbe költözött 1989. november 9-én. A pályaudvar üres, alig érdemli meg ezt az előkelően hangzó nevet. Csak nappal teljesít ott szolgálatot a forgalmi szolgálattelvő. Napi nyolc személyvonatpár Szombathely felől még Sopron Délig s onnan közlekedik. A gyáraknak szóló



teherkocsikat a rendezőből dízelmozdony viszi-hozza. A takarékos üzemmód ezt diktálja. Egyébként tolatás csak annyi van az állomáson, hogy a vonatok mozdonyai „körüljárnak” érkezés után.

A raktárépület bérraktár lett, diszkontáruhá. Mellette selejtezésre váró, félig roncs teherkocsik ajtajait zörgeti a szél. Elindultam Ágfalva felé. Jól gondozott pályán baktattam a vasöntöde mellett, ahol 1947-ben a bevágásban Gyöngyösi külügyminisztert a párizsi béketárgyalásokról érkező Arlberg-expresszsel betemette a hófúvás. Ahol a háború után az élelmiszerért érkező bécsújhelyi vasutasok az ívben lassító vonatokról leugráltak. Az ágfalvi országút hídjáig a két vágány számára épült töltésen két sínpár vezet. A vasöntöde iparvágányának kihúzóvágánya végén egy 424-es gőzmozdony roncsolt, kifosztott teste feketéllik. Olyan ez, mint a „Kutyakaparó” csárda melletti kőszent Petőfi versében. A költő soraival kérdeztem én is az egykori „Nurmi”-től:

*Menj Isten hírével,  
Mit állsz itt hiába?*

Talán mégse hiába. A múltó időre emlékeztet, az elmúlt 150 évre.

**1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / VASÚTTÖRTÉNETI KÖZLEMÉNYEK / Lovas Gyula: A Bécsújhely–Sopron vasútvonal 150 esztendeje / IRODALOM**

**IRODALOM**

- Hans Hahnenkamp Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburger monarchie. Eisenstadt 1993.
- Alfred Horn Die Wien-Raaber Eisenbahn und ihre Lokomotiven. Bohmann Verlag Wien 1972
- Lovas Gyula Az eső vasúti szerencsétlenség Sopron közelében. SSz. 1964, 69–71. old.
- Lovas Gyula A Sopron-Kanizsa közötti vasút. SSz. 1965. 4. szám. 300–307. old.
- Lovas Gyula 125 éves a sopron–kanizsai vasútvonal 1865–1990. Közlekedéstudományi Egyesület 1990 Sopron.
- Lovas Gyula A brennbergi bányavasút SSz. 1967. 3. sz. 224–232. old.
- Lovas Gyula Sopron vasútjai a II. világháborúban. Ssz. 1965. 1. sz. 14–31. old.
- Lovas Gyula Magyar vasutak a II. világháború éveiben Budapest 1996. Magyar Államvasutak Rt.

- Lovas Gyula Újra gurulnak a vonatok. Budapest 1996. Magyar Államvasutak Rt.
- 335 Paul Mechtler Die erste Eisenbahn in Burgenland. Burgenländische Heimatsblätter 196. Heft No 2.
- Pammer László Száz éves a vasútigazgatás Szombathelyen 1885–1995. Szombathely 1995.
- Perkovácz Bódog–Kubinszky Mihály Széchenyi István és a Sopron-Bécsújhelyi vasút építése SSz. 1957.
- Horn–Kubinszky K. u. k. Eisenbahn Bilderalbum 2. Bohman Verlag 1993.

#### 1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / MŰHELY

---

## MŰHELY

---

1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / MŰHELY / Mocskonyi Melinda: Lábbeli-viselet a XII–XIII. századi Sopronban. A sopron-előkapui bőrleletanyag feldolgozása.

### **Mocskonyi Melinda: Lábbeli-viselet a XII–XIII. századi Sopronban. A sopron-előkapui bőrleletanyag feldolgozása.**

A tanulmány egy mindeddig publikálatlan, XII–XIII. századi bőranyag feldolgozását, és annak eredményeit tekinti át. A leletanyag az 1966–1968. évi Sopron-Előkapui, Holl Imre által vezetett ásatások során került felszínre. A bőranyagon, az ásatást követő közvetlen restaurálási munkákon kívül további vizsgálatokat nem folytattak, s az anyag feldolgozása mindeddig váratott magára.

A bőranyag nagyobbik részét a bizonyíthatóan lábbelikhez tartozó bőrök – talpak, felsőrészek, bélések, betétdarabok, rámak, cipőfűzők stb. – alkotják. A biztosan lábbelihez tartozó bőrökön kívül az anyag tartalmaz más tárgyakhoz (ruházat, erszény) tartozó bőroket is.

Munkám egyik fontos feladata ennek a soproni bőranyagnak a feldolgozása volt, vagyis az anyag részletes leírása, bemutatása, és a lehetséges rekonstrukciós munkák elvégzése. A Budapesti Történeti Múzeum restaurátor osztályán dolgozó B. Perjés Judit bőr- és textilrestaurátor segítségével a bőrök anyagvizsgálatára is sor kerülhetett, ezzel a bőrök egy részénél azt is tudjuk, hogy milyen állattól származnak, és milyen cserzési folyamatok során készítették ki őket. Mindezek az eredmények segítették a

rekonstrukciós munkát is, vagyis az egyes darabok összepárosításában is irányadóak voltak.

A bőryanag konkrét feldolgozásán kívül szükségesnek tartottam, hogy áttekintsem a magyarországi és európai középkori lábbeli-viseletet a régészeti és művészettörténeti anyag tükrében, továbbá, hogy a soproni anyag legközelebbi analógiáinak segítségével ezt az anyagot is elhelyezzem a magyar és az egyetemes viselettörténetben, amennyiben ez lehetséges.

A középkori lábbeliviseletről való ismereteink egyenlőre meglehetősen hiányosak. Kevés a régészeti leletanyag, és ebből következően a viselettörténeti feldolgozások is hiányoznak. Természetesen ez a tanulmány sem tűzte ki céljául a lábbeliviselet kutatásában eddig felmerült problémák teljeskörű megoldását, s a nyitva álló kérdések megválaszolását.

**336**Az eredményektől függetlenül jelentőségét abban látom, hogy valamelyest talán kiegészítette eddigi hiányos ismereteinket a magyarországi középkori lábbeliviselettel kapcsolatban. Ebből az időszakból a budai, Írásné Melis Katalin és Gerő Győző által kiadott kútleleteken kívül<sup>1(49)</sup> nincsen más jelentősebb és publikált bőrléletanyag Magyarországon. Szerencsés körülmény, hogy a budai anyaghoz hasonlóan, az általam feldolgozott anyag is legjelentősebb középkori városaink egyikéből került elő, így összehasonlításukra minden feltétel adott.

#### **1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / MŰHELY / Mocskonyi Melinda: Lábbeli-viselet a XII–XIII. századi Sopronban. A sopron-előkapui bőrléletanyag feldolgozása. / Lábbeliviselet a középkori Magyarországon és Európában**

#### **Lábbeliviselet a középkori Magyarországon és Európában**

A kérdés vizsgálatakor alapvetően három adatsoportha támaszkodhatunk. Először is a fennmaradt írásos adatokra, melyekről elmondható, hogy a koraközépkori források igen szűkszavúak, és csak elvétve tesznek különbséget az egyes lábbelifajták között. Ellentétben ezzel a későközépkori írásos adatok – céhszabályzatok, szabadalomlevelek, árszabályzatok – melyekből sokkal részletesebb és pontosabb képet kaphatunk az egyes cipőfélék készítését és viseletét illetően.

A második adatsoporthat a képzőművészeti anyag alkotja, mely a koraközépkorból csak elvétve áll rendelkezésünkre, és a későbbi korokban is gyakran sematikusabban ábrázolják a cipőt vagy csizmát. Viselettörténeti kutatások során magyar vonatkozásban leginkább a Képes Krónika ábráira hagyatkozhatunk – mely a valóságnak megfelelően próbálja ábrázolni a magyarországi XIV. századi ruházatot.

A harmadik adatsoporthat az ásatásokról előkerült és rekonstruált lábbelik alkotják. Ezek segítségével kaphatjuk a legteljesebb képet a kora- és későközépkori lábbeliviseletről. A gazdag német, holland, svájci, lengyel, angol és skandináv lelőhelyekről már a VIII. századra datálható lábbelik is kerültek elő, s köztük díszítettek is voltak.

Magyar vonatkozásban a budai vár kútleletei közt előjött cipőkre, cipőmaradványokra támaszkodhatunk.

Egyik legkorábbi, cipőtörténeti értékkel is bíró írásos forrásunk az 1100 körülről származó, Kálmán király által kiadott törvény. Ebben a király eltiltotta az egyházi személyeket a következő cipőfélék viselésétől: bocskor, festett és selyemmel díszített saru.<sup>2(50)</sup> Az 1395 körüli Besztercei Szójegyzékben találhatjuk

először megemlítve a bocskor szót, a saru első írásos előfordulása 1380-ból, a Königsbergi Szójegyzékből ismert.<sup>3(51)</sup>

Középkori okleveleinkben is találhatunk lábbelikre vonatkozó adatokat. Így pl. 1452-ben a soproni vásárból hazafelé tartó jobbágyokat támadtak meg útonállók, és elvettek tőlük többek közt egy pár csizmát és egy pár cipőt is.<sup>4(52)</sup>

A céhbeli mesterek munkájáról, előállított termékeikről, azok árairól szerezhetünk adatokat a fennmaradt árszabások, végrendeletek, hagyatéki leltárak áttekintésével. Ilyen témájú munkák már szép számmal készültek eddig is. Szende <sup>337</sup>Katalin a későközépkori végrendeletek, és egy szintén későközépkori szemétdödör anyagának összevetését végezte el.<sup>5(53)</sup> Lábbelire való utalást összesen csak 12 esetben talált. Ennek oka az lehet, hogy a cipőbőröket gyakran másodlagosan is felhasználták javításnál, betétdarabok, kisebb gyermekcipők készítésénél.

Dányi Dezső és Zimányi Vera a középkori Sopron árairól és béreiről készített nagyon részletes munkát. Kötetük gerincét a városi számadáskönyvekből nyert ár és bértörténeti adatok alkotják. Gazdag adatokkal szolgálnak a cipő és csizmavásárlásokkal kapcsolatosan is.<sup>6(54)</sup>

Domonkos Ottó és Mollay Károly árszabások átvizsgálásával ad áttekintő képet a soproni vargák középkori életéről, különféle készítményeiről, és az egyes készítmények, sőt egyes részmunkák áráról is.<sup>7(55)</sup>

A magyar vonatkozású ikonográfiai anyag a koraközépkorból igencsak szegényes. A legkorábbi alakos ábrázolásokat a pécsi bazilika és az esztergomi királyi palota XI–XII. századi kőfaragványai őrzik, viselettörténeti kutatás szempontjából azonban kevés hasznukat lehet venni elnagyolt, túlságosan sematikus megformálásuk miatt.

A XIV. század 2. feléből származó Képes Krónika ennél több támpontot ad a viselettörténetet kutatók számára. Ahogyan azt a miniatúrák is alátámasztják, ebben az időben kettős viselet volt jellemző a magyarságra. Egyrészt a keleties, keleti eredetű, másrészt a nyugatról jövő ún. olaszos viselet. A lábbelik viselésmódját megfigyelve elmondható, hogy az olaszos viseletbe öltözött alakok háromféleképpen használták a lábbeliiket. Gyakran bőrtalpú hosszú harisnyaszárban jártak, amire szíjakkal álló sarukat húztak.<sup>8(56)</sup> A saru minden bizonnyal a fa és bőrtalpakat helyettesítette. Gyakran félcipőt viselnek, melynek kétféle típusa ismert a Krónikából. Az egyik zárt, bokáig érő, hegyes orrú félcipő. A másik típus ettől hegyesebb orrú, bokán keresztpántos, egyszínű félcipő.<sup>9(57)</sup> A királyi díszben ábrázolt uralkodók lábán szintén félcipők láthatóak, általában hímezett felsőrésszel.<sup>10(58)</sup>

<sup>338</sup>A keleties öltözékű alakok hegyes orrú, sarkatlan cipőket viselnek, száruk magassága a kabátok hosszúsága miatt nem látszik.<sup>11(59)</sup> A krónikából magasabb szárú saru viseletére is látunk példát, a nagyváradi egyház építkezésén habarcsot keverő munkás félmagasszárú sarufélében dolgozik.<sup>12(60)</sup>

Középkori viseletünknek közismerten gazdag forrásanyagát jelentik a Szent László legendát elbeszélő falfestmények és miniatúrák is. Az 1330 körül készült gelencei falkép Szent László-legenda részletén is sarut viselő katonákat látunk.<sup>13(61)</sup>

A magyar lábbeliviselet történetét a kevéske forrásanyag következtében még nagyvonalakban is nehéz felvázolni. A honfoglalók lábbeliviseletéről a feltárt sírokból, temetőkből (Szeged-bojárhalmi temető női sírja, koroncói, hencidai, buj-gyepteleki női sír) előkerült leletek segítségével alkothatunk képet A

honfoglaláskori csizmákat (sarukat) bőrből és nemezéből készítették. A csizma oldalvarrott volt, talpa puha, felkapó orrú. Lehetséges, hogy sarkas csizmát is viseltek, a sarok a kengyel hátracsúszását akadályozhatta meg.<sup>14(62)</sup> A lábbeliket változatos formában kis ezüstgombok is díszíthették. A buj-gyepteleki női sír csizmáján korong alakú és háromszögletes veretek, kerek gombok voltak.<sup>15(63)</sup>

A kora Árpád-kori lábbeliviseletről nehéz bármit is mondani. Az eddig elkészült viselettörténeti összefoglalásokban kevés szó esik erről a korszakról. A magyarok egyöntetű viseleteként a bokán felül érő, sarkatlan, elöl vagy oldalt fűzéssel záródó, puha cipőket határozzák meg, hosszú hegyes orral.<sup>16(64)</sup> Valószínű, hogy hazánkban a XI. században elterjedhetett a fényűzőbb bizánci divat is, amely a lábbelik vonatkozásában a hímezett, díszített cipők és saruk közkedveltségében nyilvánult meg, amelyek viseletétől Kálmán király 1100 körül kiadott törvényében eltiltotta a papokat.

A magyar viselet nem lett egyöntetűbb az Árpád-kor későbbi évszázadaiban, de még az Anjou-korban sem. Ezt támasztják alá a Képes Krónika miniatúrái is.

Magyar vonatkozásban a XIII–XIV. századra datálható lábbelik kerültek elő a budai vár néhány lakóházának kútjából. A kutak feltárását és az anyag feldolgozását Írásné Melis Katalin végezte el.<sup>17(65)</sup> A budai anyagból rekonstruált két bokacipő – egy oldalt fűzős, két darabból szabott és egy lábfejen megkötős, négy darabból szabott – alapvonásaiban szintén megegyezik a Krónikából már bemutatott zárt, bokáig érő hegyes orrú félcipőkkel.

Ha az európai, régészeti ásatásokról előjött, lábbelianyagot vesszük szemügyre, láthatjuk, hogy már a VIII. századtól kezdődően jöttek elő cipőmaradványok. A II. vh. utáni anyagi kultúra kutatásban élenjáró lengyel kutatók wolini, opolei, gdanski, gnieznoi ásatások VIII–X. századra datált lábbelianyagait közlik.<sup>18(66)</sup> Ezek a korai cipők <sup>339</sup>jórészt egybeszabott, bocskor típusú lábbelik voltak. A cipőket lábfejen középen varrták össze, és a boka alatt körbe futó zsinórral kötötték meg.

A X–XI. század folyamán a cipőformák tovább fejlődnek. Elterjednek a több részből szabott lábbelik, félcipők, melyeknek szára a bokáig ért, és száras cipők, amelyeknek szára a bokacsont fölé ért. Erre az időszakra tehető Európában az ún. oldalvarrásos félcipők megjelenése is. A cipők felsőrészét egy darabból szabták és egy helyen egyesítették oldalvarrással. A varrás vagy merőlegesen, vagy ferdén haladt a talp felé. Ez a varrásmód lehetővé tette a jobb és ballábas lábbelik megkülönböztetését. A XI. századtól kezdődően a régészeti leletanyagokban és ábrázolásokon is egyre gyakrabban találhatunk száras lábbeliket, főként száras félcipőket. A szakirodalom galléros bokacipőknek is nevezi őket. A már említett lengyel ásatásokról nagyszámban jöttek elő galléros bokacipők,<sup>19(67)</sup> Opoleból,<sup>20(68)</sup> Gdanskból és Wrocławból hímezett felsőrészekkel is.<sup>21(69)</sup>

A XI–XII. századtól kezdődően a cipőfelsőrészeken kívül a talpak formájában is változások figyelhetők meg. Elterjednek a hegyesebb orrú, íveltebb, a láb formáját jobban követő talpformák. A XII. század során a már meglévő lábbelitípusok modernizálódtak, a formák kecsesebbek lettek a különféle felsőrészbetétes formák feltalálásával. A puha, rugalmas bőrből készült lábbeliket az uralkodó osztály tagjai és a városi polgárok is egyaránt viselhették, csupán a falusi lakosság munkához igazodó lábbeliviselete mutathatott eltérő vonásokat.

A XIII. századi lábbeliviseletet vizsgálva elmondhatjuk, hogy a már meglévő alaptípusokat hordják továbbra is, kisebb formai változtatásokkal. Lübeckből előkerült XIII. századi lábbelitípusok között a fűzős és csatos bokacipők, félmagasszárú és magasszárú csizmák egyaránt megtalálhatóak voltak.<sup>22(70)</sup>



A század különleges cipőit, ekkor még főleg csak Ny-Európában, a gótikus lábbeliviselet hegyes és csőrösorrú cipőinek első sorozatai alkotják. A hegyes orr, a hosszú nyújtott fazon mind a félcipők, mind a szárascipők jellemzője lett. A hegyes orrú, puha talpú cipők viseletével egyidejűleg a fa és bőrtalpak viselete is általánossá válhatott. Londoni ásatásokról hegyes orrú lábbelik mellett XIII. századra datált fatalpak is előkerültek.[23\(71\)](#)

A XIII. század során az addigi, főleg körbefűzős és zsinóros lábbelifélék mellett a szíjas, csatos és gombos típusok is széles körben elterjedtek. Lübeckből lábfejen csattal záródó bokacipő került elő.[24\(72\)](#) Csatos és gombos csizmák kerültek elő a németországi [340](#)Konstanzból, XIII–XV. századra keltezett leletanyagokból.[25\(73\)](#) A németországi Mindenből szíjgombos záródású XIII. századi magasszárú csizmát ismerünk. A csizmán kívül egy lábfejen megkötős bokacipőt is találtak,[26\(74\)](#) mely a budai, XIII–XIV. századra datált lábfejen megkötős bokacipő pontos mása.



A XIV–XV. századi európai lábbeliviseletet a sokszínűség, a lábbeliformák sokfélesége jellemzi. Ebből az időszakból mind a régészeti, mind az ikonográfiai anyag olyan nagymértékű bővülésével számolhatunk, ami a lábbeliviselet kutatásában is az eddigieknél sokkal precízebb és mélyebb ismeretekhez juttat bennünket. A különféle lábbeliviseleti feldolgozásokból is főként ennek az időszaknak viselettörténetéről kapunk átfogóbb képet.

**341**A későközépkori viseletet nehéz vizsgálni a korábbi előzmények ismerete nélkül. A XIV–XV. század folyamán is tulajdonképpen az eddig ismert cipőtípusok, és az azokból kifejlődött új változatok éltek tovább kiegészítőikkel, a fa- és bőrtalpakkal együtt. A korszak divathóbortja, a gótikus csőröscipők viseletének széleskörű elterjedése, leszámítva a XIII. század végi előzményeket, a XIV. század 2. felétől figyelhető meg igazán. A cipő orrának hossza szigorú szabályokhoz volt kötve. Egy, a XIV. századból fennmaradt ruhaviseleti rend – Kleiderordnung – szerint, a hercegek lábuknál két és félszer hosszabb csőrű cipőt viselhetek, a nemesek kétszer, az egyszerű lovagok egy és félszer, a gazdag emberek egyszer, az átlagos polgár pedig félszer hosszabbat. A jómódot jelképező nagy lábon élni kifejezés feltehetően a csőröscipőkkel kapcsolatban, ebből a korszakból származik.<sup>27(75)</sup> A lekerekített talpformák általában eltűntek a használatból, s a XIV. századtól a talpak, bármilyen típusú cipőről is van szó, hegyesebb kiképzéssel készültek.

Az európai későközépkori lábbelianyag mind művészettörténeti, mind régészeti szempontból is gazdag. A XIV. századi ábrázolásokon gyakran láthatunk díszített felsőrésű cipőket, és a század 2. felében főleg csőröscipőket. A cipők egy részénél záródás helye nem látszik, de ahol van, ott vagy a lábfejen, vagy oldalt mutatkozik, olykor a lábbeli bokapántos. Az egész századra általánosan elmondható, hogy a különféle bokacipő típusok sokkal gyakoribbak az ábrákon, mint a félmagasszárú és magasszárú cipők. Ugyanezt magyar vonatkozásban a Képes Krónika ábráiról is elmondhatjuk. Ugyanakkor az ásatási leletanyagokból előkerült félcipők és magasszárú cipők száma közel azonos. A cipők felsőrése általában két vagy több részből volt kiszabva, a talp külön darabból volt kiképezve. Kéregnél és a fűzőhelyeknél – gombok, csatok környékén – gyakran alkalmaztak megerősítődarabokat, amiket a felsőrész belső oldalára varrtak rá.<sup>28(76)</sup>

A XV. századi képi ábrákon a félcipőket és félmagasszárú cipőket nagyjából megegyező számban ábrázolták. Csőröscipőket továbbra is nagy előszeregettel hordtak, főleg Franciaország, Németország és Dél-Hollandia területén, míg pl. Észak-Hollandiában inkább a kerekorrú cipők voltak elterjedve.<sup>29(77)</sup> A cipők egy része pántos, főleg a magasabb szárúak 2-3 pánttal is záródhatnak. Gyakoriak a lábfejen behasított cipők is, melyek bokánál szalag vagy pánt, olykor cipőfűző, szíj vagy csat segítségével záródnak. Az ásatási lábbelianyagot vizsgálva az tűnt ki, hogy a félmagasszárú cipők száma jóval magasabb, mint a félcipőké. A leggyakoribb félmagasszárú cipőtípus a gomboscsizma volt, gyermek és felnőtt cipők formájában egyaránt előfordult.

A vékony, puha talpú cipők védelmének érdekében ez idő tájt már általánosan hordták a fa- és bőrtalpakat, fapapucsokat. Mind az ásatási, mind a képi anyagokból nagy számban ismerjük ezeket a lábbeli kiegészítőket.

A XV. század vége–XVI. század elejétől kezdődően a reneszánsz ún. ökörszájú cipők jöttek divatba. A korábbi csőröscipőkhöz képest ezek a lábbelik újra kényelmesek voltak, a széles orr-részben volt hely mind az öt ujj számára. A XVI. század folyamán divatba jöttek a bővülő, tölcserformán elálló szárú csizmák, és megjelentek a sarkos **342**cipők is. Írásos formában egy 1605-ös kopenhágai cipőárjegyzékben találkozunk

először sarkos cipő említésével.[30\(78\)](#)

Magyar vonatkozásban a kőszegi vár ásatásáról, XVI. század I. felére keltezett feltöltési rétegből került elő egy egészben maradt bal lábra való bőrcipő, felül a szélről közép felé kanyarodó nyílásával, amelyet egykor bőrfűzővel zártak össze. A cipő lekerekített tömpe orra is már a XVI. század cipőviseletére utal.[31\(79\)](#)

## **1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / MŰHELY / Mocskonyi Melinda: Lábbeli-viselet a XII–XIII. századi Sopronban. A sopron-előkapui bőrleletanyag feldolgozása. / Anyagleírás**

### **Anyagleírás**

A bőrleletanyag lelőhelyét tekintve egységesnek mondható, a feltárási terület IV. és VII. szelvényének 3/a és 3/d rétegeből származik.

Erről a 3/a és 3/d rétegről annyit lehet tudni, hogy ezek a legrégebb középkori rétegek, melyeket Holl Imre a kerámialeletanyag segítségével a XII. század vége–XIII. század első felére datált. A rétegek az Árpád-kori ispáni vár kapuja közelében kialakított várak feltöltését képezték, erre a fekete, iszapolódott agyagbetöltés és a terep lejtése utalt. Főleg a 3/d (legalsó) rétegre volt ez jellemző, míg a 3/a réteg szürke, homokos-agyagos földbetöltésű volt.

A rétegek, de főleg a 3/a réteg igen gazdag volt leletanyagokban, így bőryanagban is. Az anyag konzerválódását a nedves, tőzeges és iszapos talajviszonyok segítették.

Feltöltési rétegről lévén szó számolnunk kell azzal, hogy az anyag egy része másodlagosan kerülhetett a várakba betöltésként, és ez megnehezíti az eredeti állapotokra való visszakövetkeztetést.

Az anyag meglehetősen sok cipőtalpat tartalmaz, az egészen kicsi gyermekcipőtől a felnőtt férfi méretig egyaránt. Egy részük kisebb hiányosságoktól eltekintve épek mondható, így az eredeti formák és cipőméretek is leolvashatóak róluk.

A felsőrészbőrök között is vannak, ha nem is hiánytalanul, de igen jó állapotban fennmaradtak. Teljesen ép felsőrészbőr nincsen az anyagban, azonban a jól használható nagyobb és épebb darabok száma kb. 30 körül van. Ezekből néhány lábbelit lehet teljes egészében rekonstruálni, mivel egyes típusokra lehet következtetni, pl. meglevő szárdarab magasságából (félmagasszárú, magasszárú vagy bokacipő), a talp formájából (csizma, félcipő, gyermekcipő), vagy záródási nyomokból (oldalt vagy lábfejen fűzős vagy gombolós, esetleg csattal, szíjjal záródó). Az anyag másik részét a szétszabdalt vagy máshonnet kiszakadt kisebb-nagyobb bőrdarabok, és a többszöri felhasználás során keletkezett hulladékanyagok alkotják.

Az anyagfeldolgozás során első lépésként a bőryanag kiterítését és szétválogatását végeztem el. Először a biztosan lábbelihez tartozó bőroket próbáltam meg kiválasztani az egyéb bőrök közül, majd az egyes cipőrészbőrök, úgymint talp vagy felsőrész, és azok alkotórészeinek szétválogatására került sor.

A cipőfelsőrész fontosabb alkotórészei lehetnek az orr és sarokrészek, szárdarabok, valamint az oldalsó és kéregbetétek. A szárdarabokon és az oldalbetéteken, amennyiben a cipőt oldalt vagy a szárán fűzték, gombolták ill. csatolták össze, a záródási nyomok is láthatóak, úgymint fűzőlyukak (olykor fűzőmaradvánnyal), bőrgombok csatok felerősítésére szolgáló pántok. Felsőrsz esetén [343](#)beszélhetünk még a vastagabb külső bőrről és a vékonyabb belésről. Belés készülhetett textilanyagból is, ilyen a soproni

anyagból nem került elő.

Talpak esetén a vastagabb külső talpról és a vékonyabb talpbélésről lehet beszélni. A talpakat olykor, a XV–XVI. századtól már meglehetősen gyakorisággal vasalták vagy szegecsekkel verték ki.

Az egyes bőrdarabok funkció szerinti meghatározásában a rajtuk található öltésnyomok is segítenek. Három alapöltésről beszélhetünk. A nagylyukú, egymástól távolabb elhelyezkedő talplevarró öltésekkel a talpat és felsőrészt varrták össze. Az ún. összevarró öltések kisebb lyukúak és sűrűbben vannak, velük az egyes felsőrészdarabokat varrták össze, betéteket toldottak be. Az aprólyukú ún. szegélyöltésekkel a béléseket varrták a felsőrészhez.<sup>32(80)</sup>

Jelenleg a bőrök mindegyike saját sorszámmal ellátott külön nylonzacskóban van elhelyezve. Összesen 333 db beszámozott bőrdarab van.

Vau több olyan bőrdarab is, mely nem cipőhöz tartozott, az érdekesebbeket ezek közül szintén közlöm.

(Az egyes bőrdarabok előtt álló sorszámmak az általam még a feldolgozás során adott számozást követik. Az anyag múzeumi beletárolása folyamatban van.)

#### *Felsőrészbőrök:*

1, Cipő felsőbőrének kéregbetéte, talplevarró és apró lyukú szegélyöltésekkel, melyekkel az oldalbetétet varrhatták a kéregbetéthez. M: 7.5×12.5 cm

26, Félmagasszárú lábbeli felsőrészbőre. Alsó részén körbe talplevarró öltésnyomokkal, sarok feletti részén apró, bélést bevarró szegélyöltésekkel. A cipőszáron 4 db nagyméretű gomblyuk látható.<sup>33(81)</sup> (2. kép)

38, Száras lábbelihez tartozó felsőrészbőrdarab, benne 1 db bőrgombbal és gombok gomblyukaival. Egyik szélén apró öltéslyukakkal. M: 16×5.4 cm

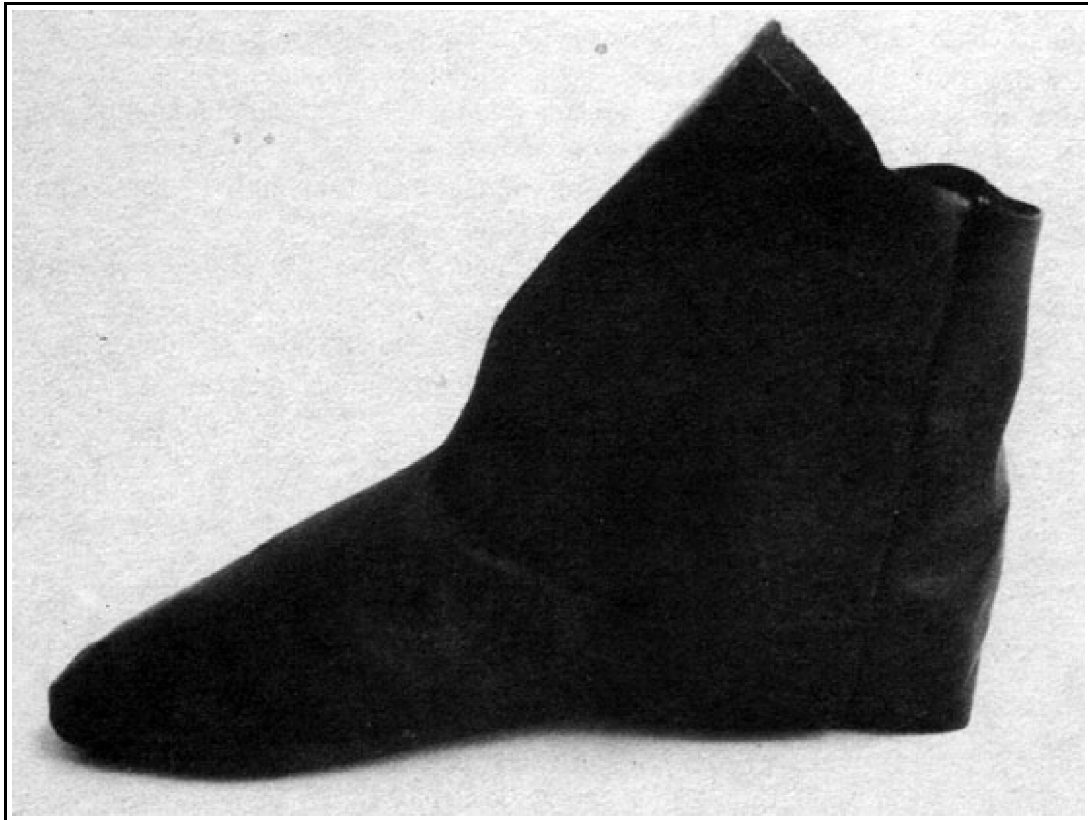
77, 26-os sorszámmú felsőrészhez tartozó bőrdarab, két szélén apró öltéslyukakkal. M: 16×4.6 cm

198, Másodlagosan felhasznált cipőfelsőrész darabja, apró öltésekkel a bőr belső szélén.

241, Cipő lábfejet borító felsőrészbőre, talplevarró öltésekkel. A cipő szabásmintája több darabból állt, oldalbetéteket bevarró öltésnyomok láthatóak a felsőrészbőr széléin. M: 16×14 cm<sup>34(82)</sup> (3. kép)

252, Félmagasszárú cipő szára kettő, gomb vagy madzag átbújtatására szolgáló lyukkal. A bőr széléin bélést bevarró apró öltésnyomok láthatóak. M: 12×11.5 cm<sup>35(83)</sup> (4. kép).

<sup>344</sup>298, Cipő lábfejet borító felsőrészbőre, hiányos, a bőr szélén körbe talplevarró öltésnyomokkal. A cipő szabásmintája több darabból állt, oldalbetétet vagy cipőszárat bevarró öltésnyomok láthatóak a lábfejet borító bőr szélén, továbbá a boka körüli részén. Mindez inkább arra enged következtetni, hogy a cipőnek szára volt.<sup>36(84)</sup>



Gomboscsizma, Sopron-Előkapui ásatás, XII–XIII. sz.

#### *Talpak és talpbélések*

3, Ballábas talpbélés, vékony bőrből, sarok és lábfejrésze hiányzik. Ép szélein talplevarró öltésnyomok láthatóak. H: 14 cm

39, Cipőtalp, vastag bőrből, sarok része hiányzik, ép szélén talplevarró öltésnyomokkal. H: 16 cm

166, Vékony bőrből készült talpbélés, jobblábas, szélén talplevarró öltésnyomokkal. H: 21 cm

167, Ballábas cipőtalp, lábfej végénél hiányos, szélén körbe talplevarró öltésekkel. H: 20 cm

168, Ballábas gyermekcipő talpa és bélésmaradványa, szélén körbe talplevarró öltésekkel. H: 15 cm

345169, Jobblábas talp, sarokrésze teljesen hiányzik. Vékony bőrből készült, szélén körbe talplevarró öltésekkel. H: 12 m

175, Nagyméretű jobblábas talp, orr-része hiányos, szélén talplevarró öltésekkel. H: 22 cm

224, Nagyméretű jobblábas talp, sarokrésze hiányos, szélén körbe talplevarró öltésnyomokkal. H: 26 cm

225, Tagolatlan vonalú talp, vastagabb bőrből, talplevarró öltésekkel a szélén. Formája alapján csizmához tartozhatott, H: 24 cm



### *Cipőfűző, ráma*

110, Börmadzag, rajta csomóval. H: 33 cm

163, Ráma, egymástól szabályos távolságra elhelyezkedő öltéslyukakkal. H: 15.5 cm

248, Börmadzag, végén csomóval. H: 18.5 cm

### *Egész cipő*

176, Egybeszabott lábbeli nagyméretű, szív alakúra szabott vékonyabb bőrből. Épen maradt szélein öltésnyomokkal. H: 24 cm, Sz: 21 cm<sup>37(85)</sup>.

### *Egyéb, nem lábbelihez tartozó bőrdarabok*

103, Vékony, félkör alakú bőr. Szélein körbe egymástól szabálytalan távolságra elhelyezkedő nagyméretű lyukakkal. A bőrön keresztbe párhuzamosan futó apró hasítások látszódnak, melyekbe bőrszinórt fűzhettek. M: 16×12.5 cm

174, Börerszény, két szélén nagylyukú öltésnyomokkal. Szájánál az erszényt összehúzó zsinór maradványa látszik. Az összehúzás mentén a bőr redőzött. Rekonstruálható. M: 32.5×15 cm

229, Vastagabb, puha, szarvasbőrre emlékeztető bőrdarab, esetleg börmellény vagy egyéb felsőruha része lehetett. Egyik szélén bőrszinórral, másik szélén öltésnyomokkal, a bőr közepén bélés bevarrására utaló öltések láthatóak. M: 22×20 cm

A soproni bőranyag kapcsán elmondhatjuk, hogy a lábbelik talpaira a lábformát ívesen követő, orrnál lekerekített vagy enyhén hegyesedő forma volt jellemző. A talpak igen kis része készült csak vastagabb bőrből – néhány közülük bélésével együtt maradt meg – nagyobb részben vékony bőrből szabottak. A vékony talpak egy része bélésdarab, a nem bélésdarabokat bőr vagy fatalpakkal együtt hordhatták. A talpak mérete a mai méretezést tekintve kicsinek mondható, 33-34-es, a legnagyobb talpak mérete sem haladja meg a 38-as nagyságot.

**346**A felsőrészek egy-két nagyobb darabtól eltekintve apróbb betét vagy bélésdarabok, nem nagyon voltak összepárosíthatóak más bőrökkel. Két kisebb bőrdarabon bőrgombok maradtak fenn, melyek a gomboscsizma rekonstrukciójában nyújtottak segítséget. A nagyobb felsőrészdarabok egy része vastagabb bőrből szabott, pl. a 26-, 241-, 252-, 298-as sorszámúak, néhány vékonyabb bőrből, mint pl. a 176-os sorszámú egybeszabott cipő.

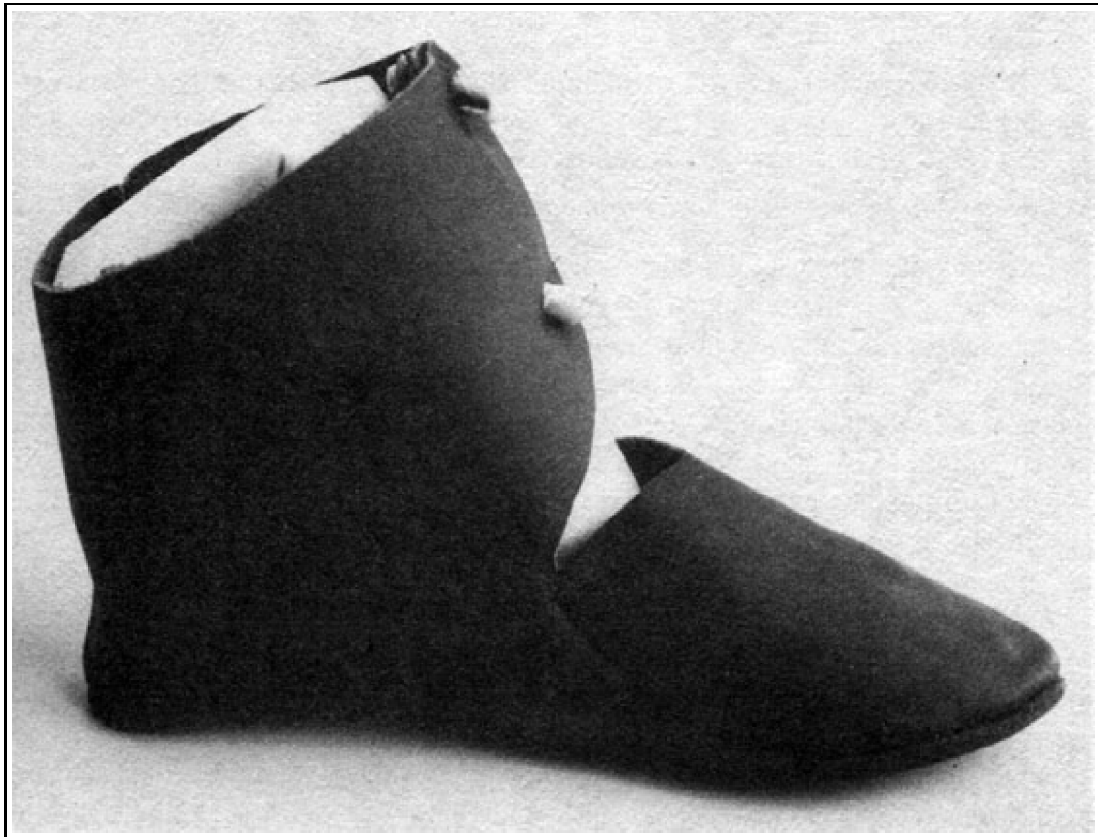
A nem lábbelihez tartozó bőrök közül a börerszényt leszámítva nincs olyan darab, amiből rekonstruálni lehetne bármit.

**1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / MŰHELY / Mocskonyi Melinda: Lábbeli-viselet a XII–XIII. századi Sopronban. A sopron-előkapui bőrleletanyag feldolgozása. / A soproni bőranyag rekonstrukciós eredményei**

### **A soproni bőranyag rekonstrukciós eredményei**

Mindazok után, hogy részletesen bemutattam a fontosabb és jellegzetesebb bőröket, utalva az összetartozó

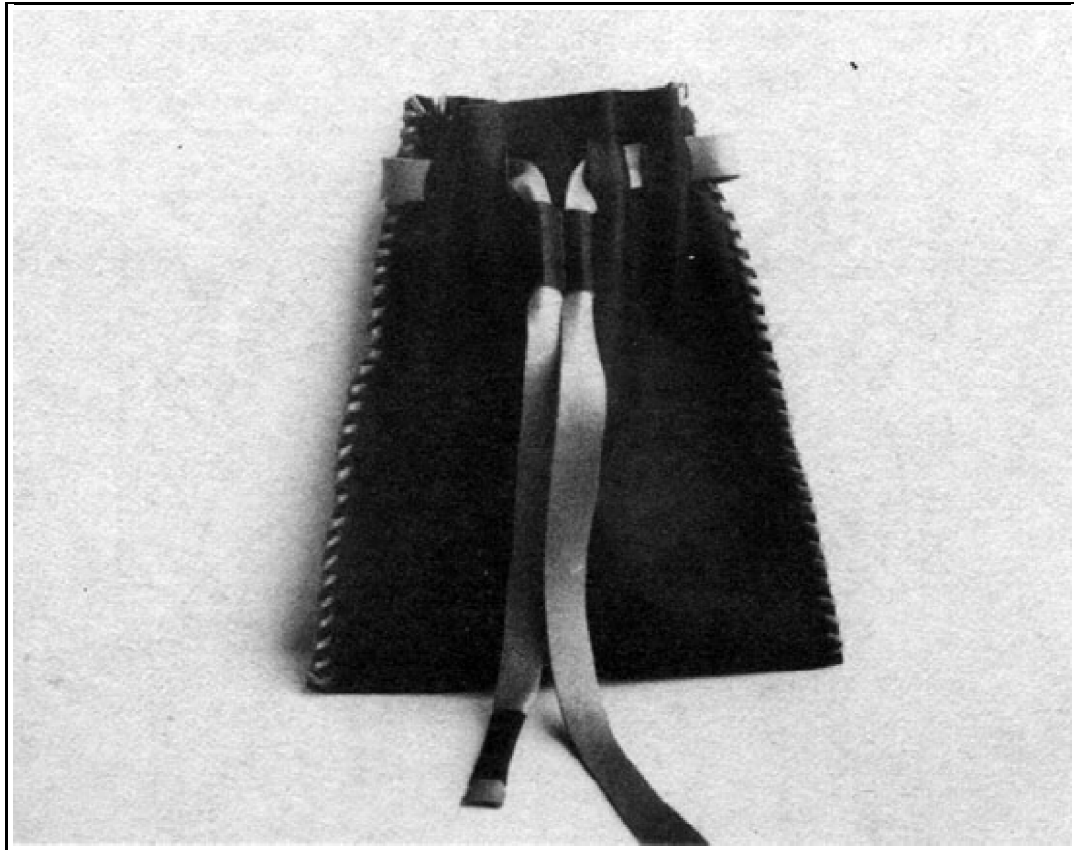
darabokra is; arra térnek most ki, hogy lehetséges-e ezekből a töredékes bőrből egész lábbelit rekonstruálni, és mely típusok lennének ezek.



Fűzős félcipő, Sopron-Eiőkapui ásatás, XII–XIII. sz.

Az egyes darabok összeillesztésekor magát a bőanyagot kell vizsgálni, és a varrási felületeket. Gyakran már első ránézésre is kiszűrhetőek a bőrszín, vastagság, kopási és szakadási felületek alapján összeillő darabok, amit aztán mikroszkópos és vegykémiai vizsgálatokkal is alá lehet támasztani.

**347**A különféle varrásmódokról már volt szó. Két összeillő bőrdarab esetén arra kell ügyelnünk, hogy a varrásmód mind a két bőrön azonos legyen, és a varráslyukak is fedjék egymást.



Börerszény, Sopron-Előkapui ásatás, XII–XIII. sz.

A rekonstruálható lábbelik és a börerszény:

1, Félmagasszárú gomboscsizma. Talpa hiányzik. Cipőszáron 4 db nagyméretű gomblyukkal, másik száron 4 db bőrgombbal. (9. kép) Szabásmintája három darabból áll: orr és az egyik szár egybeszabva, másik szár oldalbetétként bevarrva, és a hátsó kéregbetét. A rekonstrukció a 26-, 77- és 38-as sorszámú darabok segítségével volt elvégezhető.

Talp hossza: 21.5 cm

Szár magassága: 18.5 cm

Ha a középkori lábbelimereteket és azt a tényt figyelembe vesszük, hogy a földben és a restaurálás során a bőrök némileg zsugorodnak, azt mondhatjuk erről a [348](#)gomboscsizmáról, hogy a mai kb. 33–34-es méretnek megfelelően eredetileg női lábbeli volt. [38\(86\)](#)

2, Száras, fűzős bokacipő, szárain 2-2 db hasított fűzőlyukkal. (10. kép) Talpa hiányzik. A rekonstrukció a 298-as és a 252-es sorszámú bőrök alapján volt elvégezhető. Szabásmintája 3 darabból áll: orr és az egyik cipőszár egybeszabva, másik szár oldalbetétként bevarrva, és a hátsó kéregbetét.



Munkapadja mellett dolgozó tímár a Reini Mintakönyvből, a XII–XIII. sz. fordulójáról

349 Talp hossza: 22.0 cm  
Szár magassága: 15.0 cm

Talpméretét tekintve ez a lábbeli is a mai 33–34-es méretnek megfelelő a középkorban női lábbeli lehetett.

3. Egybeszabott bocskorcipő, lehetséges rekonstrukcióit az anyagvizsgálati fejezetben ismertetem.

4. Bőrerszény, egy bőrből szabott, két szélén összeöltve. Az erszény száját bőrsinórral húzták össze.

A rekonstrukció a 174-es sorszámú bőr alapján készült.

Magassága: 16 cm  
Szélessége: 15 cm

A soproni és budai anyag összehasonlítása kapcsán elmondhatjuk, hogy habár jelenleg már több kartondoboznyi bőranyag áll rendelkezésünkre, a felhasználható, viselettörténeti adatokat is hordozó darabok száma még nagyon kevés. Ezekből a budai anyaggal kapcsolatosan három, a soproni anyaggal kapcsolatban szintén három cipőt és egy bőrerszényt lehetett rekonstruálni. A lábbelitípusok Budán és Sopronban nem voltak egyezők. Budáról bokacipők és egy magasszárú csizma került elő, Sopronból

egybeszabott bocskorcipő, száras-fűzőscipő és egy félmagasszárú gomboscsizma. Természetesen ez nem jelenti azt, hogy Sopronban nem hordhattak bokacipőket és magasszárú csizmaféléket, Budán pedig száras félcipőket, félmagasszárú csizmákat. A bőrleletanyag gyarapodásával várhatjuk a további eredményeket kora- és későközépkori lábbeliviseletünk kérdésében.

## **1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / MŰHELY / Mocskonyi Melinda: Lábbeli-viselet a XII–XIII. századi Sopronban. A sopron-előkapui bőrleletanyag feldolgozása. / A soproni bőryanag párhuzamai külföldi leletanyagokban**

### **A soproni bőryanag párhuzamai külföldi leletanyagokban**

A Sopron-Előkapui ásatás bőrleletanyagából rekonstruált lábbelitípusok jól ismertek külföldi régészeti leletanyagokból is. XIII. századra keltezett magasszárú gomboscsizma került elő a németországi Mindenből, városi ásatásról.<sup>39(87)</sup> Az ásató egy vargaműhelyre bukkant, melynek hátsó udvari részéből, XIII. század végi járósintből cipőmaradványok és bőrhulladékok kerültek elő, az épület déli harmadában pedig két cserzőödröt tárt fel.

A Bécs melletti Klosterneuburgból szintén került elő gomboscsizma. A félmagasszárú csizma sarok és szárának darabját találták meg, amely két bőrgombot is tartalmazott.<sup>40(88)</sup>

A XIII–XIV. század során a gomboscsizma egy igen elterjedt lábbelitípus lehetett, a csizmaszárhoz tartozó gomb és gomblyuk kiképzésére többféle forma is használatban volt. A régészeti leletanyagok azt mutatták, hogy ennek a lábbelitípusnak a viselete főként a nők és a gyermekek körében volt elterjedt.<sup>41(89)</sup>

A soproni félmagasszárú fűzős cipőhöz hasonló lábbelik szintén elterjedtek voltak Európa-szerte a XIII–XIV. század folyamán.

A cipő fűzősmódjával teljesen megegyező lábbelik Lengyelországból, Gdanskból is nagyszámban ismertek a XIII. századból.

<sup>350</sup>Az általam rekonstruált bőrszényhez teljesen hasonlót ismerünk a lengyelországi Wolinból, IX–XII. századra datált bőrleletanyagból<sup>42(90)</sup> és Lübeckből, ahonnan egy XIII. századra datált bőrszény került elő.<sup>43(91)</sup> Ezeket a bőrszényeket feltehetőleg zsebben hordhatták, apróbb személyes holmik, és főleg pénz tárolására szolgálhattak.

### **Magyar bőr. A bőrkikészítés és szerszámai, szabás és varrástechnikák.**

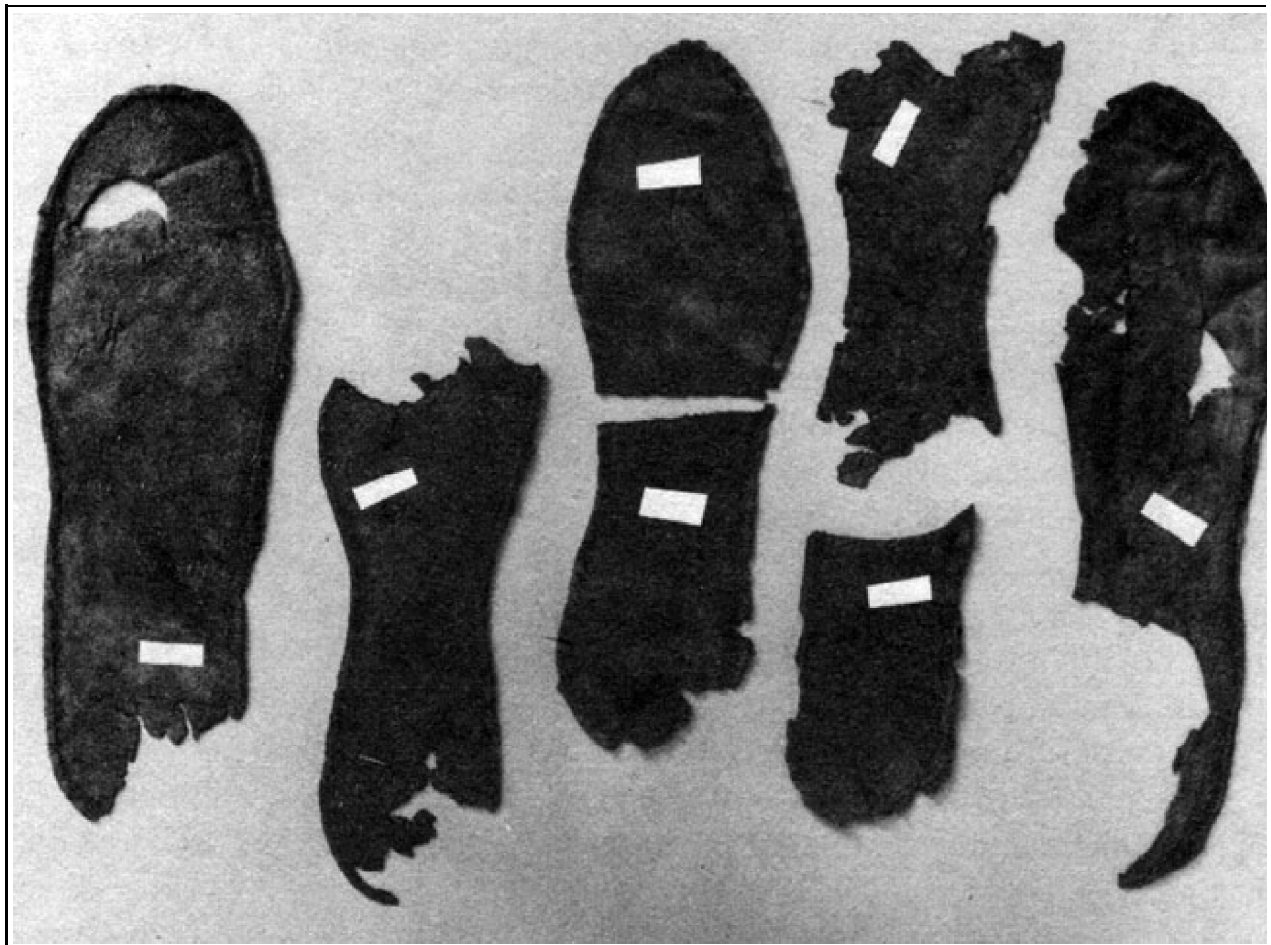
A magyar bőr és bőripar múltja középkori történelmünkben elég világosan és körvonalazhatóan tárul elénk. Néhány szerző leírása szerint a középkorban angol, német, francia és olasz földön igen keresettek voltak a magyar bőrből készült szíjfélék, lószerszámok, kocsifüggesztő szíjak, sőt bőrnadrágok és bőrharisnyafélék is. Ez utóbbiak a lancasteri hercegség 1393–94. évi számadási könyveiben szerepelnek.<sup>44(92)</sup> A magyar bőr annyira keresett volt, hogy IV. Henrik francia király egy bőrkikészítésben járatos embert küldött Magyarországra, hogy ott a magyar bőr kikészítését megtanulja. Ez meg is történt, és lassan francia mesterek is kezdtek bőrt magyar módra kikészíteni.

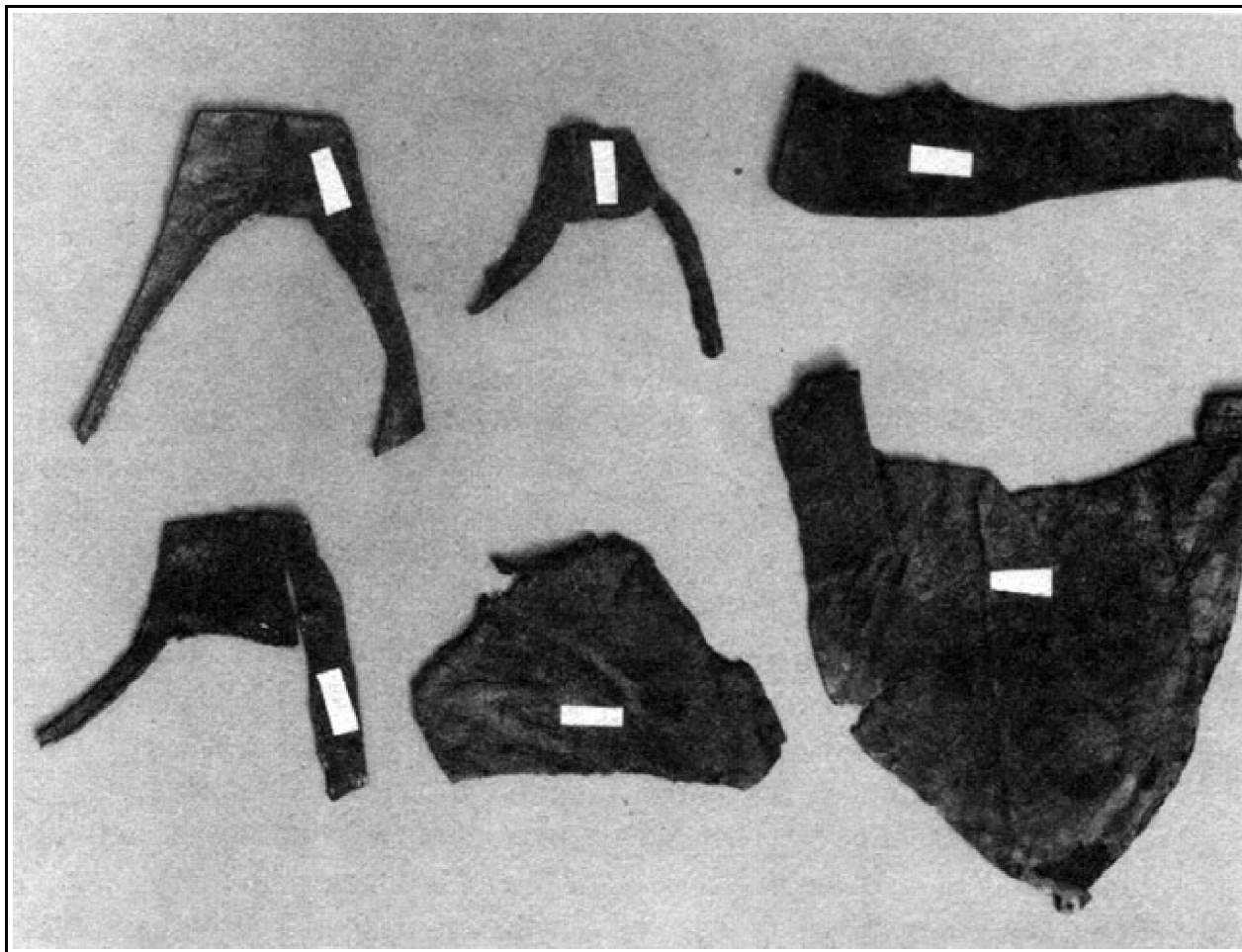
Az ősi magyar bőrkikészítési mód a timsós (alumíniumos) cserzés volt, melynek technikáját a magyarok magukkal hozhatták a Kárpát-medencébe. Magyar leírást erről a technikáról eddig nem ismerünk, de egy



La Lande nevű francia szerző 1767-ben leírta az összes, francia földön gyakorolt bőrkikészítési módokat, többek között a magyar módra való bőrkikészítést is. Munkájának címe: L'art de l'hongroiseur.<sup>45(93)</sup> Eszerint a magyar bőroket ásványi anyagokkal készítették ki: timsóval és konyhasóval, igen rövid idő alatt (2–4 hét), ellentétben a csersav tartalmú növényi anyagokkal történő hosszadalmas, a középkorban 2–4 évig is eltartó növényi cserzéssel.

A magyar bőroket késsel szőrtelenítették, majd timsóval, konyhasóval kenték be, és ilyen oldatban taposták meg őket. Később a bőrt megszáritják, s miután megszáradt, parázs fölé tartják. A melegtől megnyílt pórusok jól beveszik a forró faggyút, amellyel végül bekenik a bőrt. Az így kapott kész bőr színe fehér. Igazából a faggyúval kezelt timsós-faggyús magyar bőr volt Európa-szerte kedvelt és különlegesnek számító árucikk a középkorban; magát a timsóval történő cserzémódot nem a magyarok terjesztették el Európában.<sup>46(94)</sup>





351 Cipőtalpak és felsőrészek a Soproni-Előkapui ásatás bőrányagából, XII–XIII. sz.

Mivel a magyar módra készült, késsel szőrtelenített bőrök felületében – barkájában – a szőrök gyökerei bentmaradtak, az ilyen bőrök sűrűbbek, erősebbek voltak, szakítószilárdságuk a nyers bőréhez volt hasonló. A meszezéssel-erjesztéssel szőrtelenített, cserzett bőröknél a gyökerestül kitépett szőrök helyén sok kis apró lyuk maradt, ami a bőröket gyengítette, ezért a cserzéssel készített bőrök rugalmassága jóval 352gyengébb a timsóval készült bőrökénél. A magyar bőr igen jó szakítószilárdsága volt az oka annak, hogy a bőrfajta a középkori és a még későbbi Európában is oly keresett volt.

Magyarországon a XIX. század végéig a timsós cserzés mellett a legelterjedtebb a növényi cserzémód volt. A több évezrede ismert eljárás tapasztalati kísérletek útján fejlődött egészen a múlt századig. Növényi cserzéssel készült a legtöbb ásatási lábbelilelet, az iparművészeti bőrmunkák (doboz-borítások, tokok, tarsolyok stb.) nagy része, nyeregborítások, bőr miseruhák, bútorkárpitok stb. Az így cserzett bőrök színe a világosbarnától a sötétbarnáig terjed, de sárgás vagy vöröses árnyalatú is lehet. A növényi cserzőanyagok a növények különböző részeiben halmozódnak fel: a fák kérgében, gyökerekben, termésekben, levelekben és gubacsokban. A Magyarországon használt növényi cserzőanyagok közül a legfontosabbak a tölgykéreg, fenyőkéreg, fűzkéreg, vadgesztenyefa kérge, a gubacs és a szömörce. A cserzési folyamatot a következőképpen végezték: az áztatott, meszezett, kutyáürülékkel pácolt bőröket kettesével zsákszerűen összevarrták, és az így létrejött tömlőket meleg, áztatott szömörcelel és porral töltötték meg,

cserzővályúban egymásra rakták, és kövekkel nehezítették. A nyomás belülről átszivárogtatta a cserzőanyagot. A másik módszer az volt, hogy a cserlével megtöltött vályúba tett bőroket erőteljesen megtaposták. Cserzés után a bőroket folyóvízben alaposan kimosták. A folyamatot ún. gödrcserzéssel is végezték, melynek során a bőrt gödörbe helyezve, fokozatosan erősödő cserlevek hatásának tették ki.

Áttérve a szabás- és varrástechnikák kérdésére elmondhatjuk, hogy a cipőkészítés első művelete a mértékvétel, ezt követi a bőr nagyjából történő darabolása, majd a cipő mérték szerinti kiszabása, és legvégül összevarrása. Minden valószínűség szerint a középkori lábbelikészítő mesterek is ezen munkafolyamatok alapján dolgoztak.

A cipőfelsőrészek kiszabásakor sablonokat is alkalmaztak segítségképpen. A sablonok utáni apróbb javításokra a nagymennyiségekben visszamaradt hosszú, vékony nyesedékek is utalnak. A kiszabott lábbelit kifordított állapotban kaptafára igazították, azon formázták és varrták. Miután a varrással teljes egészében elkészültek, akkor fordították vissza a cipőket. A varráshoz viaszozott lenszálakat használtak, a viaszra a vízállóság növelése érdekében volt szükség.

A talpakat és felsőrészeket az ún. talplevarró öltésekkel varrták össze. Talp és felsőrész összevarrásánál a tartósság érdekében dupla cérnát is alkalmaztak. A felsőrészek varrásakor arra törekedtek, hogy minél kevesebb varrással dolgozzanak, mivel a lábbelik általában a varrások mentén a legsérülékenyebbek, továbbá a kevés szabás és varrásnyom következtében a bőrök könnyen újrafelhasználhatóak voltak. Felsőrészek egymáshoz való összevarrásánál az ún. összevarró öltéseket alkalmazták, melyek apróbb lyukúak és sűrűbben helyezkednek el, mint a talplevarró öltések. Kisebb betétdarabok, nyelvek, bélések bevarrását szimpla cérnával és ún. szegélyöltésekkel végezték. Ilyen apró öltésekkel erősítették meg a fűzőlyukak környékét is.<sup>47(95)</sup>

A megsérült cipők javítása a foltozóvarga dolga volt. A foltozóvargák főleg összevásárolták a rossz cipőket, helyrehozták azokat és továbbadták a szegényeknek. Cipőfelsőrészeket általában ritkán kellett javítani, mivel a talpak hamarabb elkoptak a nagyobb igénybevétel miatt. A talpak javítása, vagyis a talpalás nehéz munkafolyamat <sup>353</sup>volt, mivel a régi talpat teljes egészében le kellett fejteni, és újat visszavarni. Éppen ezért gyakrabban csak nagy, szabálytalan alakú bőroket, ún. pót-talpakat erősítettek az eredeti talphoz, mintegy foltképpen.

Az egyes munkafolyamatokhoz használt szerszámok régészeti ásatásokról mindeddig kis számban kerültek elő. Csak feltételezhetjük, hogy az alapvető eszközök – árák, öltésbőkők, szabókések, tűk – az évszázadok során nem mentek át túlságosan nagy változásokon.

Wolini leletanyagból csont, fa és vasszegek, továbbá vas, csont és szaru árák kerültek elő.<sup>48(96)</sup> A baseli bőranyag fa és csonttűket, vas, fa és csontból készült árákat, bronz gombostűt, ollót, tímárkéseket, dörzsölőköveket és egy tölgyfából készített fateknőt tartalmazott. Melyben a bőroket áztathatták és puhíthatták.<sup>49(97)</sup>

A bőrkikészítés néhány mozzanatát és eszközét korabeli ábrázolások is megörökítik. Munkapadja mellett dolgozó tímárt ábrázol egy XVI. század elejére keltezett sírkő a budai domonkos kolostorból.<sup>50(98)</sup> Ugyanezt a munkafolyamatot láthatjuk a Reini Mintakönyv egyik metszetén is a XII–XIII. század fordulójáról.<sup>51(99)</sup> (12. kép)

A bőr húsolásakor használt ún. húsoló kés látható egy 1698-ból származó metszeten.<sup>52(100)</sup> A két kézben

fogható fanyelű, ívelt pengéjű késsel a bőr húsoldalán levő hájshártyát távolították el.

## **1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / MŰHELY / Mocskonyi Melinda: Lábbeli-viselet a XII–XIII. századi Sopronban. A sopron-előkapui bőrleletanyag feldolgozása. / A soproni lábbeli bőrök anyagvizsgálata és rekonstrukciói**

### **A soproni lábbeli bőrök anyagvizsgálata és rekonstrukciói**

A bőrök pontos meghatározása és a lehetséges darabok összepárosítása után magát a bőrányagot is vizsgálat alá vetettük. Igaz, olyan részletes vegyi vizsgálatot, mint amit annak idején a budai anyaggal kapcsolatban készítettek,[53\(101\)](#) nem állt módomban elvégeztetni. Azt azonban a soproni anyag esetében is vizsgáltuk, hogy mely állatok bőreit használhatták a talpak és felsőrészek készítésekor.

Ennek megállapítása, amennyiben a bőr barkázata – az írha szemölcsös rétege – nincs teljesen lekopva, mikroszkóp segítségével könnyen elvégezhető.

A soproni bőrökkel kapcsolatos mikroszkópos vizsgálatokat B. Perjés Judit és Kissné Bendefy Márta restaurátorok végezték el.[54\(102\)](#) A vizsgált bőrányag sajnos igen nagy hányadánál a barkaréteg teljes lekopása miatt nem tudtak megállapítani semmit. Ez főként a talpak esetében volt így, melyek a fokozottabb igénybevétel miatt erőteljesebb kopásnak voltak kitéve, mint a felsőrészbőrök. A talpakat egyébként majdnem mindig a vastagabb és erősebb marhabőrből készítették. Erre utal a budai anyag két talpbőrének anyagvizsgálata is. A külföldi bőrányagok közül a lübeckiekkel [354](#)kapcsolatban közöltek anyagvizsgálati eredményeket, melyekből szintén kitűnik, hogy főként szarvasmarha és borjúbőrt használtak a cipőtalpak készítésénél.[55\(103\)](#)

A soproni anyagból két talpat – 215 és 218-as sorszámokkal – juhbőrként határoztak meg. Vélhetően a fa- és bőrtalpakkal hordott vékonyabb talpú cipők esetében a vékony juh- és kecskebőr is megfelelő volt talpbőrként.

A soproni cipőfelsőrészeket vizsgálva már több eredmény adódott. A megvizsgált bőrök közül pontosan beazonosíthatóak a következő bőrdarabok voltak:

- 1, Kéregbetét, juhbőr (öreg állattól)
- 26, Gomboscsizma felsőrészbőre, juhbőr
- 77, Gomboscsizma felsőrészének kiszakadt darabja.. juhbőr
- 176, Egybeszabott bocskorcipő felsőrész és talpbőre, erősen lekopva, juh- vagy kecskebőr
- 241, Lábfejet borító felsőrészbőr, borjúbőr
- 252, Félmagasszárú cipő szára gomblyukakkal, juhbőr
- 287. Lábbeli felsőrészbőr 1 db bőrgommbal, juh vagy kecskebőr
- 298. Lábfejet borító felsőrészbőr, juhbőr

A lábbelibőrökön kívül a 174-es sorszámú erszényről is megállapítható volt, hogy kecskebőrből készült, méghozzá a bőr puhasága, és a szőrtüszők kicsiny mérete alapján fiatal állat bőréből.

Bőröket vizsgálva jellemző adat lehet a vastagságuk is, amit speciálisan erre kifejlesztett műszerrel lehet mm pontossággal megmérni. Az általunk megmért néhány bőrdarab vastagsága megerősítette a mikroszkópos vizsgálat eredményeit. A bőrök vastagságát illetően a legkisebb értékek a kecskebőrnél, azt



követően a juhbőrnél, majd borjúbőrnél mérhetőek. Legvastagabbak a talpak számára kikészített marhabőrök voltak.

Az általunk mért adatok a következők voltak: gomboscsizma orr-részének bőre 2,0–2,3 mm, szára 1,3–1,5 mm. Fűzős félcipő orr-része 1,9–2,4 mm, szára 1,6–2,0 mm. Egybeszabott bocskorcipő felsőrészbőre 0,9–1,2 mm. Az erszény bőrének vastagsága 1,0–1,3 mm volt.

A lábbeli felsőrészbőrök, ahogyan ezt a soproni anyag is alátámasztja, általában kecske vagy juhbőrből készültek, olykor a szintén vékonyabb és puhább borjúbőrt is alkalmazták.

A bőrök cserzési módját a soproni anyag esetében nem vizsgálták, de feltételezhető, hogy a legtöbb ásatási lábbelilelethez hasonlóan a soproni bőrök kikészítésénél is növényi cserzési módot alkalmaztak. A növényi cserzémódra utal a bőrök színe is, mely világosbarnától a sötétbarnáig terjed, olykor sárgás vagy vöröses árnyalattal.

355Az anyagvizsgálatokon kívül néhány lábbeli és a bőrszény rekonstrukciós munkáinak elvégzésére is sor került. A munkát a Képzőművészeti Főiskola restaurátor szakos hallgatói, készítéstechnikai gyakorlat keretében készítették el B. Perjés Judit restaurátor irányításával. Az eredeti bőrdarabokat mintának véve a rekonstrukciós munka során először textilből, majd bőrből készítették el a pontos szabásmintát, és varrták össze a darabokat. A hiányzó részeket – szárat, hátsó kéregbetét darabokat – a textilből elkészített mintadarabok alapján pótolni tudták, mivel az eredeti bőrök a cipők alapformáját és méretét pontosan meghatározták.

Kivételes darab az egybeszabott bocskorcipő, melynek pontos rekonstrukcióját nem sikerült elkészíteni a fennmaradt bőrdarab túlságosan is hiányos és nehezen értelmezhető volta miatt. Lehetséges, hogy ennek a cipőnek a kapcsán egy selejtes, elszabott lábbelivel állunk szemben, habár a bőr erőteljes kopottsága arra utal, hogy a cipőt igencsak hosszasan viselheték.

Kisebb korrigálásokkal végülis két feltételezett, vagyis lehetséges cipőrekonstrukció készült el, melyek azonban nem teljesen pontos és hiteles másolatai az eredeti bőrdarabnak. Az egyik változat lábfejen felül varrott, bebújós bokacipő, mely vastag, áthajló pánttal záródik, amit két gombbal gomboltak hozzá a másik oldalhoz. Talp: 21,5 cm, a cipő oldalának magassága 7 cm. A másik változat egy kicsit csámpás, nyitott felsőrészű, bebújós bokacipő. Az eredeti bőr kicsit elforgatva úgy lett összevarrva, hogy a varrásnyom körbe a cipő orrán, a talp felett fut. Talp: 24 cm, a cipő oldalának magassága 6,5 cm. Az eredetileg elképzelt kicsit magasabb szárú típus nem volt kivitelezhető.

Kevesebb problémát okozott a bőrszény rekonstrukciója, mely gyakorlatilag teljes egészében fennmaradt, és így a pontos szabásmintát és méreteket levéve kiegészítések nélkül megvarrható volt. (11. kép)

A soproni bőrszényből végülis három lábbelit és egy bőrszényt lehetett rekonstruálni. A fennmaradt több száz bőrdarabot tekintve ez talán túl kevésnek tűnhet, de ha belegondolunk abba, hogy a leletanyag várások betöltését képezte, vagyis hulladék volt, igazán elégedettek lehetünk ezzel a három cipővel is.

A soproni lábbeliananyag, kiegészítve a budai vár kútjaiból előkerült cipőkkel, már némiképpen reprezentálja a magyarországi középkori lábbeliviseletet. Az egészen magasszárú csizmától kezdve a félmagasszárú gomboscsizmán, fűzős szárascipőn át, az oldalt és lábfejen fűződő bokacipőig, és az egybeszabott bocskorcipőig többféle típus is megtalálható közöttük.

A külföldi lábbeliananyagokkal összevetve a magyar anyag még messze nem teljes, remélhetőleg az újabb és



újabb leletegyüttesek felszínre kerülésével, s az eddigi esetleg még fel nem dolgozott anyagok publikálásával egyre színesebb és teljesebb képet alkothatunk középkori lábbeliviseletünkről.

## 1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / MŰHELY / Boronkai Szabolcs: Arcképek Sopron XIX. sz.-i német nyelvű irodalmi életéből 5. Király József Pál 1810–1887

### 356 Boronkai Szabolcs: Arcképek Sopron XIX. sz.-i német nyelvű irodalmi életéből 5. Király József Pál 1810–1887

Király József Pál 1810-ben született Nyíregyházán, apja Király János tanító, anyja Félix Julianna.<sup>1(104)</sup> Mivel a család evangélikus vallású volt, a fiút tizenkét évesen az eperjesi kollégiumba küldték. 1827-től Pozsonyban tanult teológiát és zenét, emellett énekelt a Szent Mihály-templom kórusában. Tanulmányai befejezése után magántanár lett a Scherz családnál. 1834–35-ben újra teológiát tanult, ezúttal a bécsi egyetemen, ahol kitűnő basszus hangjának köszönhetően csaknem szerződtették az Operába. A következő évben volt tanítványát. Scherz Józsefet kísérte el nyugat-európai tanulmányújtjára. Ezután újra magántanár lett, gróf Forgách Károly fiát tanította. Az arisztokrata család a teleket Bécsben töltötte, ahol Királynak alkalmi nyílt több híres költővel és művésszel, pl. Grillparzerrel és Anastasius Grünnel, vagy éppen Liszt Ferencsel megismerkedni. Szerződésének lejártá után, 1843-tól a selmebányai evangélikus líceum tanára lett.<sup>2(105)</sup> Először logikát és retorikát, később algebrát, geometriát és természettudományokat tanított. 1848–49-ben az intézmény igazgatójává választották. Sehmebányán vette feleségül 1845-ben Lukách Zsuzsannát. Miután a soproni líceumot átvette az egyházkerület, Királyt hívták meg 1853-ban Sopronba igazgatónak. 1856-ban újabb nyugat-európai utazást tett, barátjával, Kolbenheyerrrel pénzt gyűjtött a tanítóképző számára. Mikor 1860-ban a soproni teológiát összevonták a líceummal, Király lemondott igazgatói tisztségéről Müllner Mátyás, a teológia addigi igazgatója javára. Természetesen továbbra is az iskola tanára maradt, tanította pl. Ludwig Duxot, a későbbi Dóczy Lajost. 1862-től órákat adott a tanítóképzőben is, majd 1869-től 1882-ig annak igazgatója lett.<sup>3(106)</sup> 1883-ban, 73 évesen ment nyugdíjba. Akárcsak barátja, Kolbenheyer, ő is Karsay Sándor püspöktől vehette át a Ferenc József rend lovagkeresztjét. Utolsó éveit lányánál töltötte Kismartonban. Itt halt meg 1887-ben.

Király irodalmi tevékenysége nem mérhető össze Artnerével. Petzével vagy Kisével. Nem volt kitűnő műfordító sem, mint Kolbenheyer. Úgy gondolom, személye mégis kiemelhető, kiemelendő a század második felének alkalmi költői (Fabricius András, Bertók Sándor stb.) sorából. Elsősorban a város és az iskolák életében játszott központi szerepe, illetve a német nyelvű férfi dalegylet megalapítása indokolja ezt.

Király rengeteg alkalmi verset írt német, magyar és latin nyelven városi és iskolai eseményekre és különböző barátaihoz. Éppen ezért itt most csak a fontosabb német nyelvű munkáit vesszük sorra. 1866-ban adta ki *Erinnerungen*<sup>4(107)</sup> (Emlékek) című kötetét. A gróf Forgáchéknál hallott családi legenda és a Scherz Józseffel tett svájci út élményei mellett főleg alkalmi költemények találhatók benne. Több soproni <sup>357</sup>személyhez (Benczúr Márton gyógyszerészhez, Flandorffer Ignác kereskedőhöz), de általában a város polgárságához is írt verset:

*Man will die Löwerlust euch, Bürger, über deuten  
Und meint, dass Baumzucht euch dem Weltverkehr entrückt,  
Nur Rahen sind's, die sich im Krachzen üben, streiten –*

*Ein geiles Obstgewürm, das eure Frücht' umstrickt.*

*Auch Schulen, Kirchen baut und Thürme euer Fleiss,  
Am Nörgeln stirbt der Spott, der That gebührt der Preis.*<sup>5(108)</sup>

Évszám nélkül jelent meg *Satyrisch-humoristische Idylle*<sup>6(109)</sup> (Szatirikus-humorisztikus idill) című műve. A mintegy tíz oldalas vers az óvodák apoteózisa. Bemutatja Mephisto és tizenkét „apostolának” mesterkedéseit, melyek előtt a gyerekeket csak az óvónők munkája mentheti meg.

Már nyugdíjas korában fejezte be utolsó kötetét *Ernst und Scherz*<sup>7(110)</sup> (Komolyság és vidámság) címmel. Egyik legfontosabb verse kulturális és nyelvi hovatartozásáról szól:

*Ein schlichter Ungar schreibt in deutscher Sprache?  
Gehört das auch zum Dualismus Streite?  
Steht er vielleicht als kampfentschloss'ne Wache,  
Dass man die Gränze ja nicht überschreite?  
Ach nein! was haben dann im Musenhaine  
Ein Pyrker und ein Strehlenau verbrochen?  
Man liest sie gern weit ab vorn deutschen Rheine, –  
Die Ungarn haben, für die Welt gesprochen.  
Und was Petöfy bot in Zauberklängen,  
Es blieb nicht eingezwangt in Puszta-Gründen, –  
Und hallt noch überall in Lust- und Gramgesängen, –  
Der Deutsche kann magyarisch auch empfinden! –  
So mag ein Ungar auch sich dankbar sonnen  
Im hellen Licht der deutschen Dichter Sterne,  
Und sehnt er sich nach ew'gen Geister Wonnen,  
Grüsst segnend ihn sein „Grün“ aus heil'ger Ferne!*<sup>8(111)</sup>

A magát mindig magyarnak valló Király leginkább németül verselt, ezt a kötetet is Lenau, Grillparzer, Grün és Kolbenheyer emlékének ajánlotta. A legtöbbit idézett német költő azonban Heinrich Heine, akit 1856-ban Párizsban betegágyán meg is látogatott. A magyar lírikusok közül pedig Aranyt szólítja meg egy költeményben:

<sup>358</sup>*Dass ich an dich oft schnippisch schrieb  
In vaterländischen Weisen  
Und dir den Witz nicht schuldig blieb  
Das könnt ich leicht beweisen –  
Wenn dir magyarisch näher lag,  
Das fand ich sehr natürlich:  
Gestatte mir, dass ich dir sag'  
Die Meinung deutsch gebühlich.  
Nur auf das Eine will ich dich  
Im Ernst bedenklich machen:  
Du kannst wol dichten königlich,*

*Versuch einmal zu lachen!  
Wozu dient dir der starre Gram?  
Wozu die kalte Trauer?*

*Wozu der düstre Lebenskram?  
Mach' dir die Zeit nicht sauer!  
Das Zwerchfell will erschüttert sein  
Das ist die wahre Finte,  
Nun! trink zuweilen guten Wein, –  
Dann brauchst du keine Tinte.*[9\(112\)](#)

Mint már említettem, Király alapította 1859-ben a „Dalfüzér” (Liederkranz) nevű német nyelven éneklő férfi dalegyletet.[10\(113\)](#) A kórus elődjét, az evangélikus egyházközség énekkarát 1848-ban hozta létre Christian Altdörfer, Leopold Petz veje. A dalegyletek alapítása tipikus kispolgári jelenség a múlt század második felének német városaiban. Így a „Dalfüzér” is hamar társakra talált, főleg a szomszédos Ausztria kisvárosainak kórusaiban. Kölcsönösen meglátogatták egymást, vagy éppen közös dalos ünnepeket rendeztek pl. 1862-ben Savanyúkúton. ahol a bécsújhelyi és az ebenfurti egylet találkozott a sopronival. Király versben köszöntötte az eseményt, melyből világosan kiderül, hogy nyelve ellenére a „Dalfüzér”-t magyar egyesületnek tartotta:

*Magyaren Deutsche eilt zum Schwur,  
Ein Himmel segnet eure Flur;  
Ein Fürst und ein Bestreben,  
Drum heb' ich's dritte Glas empor,  
Es juble laut der Sängerkhor  
Das Vaterland soll leben!!* –[11\(114\)](#)

Az osztrákok sem gondolták másképpen, mindenesetre erről tanúskodik a bécsújhelyi katonai akadémia meghívólevele. Azért örülnének a „Dalfüzér” jelenlétének a Mária Terézia-szobor leleplezésekor

[359](#)(...) *damit dieses Fest der gefeierten höchstseligen Kaiserin Maria Theresia, mit Hinblick auf die historische Opferwilligkeit des so hervorragend und glänzend bewahrten Patriotismus zur erhaltung der Monarchia von Seite Ungarns, – verherrlicht werde.*[12\(115\)](#)

1863-ban Sopronban rendezték az első magyarországi dalosünnepet, melyre húsz hazai és osztrák kórus hatszáz tagját hívták meg. Kolbenheyer és Király is verset írt az esemény tiszteletére, az utóbbit Altdörfer meg is zenésítette.[13\(116\)](#) Király csak 1861-ig töltötte be a „Dalfüzér” elnöki tisztét, ezután 1873-ig annak alelnökeként dolgozott. Az új elnök Ferdinand Braun (Braun Nándor), a Városszépítő Egylet egyik alapító tagja lett. A dalegylet egyre népszerűbbé vált, szívesen támogatta a városi értelmiség és a nagypolgárság. Leopold Petz fia, Ernst Petz harkai lelkész a kórus levéltárosa volt. a tiszteletbeli tagok között találjuk a festő és műkincsgyűjtő Storno Ferencet, vagy Moritz Kolbenheyer fiát, Kolbenheyer Ferenc építészt, sőt Liszt Ferencet is. A város leggazdagabb kereskedői és gyárosai, mint Flandorffer Ignác, Hillebrand Imre, Lenck Emil és Lunkányi Károly pártoló tagok voltak. A „Dalfüzér” zenés estjei, álarcosbáljai és borfesztiváljai a legkedveltebb társasági események közé tartoztak. Több intézmény számára adott jótékonyági hangversenyeket és a városba látogató hírességeket szerenáddal köszöntötte.

Király József Pál Kolbenheyerhez hasonló alkalmi költő volt, de műfordítással nem foglalkozott. Ő már semmilyen területen sem próbált a német vagy a magyar irodalom nagyjai közé emelkedni, kizárólag városa életében játszott jelentős szerepet. Ugyanakkor személye és munkássága kitűnő példája egy sajátos soproni jelenségnek. A városi lakosság jó része német anyanyelvű, erőszakos magyarosító törekvés nincs. Ennek – és Ausztria közelségének – ellenére a polgárság magát tudatosan magyarnak vallja. Az ide érkező magyar anyanyelvű tanár németül versel, de anélkül, hogy ez magyar identitástudatát megzavarná. Sopron és Bécsújhely egymáshoz közel élő, azonos dialektust beszélő, hasonló dalokat éneklő polgárai számára egyértelmű az egyik magyarsága és a másik német volta.

## 1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / SOPRON KULTURÁLIS ÉLETE

---

### 360 SOPRON KULTURÁLIS ÉLETE

---

#### 1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / SOPRON KULTURÁLIS ÉLETE / Winkler Gábor: Kubinszky Mihály 70 éves

#### Winkler Gábor: Kubinszky Mihály 70 éves

Dr. Kubinszky Mihály ny. egyetemi tanár ez év szeptember 17-én ünnepli hetvenedik születésnapját: a jeles építész szakíróval, építéstudomány kutatóval, városunk hűségese polgárával a nagy esemény előtt, a Soproni Egyetem Építéstani Tanszék professzori szobájában beszélgettem. Mindenekelőtt gazdag életútjának fontos állomásairól, sikereinek titkairól kérdeztem.

Kubinszky Professzor neve hallatán legtöbbünknek mindenekelőtt Sopronhoz való erős kötődése jut eszünkbe. Az ünnepelt azonban árnyaltabban fogalmaz, hiszen ő az egész soproni régióhoz vonzódik, „Fertőtől egészen a Semmeringig” – vallja. Sopronon belül pedig mindenekelőtt a Lőverekhez. És nem csak a tájhoz és építészethez, hanem a társadalomhoz, ezen belül különösképpen a helyi építészek társaságához. Mindezen nincs mit csodálkozni, hiszen Sopronban született, életének döntő részét szülővárosában töltötte el. Gyorsan hozzáfűzi azonban, hogy maga a Kubinszky család nem soproni, hanem trencsényi eredetű és a törökök kiűzését követő betelepítésekkel került az Alföldre. A dédapa id. Kubinszky Lajos (1818–1885) a nagyváradi püspökség jogtanácsosa, a helyi érdekű vasútépítés kezdeményezője volt, öccse, Kubinszky Mihály (1824–1881) pedig Tinin (Knin) címzetes püspöke. A Mihály név családjukban tőle öröklődött apáról fiúra. „Egyébként is a legsopronibb név” – jegyzi meg, a Szt. Mihály plébánia révén is.

A nagyapa, Kubinszky Lajos (1874–1958) és az édesapa, Kubinszky Jenő (1901–1962) egyaránt huszártiszt volt, és mint ilyen, mindkettő nagy műveltségű, tág érdeklődésű körű, a világ felé nyitott személyiség. A család soproni letelepedése édesapja katonai pályájával függött össze. Mint huszártiszt, az 1921. december 14-én megtartott népszavazás idejére Sopronba irányították szolgálatra. Későbbi feleségét, Östör Magdolnát (1903–1956) a domonkos templom előtt ismerte meg, egy mise utáni bemutatkozásánál.

Maga az Östör család Sopron vármegyei származású, az ősök Gyülevizen – ma Zsira község része – gazdálkodtak. Az anyai nagyapa, Östör József (1875–1949) ügyvéd volt, Bethlen István táborában politizáló országgyűlési képviselő. Ő vásárolta meg 1912-ben a Kőkényes-közi löveri villát, melyet unokája megszületése előtt ajándékozott az ifjú párnak. „Akkor Fenyves sornak hívták, melynek nyomvonala azóta megváltozott” – teszi hozzá a pontosság kedvéért. Kubinszky Mihály 1927. szeptember 17-én ebben a házban látta meg a napvilágot. A gesztenyések által körülvevett villát 1892-ben építették és később kibővítették. A család máig hűségesen ragaszkodik e házhoz és éli a löverlakók sajátosan szép életét. Íme az első titok, a Lőverek nagy szeretetének titka.

Az ifjú Kubinszky Mihály gondos nevelésben részesült, melyben a szülőknek és nagyszülőknek egyformán része volt. Mindenekelőtt nagy és alapos nyelvtudásáról érdeklődöm. Miközben hallgatom, megelevenedik előttem a két háború közötti soproni középosztály élete, igényessége, magas kultúrája. Kiderül: a francia nyelv tökéletes ismeretét a nagy műveltségű édesanya szorgalmazta: a gyakorlásban 1936 és 1944 között egy svájci nyelvtanár nő is részt vett, akit a szomszédos Meggyesi-Schwarz családdal együtt Sopronba hívtak. Az angol nyelvtudást az édesapa, az olaszt az anyai nagyapa, Östör József kívánta meg. Ő Dante kedvéért tanulta meg ezt a nyelvet, és joggal várta el unokájától is annak tökéletes ismeretét.

Az anyanyelvi szintű német nyelvtudást egy fiatal bécsi nevelőnőnek köszönhette, akit újsághirdetés alapján hívtak Sopronba. Ennek az adott szomorú aktualitást, hogy a fiatal anyát szülés után, egész élete végéig súlyos betegség láncolta karosszékéhez. Így került Glas Karolina (1906–1982) – a családtagok, ismerősök és löveri szomszédok számára „Feci” – a család szolgálatába, ahol haláláig családtagként élt és két generáció hűséges nevelője és német tanítója lett.

Középiskoláit Kubinszky Mihály Sopronban és Budapesten végezte, mindkét városban a bencések gimnáziumában tanult. Neveltetését, életének alakulását a szülői otthon mellett döntően a bencések jeles tanárai irányították. „Keresztény, katolikus és nemzeti világszemléletű nevelést kaptam” – vallja az építész, amely máig meghatározza életfelfogását és cselekedeteit.

A fiatal bencés diákot körülvevő humán világban azonban kezdettől ott volt a XX. század technikája iránti érdeklődés is. A közlekedés, a repülés, a gépkocsi és természetesen a vasút szeretete, mely már vasútépítő dédapja életében is olyan jelentős szerepet játszott. A családban emellett építész is volt: Schármár Károly, a híres soproni építész-dinasztia utolsó sarja, aki Östör József sógora volt. Így a fiatal Kubinszky Mihályt egyszerre vonzotta a Frankenburg úton épülő új társasház építése, ennek az ízig-veéig korszerű, modern háznak építészeti és technikai érdekességei és a tőle délre haladó GYSEV- és MÁV-pályákon átbogó szép mozdonyok és érdekes szerelvények. Mégis miért az építészet mellett döntött – kérdezem. „Számomra az építészet a műszaki és humán tudományok szerencsés találkozását jelentette, olyan mesterséget, amelyben ez is, az is egyforma jelentőséggel bír.”

1946-ban vették fel építész hallgatónak a Budapesti Műegyetemre. Jeles professzoraira ma is tisztelettel és elismeréssel emlékeznek. Csonka Pál a szilárdságtan tudományát tanította, de hallgatói számára messze több volt, mint kiemelkedő szakember. Pedagógus volt a javából, aki a százötven fős, népes évfolyam minden hallgatójának egyformán volt szakmai és szellemi irányítója. „Jelenség” volt Rados Jenő professzor is – meséli – akivel a diploma megszerzése után még további tizenöt évet dolgozott együtt a fertődi Esterházy-kastély helyreállításán. „Ez újabb tizenöt év tanulás volt számomra. – Jó szívvel emlékeznek Friedrich Lórándra, Kotsis Ivánra, Kiss Tiborra és Korompay Györgyre. Évfolyamtársai közül többek között Hajnóczy Gyulát, Mányoki Lászlót, Tillai Ernőt, Balogh Istvánt, Becker Sándort, Dolinay Istvánt és Menterné Zöldy Saroltát említi, akik később egytől-egyig meghatározó személyiségeivé váltak a magyar



építészet XX. századi fejlődésének. A rajzolásról, festészetéről érdeklődöm, hiszen tudom, hogy ma is szívesen akvarellezik és könyveinek teljes rajzanyagát maga rajzolja. „A grafikát és a festészetet az egyetemen különösebben nem kedveltem meg” – ezirányú érdeklődésemet később, az 1950-es évek legvégén Winkler Oszkár keltette fel.

Az életút következő szakaszát az 1950-es évek sajátos „káder-politikája” határozta meg. A végzett, fiatal építészek sorsáról egyetemi bizottság döntött. A 362diplomás építészek előtt a tervezés mestersége hosszú évekig „tiltott területnek” számított. A végzett építészeknek a „kivitelezés frontján” kellett először helyt állni. Később alig néhányan vállalkoztak már a váltásra: arra, hogy az építés irányítását az épülettervezéssel cseréljék fel. Ez Kubinszky Mihály részére is a kivitelezésben eltöltött hat hosszú évet jelentett. 1950-től 1957-ig a Soproni Magasépítő Nemzeti Vállalat – a későbbi Györmegyei Állami Építőipari Vállalat – építésvezetője volt, ahol fontos épületek, épületegyüttesek kivitelezési munkáit szervezte és irányította (Soproni Asztalosárugyár, Petőházi Cukorgyár, Fertődi laktanya és a Soproni Hunyadi János Általános Iskola újjáépítése). Igazából soha nem volt életcélja ez a fajta munka, de ismét kiváló szakemberek társaságába került – közülük Wildzeisz János építőmestert említi – és a feladatok, melyeket elvégzett, jelentősek voltak. Az elkövetkező években – amikor a Soproni Egyetemen az Építéstan tantárgyat oktatni kezdte – mégis hálával emlékezett vissza a kivitelezésben szerzett tapasztalataira.

A kivitelezés évei alatt kezdett rendszeresen írni: szacikkeit egyre több folyóirat közölte. Érdeklődöm, hogy mi sarkallta az írásra. „Apai és anyai ágról egyformán családi hagyomány” – válaszolja és sorolja a bizonyítékokat. „A Kubinszky családban emberemlékezet óta mindenki írt” – nem véletlenül díszíti címerüket a tollat tartó madár. Anyai nagyapja: Östör József Széchenyi Istvánról adott közre könyvet. Édesanyjának fiútestvére, a tragikusan fiatalon elhunyt Östör Antal (1902–1922) tehetséges költőnek számított. „Az írásban való megnyilatkozás tehát nagyon fontos volt mindkét család tagjai számára.”

Érdeklődését az első időkben a XIX–XX. század újszerű építészeti feladatai, közöttük mindenekelőtt az európai vasutak építésze kötötte le. Nálunk akkortájt ezzel a témával jószerével még senki sem foglalkozott. Leszámítva Angliát, Európában is alig egy páran érdeklődtek e téma iránt. A fiatal építész észrevette, hogy e területen valóban újat és hiteleset tud közölni, olyan dokumentumokat, melyek közreadása a legújabb kor építészeti kutatásainak egészét is előre lendítheti és hozzájárulhat a legfontosabb emlékek megőrzéséhez. Kandidátusi dolgozatának témájaként is a vasút épületeit választotta: „A vasutak építésze Európában” című értekezését 1960-ban védte meg. E munkája hamarosan könyv formájában is megjelent. A kéziratot németre is lefordította és példamutató kitartással és szorgalommal német kiadót szerzett munkájának megjelentetésére. E könyv a német nyelvterületen egy csapásra a téma egyik legkiemelkedőbb szakértőjévé avatta a fiatal építészt.

1956 novemberében Gereben Gábor építész távozásával megürült az akkori Erdőmérnöki Főiskola Építéstan Tanszékének tanársegédi állása. Winkler Oszkár Ybl-díjas építész hívására 1957. október 1-jén állt be a tanszékre dolgozni, ahol 1961-ben adjunktussá, majd 1963-ban docenssé nevezték ki. 1975-ben egyetemi tanárként vette át a tanszék vezetését, melyet 1995. évi nyugdíjazásáig vezetett. 1996-ban Professor emeritus címet kapott. Tudományos tevékenysége egyetemi évei alatt tovább gazdagodott. 1974-ben „A századforduló építészelmélete” címmel sikerrel nyújtotta be akadémiai doktori értekezését. 1961 óta tagja a Magyar Tudományos Akadémia Építészettörténeti és Elméleti Bizottságának, melyben Major Máté majd Finta József elnöksége alatt, 1967 óta titkárként működött. 1997-ben őt választották a Bizottság új elnökének. 1989 óta az Akadémia Tudományos Minősítő Bizottságának 363tevékenységében is részt vesz, számtalan fiatal tudós tudományos előrelépését egyengetve ezzel.

Az oktatásban eltöltött esztendőik során szakmai-művészi érdeklődése is tovább szélesedett. Publikációi ma már az építészet egy sor fontos területével bővültek. A vasúti épületek történeti feldolgozása mellett fokozatosan felvállalta a legújabb kor építészetének nagyobb, összefüggő kérdéseinek vizsgálatát. Leginkább a XIX–XX. század fordulójának avantgarde irányzatai foglalkoztatták és foglalkoztatják ma is. Nem csak a hiányzó részadatok összegyűjtésére vállalkozott, hanem felfedte e korszak nagy építészeti összefüggéseit is. Ezzel ráirányította a társadalom figyelmét a korszak művészeti értékeire és bebizonyította védelmük fontosságát. A soproni Lőverek jellegvédelmének szükségszerűségét először ő hangoztatta. „Életművem fontos része Tata, Füzesabony és a budapesti Nyugati-pályaudvar megmentése” – véli.

Publikációinak jegyzéke lenyűgöző: a társszerzőkkel közreadott köteteket is beleszámítva eddig 27 könyve és háromszázötvenet meghaladó tudományos és ismeretterjesztő szakcikke jelent meg. Cikkeit, könyveit magyarul és németül írja: aki rendszeresen olvassa munkáit, tudja, milyen érdekesen, olvasmányosan és könnyedén ír. Hatalmas irodalmi munkásságának külön fejezetét jelentik építészeti kritikái, épületismertetései. Az építészeti kritika az 1950-es évek szakirodalmából szinte teljességgel hiányzott. Az építészek elszoktak a kritikától és legtöbbjük sértődött daccal reagál a bíráló megjegyzésekre. „Az én bírálatom mindig az épület kiválasztásánál kezdődött – vélte Kubinszky professzor. – Az alapvetően hibás épületek esetében eltekintettem a kritika megírásától. Ma is elsősorban az épületek értékeinek felmutatására törekszem, mert ezek rejtik a legtöbb tanulságot.” Előbb a Magyar Építőművészetben publikált, majd a Budapest folyóiratban és a Városépítészetben. Öröndetes, hogy e tevékenységét ma is folytatja a Magyar Szemle hasábjain. Építészettörténeti és példaadó építészeti publicisztikai, oktatói munkájáért, az építészeti kritika műfajában iskolateremtő tevékenységéért 1992-ben Ybl-díjat kapott.

A kritikával kapcsolatban kerül szóba az építész tervező alkotó tevékenysége is. „A Műegyetemen a jó vénájú tervezők közé számítottam – emlékszik vissza –, de a legjobbak számára elképzelt »exkluzív« tervező-képzés megindítására az 1950-es években nem volt lehetőség. Később, az oktatással eltelt évek során hiányzott az a fajta nagy tervezői apparátus, amely az állami tervező irodákban működő kortársaimat számtalan nagy építészeti sikerhez segítette. Így többnyire családi házakat, lakóházakat terveztem, nagy örömmel és gondossággal. Ezeket számbavéve mosolyogva teszi hozzá, hogy „maguk a színészek legkritikábban szerzői a találó, jó színi kritikáknak: ez a szabály minden bizonnyal az építészetre is érvényes.”

A beszélgetés vége felé – méltatlanul későn – az oktatás is szóba kerül. Kubinszky tanár úr közismerten kiváló előadó. Lebilincselő előadásainak sodró stílusa – akár az egyetem katedráján beszél, vagy éppen nemzetközi kongresszuson tart előadást – minden esetben felejthetetlen élményt nyújt hallgatóinak. Ami az egyetemi szakemberképzést illeti: különösen fontosnak tartja, hogy ő vezette be a Soproni Egyetem faipari mérnök hallgatói számára a szabadkézi rajz és a bútortörténet tanítását. Igazán nagy örömet a szakmatörténeti előadások és a doktor-jelölteknek tartott előadások jelentenek számára.

**364** Utolsó kérdéseim egyike: meglátása szerint építészeti tudományos munkája során teremtett-e maga körül követőkből és tanítványokból álló „iskolát”, olyasféle baráti kört, amely egykor Gerő Lászlót vagy Zádor Annát körülvette. – „Semmiképpen sem – jegyzi meg – én mindig írásaimon, könyveimen keresztül igyekeztem hatni és a számtalan hazai és külföldi hivatkozás és recenzió jelzi, hogy ez sikerült is.”

Ami a családot illeti: feleségét, Kassay Éva építész az egyetemen ismerte meg. 1950 karácsonyán kötöttek házasságot Éva asszony máig is jó kollégája és igazi szellemi társa az építésznek. Három fiuk közül András (1951) választotta édesapja mesterségét, az építészetet. Jánosnak (1952) Sopronban tömítőanyag-gyártó üzeme van, ifj. Kubinszky Mihály (1957) pedig a faiparban termelésirányító beosztásban működik. A

népes család ma már hét unokával is büszkélkedhet. A nagy családot a nyíltság, őszinteség, a nyugodt családi légkör tartja össze, Kubinszky professzor úr őszinte meglepedésére. A fiúk sikeres életútja, eredményekre összpontosító céltudatossága mögött ott érezni az édesapa példáját. Ez talán az utolsó titok, amely felől érdeklődöm. Amióta ismerem, csodálom biztos fellépését, jó szervezőképességét, eredményekre összpontosító következetességét. „A sokat utazó édesapa és a betegsége folytán helyhez láncolt édesanya mellett – emlékszik vissza – már kilenc éves korban a család valóságos kis »diplomatája« voltam, aki gyakran egymaga képviselte az egész Kubinszky családot. Az akkor szerzett rutin és biztos fellépés később sokat segített az előrehaladásban.”

Augusztus vége felé haladva már hamarabb esteledik. Míg hallgatom Kubinszky Mihályt, gyakran felpillantok a szoba falára, ahol a „nagy ősök”, a tanszék neves professzorainak arcképe között nyugdíjazása óta már az ő portréja is szerepel. Közben terveiről hallgatom, a régi vasúti épületek megmentéséről, Sopron XX. századi építészetének feldolgozásáról és a Soproni Városszépítő Egyesület – melynek elnöke – felvirágoztatásáról. A Soproni Szemle olvasói nevében is szeretettel köszöntöm közelgő hetvenedik születésnapja alkalmából: ahogy ilyenkor szokás, erőt és egészséget kívánok az elkövetkező évek munkájához. „Most talán az egészség a legfontosabb” – véli – és térdére gondol, mely megint rendetlenkedik. Pedig feleségével hamarosan erdélyi útra indulnak. Számtalan országot bejártak már, de Erdély egy-két eldugott szegletébe okvetlen el szeretnének jutni. Jó utat kívánok és szerencsés hazatérést.

**1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / SOPRON KULTURÁLIS ÉLETE / Szodfridt István: Újabb szoborral gyarapodott az Egyetemi Botanikus Kert szoborparkja**

### **Szodfridt István: Újabb szoborral gyarapodott az Egyetemi Botanikus Kert szoborparkja**

A Soproni Egyetem régóta tudatosan törekszik arra, hogy az intézményben működött kiváló professzoroknak emléket állítson, segítse azok emlékezetének megőrzését, akik tudományáguk kiválóságai voltak, egyetemi tanárként kiemelkedőt alkottak és méltók arra, hogy hallgatóink, szakmánk képviselői számára példaképpül szolgáljanak. A szobrok elkészítése igen gyakran pénzügyi nehézségek miatt nem valósulhat meg. Most örömmel írhatom, hogy az Egyetem C épülete előtt felállított és június 5-én leleplezett Botvay Károly mellszobor a 25 éves szünetet megtörve olyan 365embernek állít emléket, aki nemcsak kiváló tudós volt, hanem elmélyült humán műveltséggel is rendelkezett és éppen ez a kettősség teszi őt elszürkült és a pénz utáni hajszába merült világunk számára követésre méltónak.



Álljon itt róla néhány életrajzi adat. 1897-ben a bácskai Adán született, iskoláit Újverbászon, Újvidéken és Szegeden, majd Lőcsén járta. Az I. világháború kitörése előtt iratkozott be az akkori selmecebányai erdész-karra. Diplomáját a Sopronba menekült tanintézményben 1924-ben vette át, majd rövid gyakorlati idő után a Termőhelyismeretani Tanszék oktatója, 1945-től tanszékvezető professzora lett.

Meteorológiát és talajtant oktatott, közben a talaj vízháztartását befolyásoló tényezők vizsgálatával ma is sokszor idézett kutatómunkát végzett. Írásai, egyetemi jegyzetei a lényegre törő, tömör fogalmazás iskolapéldái. Gondolatait szabatos magyarsággal fejtette ki, a megértést jó tagolással, kiemelésekkel és bizonyító erejű ábrákkal segítette. Az erdészeti szakpróza mestereként is számontarthatjuk.

**366** Szabad idejében szívesen festett, képzőművészeti kiállítások megnyitóján nemcsak szemlélőként, hanem értő emberként volt jelen. Magasfokú zenei műveltségét családjában is ápolhatta, családtagjainak triógyakorlatait karmesterként segítette.

Szobrának elkészítéséhez a szükséges anyagiakat számos erdőgazdálkodó szerv adta össze. Volt, aki egyénileg is feliratkozott az adományozók közé. A szükséges összeg másik részét a családtagoktól kaptuk. A kivitelezést a Sopronnak elkötelezett Kutas László szobrászművész vállalta, nagyon rövid határidővel és példásan szerény anyagi feltételekkel. A felsoroltaknak ezúton is hálás köszönetet mondok.

### Winkler Gábor: Lábasházi kiállítás id. Storno Ferenc munkáiból

Id. Storno Ferenc 1850–1890 között készült munkáiból rendeztek kiállítást ez év tavaszán a soproni Lábasház emeletén: a kiállítás 1997. február 23-án nyílt és május 19-ig lehetett megtekinteni. A megnyitást megelőzően február 21-én 11 órakor emléktáblát avattak a Bécsi utca 25. számú Storno-műterem falán. A kiállítás megrendezését a Soproni Városszépítő Egyesület és a Soproni Múzeum kezdeményezte. Az anyagot Nemes András műtörténész válogatta és rendezte. „A soproni műemlékvédelem kezdetei” – olvashattuk a kiállítás plakátján, jelezve, hogy ez alkalommal elsősorban id. Storno Ferenc és családtagjainak soproni tevékenységével ismerkedhetünk meg.

A Storno család neve és munkássága a köztudatban a Fő tér 8. számú Storno-házzal forrott egybe. A palotát letelepedése után huszonhét évvel, 1872-ben vásárolta meg id. Storno Ferenc a Festetics családtól. A ház két emeletét saját ízlésük szerint alakították ki és rendezték be: a sarokház ilyen formájában tehát „referenciaépületként” is szolgált. A ház vendégei és megrendelői az itt látottak alapján ismerkedhettek meg id. Storno Ferenc ízlésével, stílusával és alkotásaival. Hosszú ideig csupán az épületben őrzött tárgyak, alkotások voltak hozzáférhetők a nagyközönség számára. Az építész hatalmas rajz- és kéziratgyűjteményét csupán 1984-től tekinthetik meg a kutatók: a gazdag anyag ugyanis ekkor került a Soproni Múzeum birtokába. Itt Askercz Éva és Nemes András átfogó leltárt készített az addig rendezetlen anyagról, majd hozzáfogtak a rajzok, kéziratok rendszeres átnézéséhez. Igazából csak ezután vált megismerhetővé és a kutatás számára elérhetővé a gazdag gyűjtemény, amely id. Storno Ferenc vázlatkönyveit, feljegyzéseit, épületfelméréseket, rekonstrukciós terveket, tárgyrajkokat és sok, személyes jellegű iratot is tartalmaz.

A hatalmas anyagba most harmadszor tekinthetett be a soproni közönség. Korábban Askercz Éva válogatott Storno historizáló tárgyaiból és tárgyterveiből, majd egy következő alkalommal Nemes András mutatta be a legjelentősebb magyar műemlékek helyreállításához készült Storno-féle terveket. A mostani kiállítás megrendezésével id. Storno Ferenc halálának kilencvenedik évfordulójára is emlékeztek Sopron polgárai. A kiállítás megrendezése azonban aktualitásán túl azért is [367](#) fontos eseménynek számított, mert módot adott látogatóinak arra, hogy a Storno családról kialakult egyoldalú és nem egészen tárgyilagos képet hitelesebbé tegye.

A Lábasház – környezetének sajátos hangulata és az épület építészeti-helytörténeti értékei ellenére – igazából nem alkalmas nagyobb, összefüggő kiállítás bemutatására. Nemes Andrásnak a gondosan megválogatott és felépített anyagot újból és újból meg kellett rostálnia, hogy elférjen a Lábasház nem túl nagy kiállítási terében. Munkáját okosan és célratorően végezte: mutatós, hangulatos és élménytartó kiállítás kerekedett a rendelkezésre álló dokumentumokból, melyet gondosan tanulmányozva jól érzékelhető, hogy mi mindent tett id. Storno Ferenc Sopronért.

Nemes András rövid kiállítási bevezetőjéből kiderül, hogy az 1845-ben Sopronban letelepedő kéményseprő legény, aki 1847-ben elhalálozott mesterének özvegyét vette feleségül, igazából nem soproni tevékenységével alapozta meg országos hírnevét. Előbb magas bécsi körökkel fenntartott kapcsolatai, majd a Magyar Tudományos Akadémia és a kibontakozó magyar műemlékvédelem úttörőinek. Rómer Flórisnak és Ipoly Arnoldnak bizalma tették lehetővé számára, hogy alaposabban képezze magát, ennek keretében a



középkori építészettel kapcsolatos ismereteit elmélyítse, majd egyre fontosabb, országos jelentőségű megbízásokat kapjon Magyarország legkiemelkedőbb hazai emlékeinek helyreállítására.

Az első tablókon megcsodálhattuk id. Storno Ferenc épületfelméréseit. A középkori művészetért, a gótika építészetéért rajongó fiatal ember részben saját érdeklődésének kielégítésére és okulására, később a Bécsben működő Centralkommission für Erhaltung und Erforschung der Kunst und historische Denkmale megbízására készített felméréseket, melyek egy része a bizottság közleményeiben meg is jelent. A soproni felmérések jó térlátásról és különös ábrázoló készségről tanúskodnak, melyeket minden valószínűség szerint korábbi, másfél éves bécsi működése tökéletesített. A kiállítás látogatója igazából most érti meg: milyen kár, hogy az említett bécsi rajzoknak – úgy tűnik – végleg nyoma veszett.

A felmérési rajzok magas színvonala számunkra azért is fontos Storno tevékenységének megítélésében, mert a helyreállítással kapcsolatos döntéseihez minden esetben ezek a gondos, szakszerű és minden részletében hiteles felmérések adtak alapot és a helyszíni munka során is e felmérésekre támaszkodott. Szemléletének lényegéről jól árulkodik a kiállításon szereplő, könyvtárából származó Viollet-le-Duc-kötet, melyet, ha francia nyelven nem is olvasott, de tartalmával, úgy tűnik pontosan tisztában volt. Könyvtárából ugyanakkor egyetlen korabeli mintakönyv, formagyűjtemény nem került elő, így a kiállítás arról győz meg minket, hogy a saját felmérésein alapuló, hiteles forrásokat soha nem pótolta formagyűjteményekből gépiesen kimásolt megoldásokkal. Ezzel lényegében azokat a ma is érvényes elveket követte, melyeket Viollet-le-Duc elméleti munkáiban hirdetett.

E tekintetből új megvilágításba kerülnek a soproni Szt. Mihály templomhoz 1858-tól folyamatosan készített felmérések is. Mint ismert, id. Storno Ferenc első soproni megbízása éppen e fontos középkori emlék helyreállítása volt. Az építészettörténetből jól ismert, hogy Storno e munka során egy sor változást hajtott végre az épületen. Beavatkozásai azonban kizárólag az épület falfelületeit és berendezési tárgyait érintették: a tér és tömeg felépítését ezzel szemben mindig szigorúan tiszteletben tartotta. A megromlott állapotú kőtagozatokat újakra cserélte, a [368](#)pótlások azonban mindig pontos és megbízható felmérései alapján, az általa rögzített formák tiszteletbentartásával történtek. A templomter hangulatát leginkább a falak dekoratív festésével változtatta meg, ez azonban minden kétséget kizáróan nem csupán Storno elképzelése volt, hanem a megbízó kívánsága is. Hasonlóan járt el a „stílushű” berendezések tervezése során is.

A soproni gótika egy másik, késői alkotását, a Szt. Jakab kápolnát 1854-ben ugyancsak id. Storno Ferenc mérte fel: a kiállított rajzok szerint szakszerűen és pontosan. A kápolna hangulatát igazából ez esetben is az új falfestés változtatta meg: erre azonban sokkal később, csupán 1885–86 között került sor: a tervezés és kivitel itt már nagyobbrészt két fiának munkája volt.

Ugyancsak elgondolkoztató mesterünknek a volt bencés templommal kapcsolatos tevékenysége. Ismert, hogy ez utóbbi esetben a Storno által elképzelt nagyobb változtatásokat a Műemlékek Országos Bizottsága nem engedélyezte. Storno ezt a döntést tiszteletben tartotta, és inkább csak az északi homlokzat és a torony helyreállításával foglalkozott. Az 1865-ből származó, erősen vitatható nyugati homlokzat kiegészítésének terve ugyancsak nem valósult meg. A kiállítás dokumentumértékét növelte, hogy a később annyira vitatott építészeti részletek közül többet modellen vagy éppen életnagyságú másolatban is tanulmányozhatták a kiállítás látogatói.

Különös gondolatokat ébresztettek a nézőben Storno kiállított vázlatkönyvének naplószerű lapjai, személyes iratai, levelei, melyek művészi és emberi fejlődéséről, egyéniségének és alkotó módszereinek alakulásáról adtak hiteles képet. Szembetűnő, hogy kapcsolata a város társadalmával, a helyi

megrendelőkkel hosszú időn keresztül nem volt túl szoros. Úgy tűnik a város polgárai a „bevándorolt” és Bécs magas köreivel kapcsolatot tartó művészt csak lassan fogadták be maguk közé. Ismert tény, hogy soproni megrendeléseit is közvetve, városon kívüli pártfogók ajánlására kapta. A kiállításon szereplő, a soproni színház számára készített mennyezetterve és a feltételezhetően a soproni Kaszinó előcsarnokának átalakítására vonatkozó elképzelései soha nem valósultak meg.

Id. Storno Ferenc munkásságát tanulmányozva két fia, a történeti festő Ferenc és az építész Kálmán terveivel is megismerkedhettünk. A kiállított rajzok alkalmat adtak a két generáció szemléletének és kvalitásainak összehasonlítására: a dokumentumokat szemlélve úgy tűnt, hogy az igazi elhivatottságot és tehetséget idősebb Storno Ferenc képviselte a családban. A Storno család soproni tevékenységén keresztül a múlt század helyi társadalmának életébe és gazdagságába is bepillanthattunk. Jól kirajzolódott az akkori időkre jellemző „családi vállalkozás” fellendülésének korszaka, mely a század legvégének megváltozott gazdasági körülményei között megtört és hanyatlásnak indult.

Számtalan új ismerettel, élménnyel és emlékekkel gazdagodva lépett ki a látogató a Lábasház kiállítóterméből. Továbbgondolva a látottakat egyre világosabbá vált, hogy az id. Storno Ferenc által fémjelzett iskola első generációja kiindulásában és eredményeiben erősen különbözött a századvég műemlékhelyreállító gyakorlatától. Pontosabban: az idősebb generáció céljai és módszerei alaposan eltértek a mindent újraálmódó és átformáló újabb generáció szemléletétől. A kiállítást látva megkockáztatom, hogy id. Storno Ferenc munkájában ott rejlettek mai korunk korszerű [369](#) műemlékhelyreállító elvei és etikája sem állt messze napjaink kívánatosnak tartott viselkedési elveitől. Számomra kétségtelenül ez volt a kiállítás legfőbb tanulsága.

A májusban bezárt kiállítás ismét egy érdekes részterületét mutatta fel id. Storno Ferenc munkásságának. A nagy és összefoglaló bemutatkozásra azonban ez alkalommal sem nyílt lehetőség. Pedig egyre inkább úgy tűnik, hogy a Storno család tevékenysége az európai kutatás érdeklődési körébe került. Csak remélhetjük, hogy előbb-utóbb a Storno-életmű egészét bemutató kiállítás megrendezésére is sor kerülhet, melyhez gazdag tartalmú, érdekes, jó tanulmányokkal és részletes tárgylajstrommal ellátott katalógus is készül majd. És egyszer talán a Bécsi utcai Storno-műterem szakszerű helyreállítására is akad pénz és a historizmus e különös soproni emléke látogatható lesz. Sopron város közösségének megtisztelő feladata, hogy az életműkiállítás és a műterem-helyreállítás lehetőségét és anyagi alapjait mielőbb megteremtse.

**1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / SOPRON KULTURÁLIS ÉLETE / Turbuly Lilla:  
Dorffmaister-konferencia Zalaegerszegen\***

### **Turbuly Lilla: Dorffmaister-konferencia Zalaegerszegen\*[\(117\)](#)**

Dorffmaister István halálának 200. évfordulóján a zalaegerszegi Göcseji Múzeum 1997. augusztus 28–29-én tudományos konferenciát rendezett „Dorffmaister és a késő barokk festészet a Dunántúlon” címmel. A tanácskozásnak a Zala Megyei Bíróság barokk díszterme adott méltó otthont. A házigazdák nevében dr. Borbély Dalina polgári kollégiumvezető köszöntötte a résztvevőket.

Az 1762-ben Sopronba települő festő dunántúli működésének három és fél évtizede igen termékenynek bizonyult. Az előadók a gazdag életművet különböző nézőpontokból közelítették meg.

Dorffmaister templomi festészetével két előadás is foglalkozott. Kostyál László, a Göcseji Múzeum

művészettörténésze az 1760–1780 közötti időszakról szólt. Ebben a korszakban vált Dorffmaister a Dunántúl legtöbbet foglalkoztatott festőjévé, gyorsan (és megfizethető áron) dolgozó sikeres művésszé. E korban született egyházi alkotásain a rokokó és a bécsi akadémiizmus hatása figyelhető meg.

A templomfestő Dorffmaister második korszakáról (1780–1797) Zsámbéky Monika, a Szombathelyi Képtár művészettörténésze beszélt. A festő a tizenhét év alatt harminc freskót és oltárképet készített. A megfeszített munkatempó következménye, hogy a kiemelkedő alkotások mellett e művek között találhatók kevésbé sikerültek is, érezhető, hogy alkotójuk néha rutinból festett, ismételte magát és mások kompozícióit. A misztikus hangvételt, barokk pátoszt klasszicizálőbb stílus váltotta fel. Az előadó sorra vette a művész oltárképeinek leggyakoribb témáit is.

Buzási Enikő, a Magyar Nemzeti Galéria művészettörténésze Dorffmaister portréfestészetéről tartott előadást. Portréit főleg soproni polgárokról és a környékbeli nemesekről készítette. A népes családot eltartó, állandó anyagi nehézségekkel küzdő festő azonban rákényszerült arra, hogy más jellegű munkákat is vállaljon: az [370](#) előadásból megtudtuk, hogy Sopron városa képszakértőként foglalkoztatta, de díszleteket is festett a városi német színháznak.

A Nemzeti Galéria másik meghívott munkatársa, Boda Zsuzsanna a művész világi festészetét elemezte. Hallhattunk a soproni régi városháza tanácstermének 1782-ben készült, az épület lebontásával megsemmisült freskóiról. Az előadó részletesen foglalkozott a szombathelyi püspöki palota ókori mitológiai történeteket idéző, valamint a sárvári vár dísztermének bibliai jeleneteket ábrázoló falfestményeivel. Az igazi újdonság azonban azoknak a frissen előkerült századeleji fotóknak a bemutatása volt, amelyek minden valószínűség szerint a ma már nem álló hegyfalui Horváth-kastélyt díszítő Dorffmaister-pannók láthatók. A festmények a világ hét csodáját ábrázolták.

Minden előadó törekedett arra, hogy ne csak szorosabban vett művészettörténeti elemzést nyújtson, hanem történeti-szociológiai keretbe ágyazza mondanivalóját. Többen is szóltak a művész mecénásáról, például Szily János szombathelyi püspökről, Dorffmaister egyik legfontosabb megbízójáról. A pécsi Boros László sok adattal alátámasztott előadásának középpontjában pedig éppen ez a szempont, a festő dél-dunántúli mecénásainak feltérképezése állt.

Turi Mária és Velledits Lajos restaurátorok a Dorffmaister-freskók megóvásáról, restaurálásuk nehézségeiről szóltak. Utóbbi a novai templomban található freskó helyreállítási munkálatait felidézve járta körül ezt a kérdést.

Az előadások sorát két, a késő barokk festészet más jeles képviselőivel foglalkozó német nyelvű előadás zárta. Keleti Magda Adam Friedrich Oeser festményeiről, Janez Balazic pedig a muraszombati késő barokk festészetéről szólt.

A tanácskozás résztvevői a második napra szervezett kiránduláson végigjárhatták Dorffmaister zalai–vasi működésének néhány állomását.

S hogy a Dorffmaister-emlékév rendezvényeinek sorába illeszkedő konferencia nem csupán a szűkebb szakma figyelmét irányította a festő életművére, bizonyítja, hogy Varga László, a Zala Megyei Közgyűlés elnöke ígéretet tett arra, hogy 1998-ban sor kerülhet Zalában egy újabb Dorffmaister-mű restaurálására.

---

## MEGEMLÉKEZÉS

---

1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / MEGEMLÉKEZÉS / Kiss Gábor: Soós Imre (1910–1997)

### Kiss Gábor: Soós Imre (1910–1997)

Elhunyt a magyar levéltárosok egyik nesztora, aki szakmai pályafutását Sopron vármegye levéltárában kezdte.

Sopron és Vas megye határán született Rábakecölben 1910. szeptember 3-án kisbirtokos szülők negyedik gyermekeként. Az elemi iskolát szülőfalujában végezte el, majd 1922-től a Csornai Premontrei Kanonokrend Szombathelyi Gimnáziumában tanult tovább, ahol 1929-ben érettségizett. Ezt követően kispap lett, de egészségügyi 371okok miatt nem fejezhette be tanulmányait. Így került a pannonhalmi bencés könyvtárba segédkönyvtárosnak 1933. október 5-én kelt bizonyítványa szerint az „előírt országos levéltári kezelő-szakvizsgálatot az e célra felállított országos levéltári vizsgáló-bizottság előtt letévén, országos levéltári kezelő-tisztviselői, vagy vármegyei és városi törvényhatósági fő- és allelvéltárnoki állás viselésére képesítettnek ítéltetett.” 1934. június 1-jétől 1940 végéig Sopron megye levéltárában levéltári díjnok volt. Közben egy 1935-ben megjelent törvény a vármegyei főlevéltárnoki állás betöltéséhez a doktori képesítést tette kötelezővé. Ezért az 1935/36-os tanévtől kezdődően Pécsen tovább tanult a M. Kir. Erzsébet Tudományegyetem bölcsészeti karának történelem szakán. Végbizonyítványát és doktori diplomáját azonban már Kolozsváron állították ki 1941-ben. Ugyanebben az esztendőben elhalálozás okán megüresedett Heves vármegye főlevéltárnoki állása. Eredményes pályázata után Heves vármegye főispánja 1941. december 13-án kelt kinevezési okiratával Heves vármegye törvényhatóságához vármegyei főlevéltárnokká nevezte ki. 1950 novemberétől a Levéltárak Országos Központjának állományába került, mint „önálló levéltáros”.

1959. szeptember 1-jétől a Művelődési Minisztérium Levéltári Osztálya, – egri állásának megtartása mellett – megbízta a Miskolci Állami Levéltár vezetésével is. Feladatköre az éves munkatervek, illetve jelentések elkészítésére, valamint a gyakorlati megvalósításhoz szükséges intézkedések megtételére vonatkozott. A gazdasági ügyeket a Miskolci állami Levéltár helyettes vezetője intézte. 1968. május 16-án Heves megye Tanácsának Végrehajtó Bizottsága január 1-jétől visszamenőlegesen a Heves Megyei Levéltár igazgatójává nevezte ki. 1969. augusztus 5-én Molnár János művelődésügyi miniszterhelyettes felkérte a levéltári munka „szakmai-tudományos” irányításának támogatására létrehozott Levéltári Tanács rendes tagjának. Az 1960-as évek második felében levéltári munkája mellett egy ideig az Egri Tanárképző Főiskola történelem tanszékén tanított mint adjunktus. 1970. március 1-jétől kezdődően dr. Brezanóczy Pál egri érsek mellékfoglalkozásban megbízta az Egri Érseki Levéltár vezetésével. A Heves megyei Levéltárnál 1973. szeptember 5-én szűnt meg a munkaviszonya. 1992. január 1-jétől vonult vissza végleg elbúcsúzva a levéltárosi munkától. Nyugállományba vonulásakor a Munka Érdemrend arany fokozatát kapta meg, majd később Szabó Ervin-díjjal is kitüntették.

Munkássága kezdetén Sopron megyei témákat dolgozott fel. Ezek közül kiemelkedik „Az úrbéri

birtokrendezések eredményei Sopron megyében” c. tanulmánya, amely első ízben vázolta fel a XVIII–XIX. sz.-i irtásföldek kialakulását és szerepét a nagybirtokok szántóföld-állományának létrejöttében.

Egri munkásságát Heves vármegye levéltára történetének megírásával kezdte. Az egri vár 1552-es ostromáról Szántó Imrével közösen írt munkája a II. világháború után az első volt e témában. A három kötetben megjelent megyei műemléki topográfiához ugyan a nem Egerben található iratanyagban való kutatást mások végezték a két szerkesztő – Dercsényi Dezső és Voit Pál – szerint a három kötethez végzett adatgyűjtési „tevékenység oroszánrésze azonban az egri levéltárak vezetőjére, Soós Imrére hárult, akinek személyes érdeme az anyag úgyszólván teljes és új szempontokkal gazdagított kiaknázása”. E munka legfontosabb és legismertebb eredménye az Eszterházy Károly egri püspök által egyetemi épületnek szánt Líceum tényleges tervezését végző személy – név szerint Jozef Gerl – kilétének bebizonyítása. [372](#)Korábban ugyanis a barokk Eger történetével sokat foglalkozó és publikáló Szmrecsányi Miklós a művészettörténész – ugyancsak levéltári adatokból kiindulva – Felmer Jakabot nevezte meg erre vonatkozólag, akiről a Líceum mellett utcát is neveztek el ennek alapján. Dr. Soós Imre munkássága alapján vált országosan is közismertté a kovácsoltvas művek mesterének, Fazola Henriknek és testvérének Lénárdrnak tevékenysége. Ugyancsak ő dolgozta fel az egri egyetem alapítási törekvések történetét, bebizonyítva, hogy Eszterházy Károly e tekintetben csak kibővítette és folytatta püspök elődjének elgondolását, mert az egyetemalapítás gondolata, illetve az egyetem első épületterve Barkóczy nevéhez fűződik.

Utolsó megjelent írása a „Mezővárosi normaiskolák az egri egyházmegyében 1779-től 1845-ig” c. munkája volt a Tanulmányok Heves megye történetéből c. sorozatban 1992-ben. Kéziratainak egy részét még 1978-ban az egri Dobó István Vármúzeumnak ajándékozta.

E sorok írója, aki az Egri Főegyházmegyei Levéltárban közvetlen utóda lett, mint közeli rokon évtizedeken keresztül szinte naponta találkozott vele. Sokat, de sajnos így sem eleget tanulhatott tőle, és tudja, hogy egy olyan örökségbe lépett, amit nem lehet megismételni, de meg kell őrizni.

## **1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / MEGEMLÉKEZÉS / Kiss Gábor: Soós Imre (1910–1997) / Appendix**

### **Appendix**

Soós Imre bár fölöttébb rövid ideig dolgozott Sopron vármegye levéltárában, széles levéltári forrásbázison nyugvó megyetörténeti kutatásai máig is a XVI–XVIII. századi törvényhatóság, az egykori Sopron vármegye társadalom- és településtörténetének alapvető munkái. A kitűnő levéltárosra, kiváló történész kutatóra emlékezve a Soproni Szemle Szerkesztőbizottsága *Csiffáry Gergely és Szecső Károly* bibliográfiai összeállítását mind adataiban, mind módszertani megközelítésében (a mai helyesíráshoz igazított címléírások) átvéve, de azt szükség esetén kiegészítve, módosítva, a történeti megye és települései kutatóinak ajánlva közli Soós Imre tematikusan válogatott bibliográfiáját.

1937.

Adatok a Sopron megyei középbirtok XVI. századi történetéhez. Soproni Szemle, 1. évf. 3–4. sz. 259–279. p.

A Sopron megyei kurialisták taksája Történetírás, 1. évf. 4. sz. 376–397. p.



1938.

A községhatár múltja és a Magyar Földrajz. Soproni Szemle, 2. évf. 5–6. sz. 314–315. p.  
Ősi rábaközi parasztnemzetségek Soproni Hírlap, XXV. évf. 126. sz. (jún. 5.), 8. p., 127. sz. (jún. 8.) 2. p., 128. sz. (jún. 9.) 2. p., 129. sz. (jún. 10.) 2. p., 130. sz. (jún. 11.) 5. p., 131. sz. (jún. 12.) 2. p., 132. sz. (jún. 14.) 2. p., 133. sz. (jún. 15.) 3. p., 134. sz. (jún. 16.) 2. p., 135. sz. (jún. 18.) 2. p., 136. sz. (jún. 19.) 7. p., 137. sz. (jún. 21.) 4. p., 138. sz. (jún. 22.) 6. p., 139. sz. (jún. 23.) 2. p., 140. sz. (jún. 24.) 5. p., 141. sz. (jún. 25.) 2. p., 142. sz. (jún. 26.) 5. p., 143. sz. (jún. 28.) 2. p., 144. sz. (jún. 29.) 4. p., 373 145. sz. (júl. 1.) 5. p., 146. sz. (júl. 2.) 5. p., 147. sz. (júl. 3.) 4–5. p., 148. sz. (júl. 5.) 5. p., 149. sz. (júl. 6.) 2. p., 150. sz. (júl. 7.) 5. p., 151. sz. (júl. 8.) 5. p., 152. sz. (júl. 9.) 5. p., 153. (júl. 10.) 6. p., 154. sz. (júl. 12.) 5. p., 155. sz. (júl. 13.) 5. p., 156. sz. (júl. 14.) 2. p.

1939.

Dénes Jenő: Csepreg település földrajza. (Geographin Pannonica XXVI.) Soproni Szemle, 3. évf. 1–2. sz. 90–91. p. (Ism.)

Belitzky János: Sopron vármegye története. Első kötet Soproni Szemle, 3. évf. 12. sz. 92. p.

A Sopron megyei községtörténetírás forrásai. Soproni Szemle, 3. évf. 3. sz. 153–159. p., 4. sz. 204–210. p.

1940.

Az úrbéri birtokrendezések eredményei Sopron megyében. – Képek a Sopron megyei jobbágyközségek történetéből. – Sopron megye 1754–55. évi nemességvizsgálata és a Sopron megye által 1790–1848 közt kiállított nemesi bizonyosságlevelek. In: Ősi Sopron megyei nemzetségek. Képek a Sopron megyei községek és családok történetéből. Szerk.. Horváth László. Sopron, 1–88., 89–297., 299–399. p.

1941.

Az úrbéri birtokrendezések eredményei Sopron megyében. Sopron. 86. p.

[V –.: *Csiffáry Gergely–Szecskó Károly*: Soós Imre munkássága. Archivum. A Heves Megyei Levéltár Közleményei, 13. köt. Eger, 1994. 225–232. p.]

**1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / MEGEMLÉKEZÉS / Hárs József: „Laci bácsi” és tárogatója  
(Wenzel László Sopron, 1902–Rust, 1997)**

### **Hárs József: „Laci bácsi” és tárogatója (Wenzel László Sopron, 1902–Rust, 1997)**

Laci bácsit nemcsak szűkebb pátriájában, a gólyák városában ismerték, hiszen tősgyökeres ruszti család sarja volt, hanem nálunk is, mert örökifjú korában vissza-visszajárt szülővárosába, Sopronba. Nem egyszerűen körülnézni, hogy mi újság, hanem felgyalogolt a Károly-magaslatra, elővette öreg hangszerét, a tárogatót, s elfújta rajta a Monarchia idején tanult szép magyar dalokat, nótákat.

Érdeklődve, elismeréssel, ugyanakkor szorongva hallgattuk, mert bizony Krasznahorka büszke váráról akkoriban nem volt ildomos még tudni sem. Aztán, amikor az öregség már házához, udvarához kötötte, szíves örömmel fogadta és vendégelte meg busznyi tömegben érkező látogatóit. Az IBUSZ-utak szervezői

tudják, milyen hangulatos találkozások voltak ezek.

**374**Wenzel Gottfried rendőrkapitányként, fiatalon, 48 évesen halt meg 1905-ben Sopronban. Nagy családot hagyott hátra: a hét gyerek közül négyen voltak fiúk. Az özvegy családi házat és benne vegyeskereskedést hozott annakidején a házasságba. A sokágú kereszteződésben, ott, ahol az induló Pozsonyi út hegyes szöget zár be a Tómalom utca torkolatával, állt a földszintes családi ház, a temetők forgalmára néző lépcsős bejáratával. (Ma már csak emlékeinkben él; áldozatául esett az elkerülő út építésének.)



Wenzel László a „reál” tanulója volt, Scholz „Hansival” egy osztályban. A párhuzamos osztályba járt Takács Jenő, a későbbi zongoraművész és zeneszerző.

**375**A család egészen nem adta föl a ruszti épületet, pincével, szőlővel, de bizony erősen leromlott az állapota, mikor a fiatal László – soproni érettségije után – körülnézett itt.

Döntenie kellett. A gazdasági élet kilátástalansága, a nagy munkanélküliség, a határok változása egyetlen biztató utat mutattak neki: megkapaszkodni a birtokban, kifejleszteni azt és megalapozni általa a jövőjét. (Ha mégsem sikerült volna a borászat, erdész lett volna belőle, úgy szerette az erdőt, a fákat.)

Első lépése: vendéghallgatóként két évet töltött el a klosterneuburgi szőlészeti és gyümölcsstermesztési intézetben. (Róbert, a fia az évtizedekkel később három évfolyamossá fejlesztett iskola rendes hallgatója volt. Mihály, az unoka pedig – a Höhere Weinbauschule immár ötéves képzése után – üzemmérnökként került innen ki, s most Új-Zélandban tökéletesíti tudását.)

Második lépése a ház, az alatta lévő nagy pince, a felszerelés, a birtok rendbehozatala volt. – Rekonstrukció – határozza meg fehér asztalnál Róbert. Milyen szépen beszél magyarul, állapítjuk meg Friedrich Andrással, aki a rokokó és a pincében ma is látható tavalyi kiállítás („hogy a vendég ne *csak* igyon, hanem lásson, okuljon”) rendezése jogán segít a múlt felidezésében.

A szőlő járványos betegségei miatt új telepítésre volt szükség. 1923-ban még csak egy hordó fehér- és egy hordó vörösbort tárolt, de már 1929-ben, amikor reszti lányt vezetett oltár elé, tizenöt hordót vallhatott magáénak. Addig inkább hordókban tárolták a bort, ő viszont rátért a palackozásra, felismerve annak előnyeit. Volt mit tenni, nem ért rá semmi egyéb, még tárogatózni sem. Ám munkájának meglett az eredménye a bor minőségében, s a népszerűségben is.

Ismét közbeszólt sorsába a háború. A második világháború. Még annak vége előtt leszerelt a katonaságtól, de az oroszok más férfiakkal együtt, fogságra vitték. Nagycenk körül sikerült elbújnia, majd úgy tett – ásóval a kezében –, mintha aknát keresne. Így jutott haza, de addigra házát, pincéjét az oroszok kirabolták. Újabb elszánt munka, s megint siker. Cikkek garmadája szól róla az Élet és Irodalomtól a német képeslapokig.

Ma már annyira ismert a Wenzel-név, közelben s távoli vidékeken egyaránt, hogy mikor a természet rendje szerint megtért őseihez, a kiküldött 150 értesítésre több mint kétszáz levél érkezett, s nem akárkiktől. Az egyik borítékban Anton Enders, a badenbadeni szimfonikus zenekar nevezetes tagja tárogatóra és énekkarra, valamint zenekarra szerzett zenét a *Meine Zeit steht in Deinen Händen ...* kezdetű (Sorsom a te kezében van...) ószövegszerű szövegre (Zsoltárok Könyve 30,16, a zeneszerző – szerintem tévesen – a 31. zsoltár számát adja meg). Friedrich most látja először, de már azt mérlegeli, hogy elő tudná-e adni zenekarával.

Fényképet mutatnak, amelyen az öregúr, a tárogató és a világhírű angol szobrászművész, Henry Moore (1898–1986) látható.

A féltve gondozott, óvott hangszer most relikvia, ahogy az lett Laci bácsi kampósbotja a pince lejárata melletti szögön. Emlékezzünk rá mi, akik ezeket a tárgyakat „élőben”, az öregúr kezéigében látták és hallották. Laci bácsira, akinek élete a Monarchiától Burgenlandig, a Pannon térségig ívelt, de aki mindig magyarnak vallotta magát.

**1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / MEGEMLÉKEZÉS / Horváth Marietta: BALIKÓ BÉLA (1909–1996)**

### **376 Horváth Marietta: BALIKÓ BÉLA (1909–1996)**

1996. december 22-én vonósokból álló csoport búcsúztatta Balikó Bélát, a Soproni Szimfonikusok volt

csellistáját a Szt. Mihály temető halottas házában.

Megint elment tőlünk örökre egy kedves, mindig mosolygós arcú muzsikus társ, igaz ember. „Béla bácsi” hangszere szerelmese volt. Alig lehetett a csellója nélkül látni. Az utcákat mindig sietve róttá, hol esti kamarázásra, hol tanítani, zenekari próbára vagy éppen templomi hangversenyre igyekezett.



1909-ben Sopronban született. Elemi iskolai tanulmányait itt végezte, majd a Soproni-Szt. Benedek Rend gimnáziumában folytatta, ezt követően a Fáy András felső kereskedelmi iskolában érettségizett 1927-ben. A II. világháború előtt, már az 1920-as években a dr. Friedrich Károly tulajdonában lévő moziban csellózott, ugyanakkor a [377](#)Soproni Színház zenei előadásain is részt vett. 1935-től tagja lett a Soproni Liszt Ferenc Zeneegyesület zenekarának, többfelé hívták házi kamaramuzsikálásra is. Ezekben az esztendőkből az Erzsébet-kertben volt egy „zene-pavilon”, ahol a könnyebb fajsúlyú zenét kedvelő közönséget szórakoztatták a soproni zenészek vasárnaponként. Balikó Béla itt is játszott. A Soproni Kamarazene Társaságnak szintén tagja volt. Ez a kis csoport minden év nagypéntekén vonattal kiutazott

Kismartonba, ahol Joseph Haydn sírjánál lerótták tiszteletüket a Mester előtt, eljátszva „Krisztus hét szavát”.

1936-ban Balikó Béla megnősült. Öt szép gyermekét feleségének korai halála után példás szerénységgel nevelte.

1928-tól 1949-ig az Országos Takarékpénztár Soproni Fiókjánál dolgozott: könyvelői, bankátszervezési vezetői beosztásban. 1950-ben a Soproni Tejiparhoz kerül, mint főkönyvelő. 1962-től 1969-ig a sopronkövesdi termelőszövetkezetnél szintén főkönyvelői állást töltött be. A fenti esztendők alatt, megmaradt szabadidejében csellót tanított. A Celldömölki Zeneiskolánál mint óraadó tanár működött az 1975-ös évektől az 1980-as évek elejéig.

Balikó Béla felé a sokszor nagyon fáradtságos munkája utáni lelkes zenéléseért, sajnos még egy „köszönjük” szó sem hangzott el soha, senkitől. Nagyon sajnálatos, hogy ez a kulturáltságáról is ismert Sopronban megtörténhetett.

Élete letelt. A vonó kiesett egy lelkes muzsikus-kézből. Mi, régi barátaid, társaid megígérjük, hogy soha nem felejtünk el, emlékedet szívünkben megőrizzük.

A jó Isten adjon Neked örök nyugalommal!

#### **1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / SOPRONI KÖNYVESPOLC**

---

## **SOPRONI KÖNYVESPOLC**

---

**1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / SOPRONI KÖNYVESPOLC / Tirnitz József–Szakács Anita: Sopron város tanácsa bírósági jegyzőkönyveinek regesztái I. 1533–1554 Sopron, 1996, 118. (Szerk.: Turbuly Éva)**

**Tirnitz József–Szakács Anita: Sopron város tanácsa bírósági jegyzőkönyveinek regesztái I. 1533–1554 Sopron, 1996, 118.  
(Szerk.: Turbuly Éva)**

A jelenlegi ország területen egyedülállóan gazdag Soproni Levéltár anyagából Tirnitz József és Szakács Anita munkássága révén újabb jelentős források birtokába jutott a kutatás, nemkülönben a helytörténet iránt érdeklődő népes csoportja.

A városi tanács kialakulását és jogkörét Tirnitz József előszava a lényegét sikeresen kiemelő tömörséggel ismerteti. Az előszót tovább olvasva jólesően vehetjük tudomásul, hogy a szerzők nem teljesen töretlen csapásokon haladtak, mert hivatkozásuk szerint Házi Jenő és Mollay Károly módszertani megállapításaira is támaszkodva építették fel munkájukat. Hisszük, hogy az ő utánuk következőknek ez a mű fog hasonló támaszul szolgálni.



Az 1996-ban megjelent kötet 195 regesztát foglal magában, amelyeknek alapjául három városi könyvben 1533 és 1554 között leírt határozatok szolgálnak. A szövegben 378a regesztaszám után zárójelben feltüntetett római szám a kötetszám, az arab szám az illető kötet oldalszáma. A közölt 195 regeszta közül az I. kötetből 166, a II.-ből 23, a III.-ból 6 szerepel. A szerzők közlése szerint a kéziratban már elkészült és megjelenés előtt álló II. kötet, amelynek időhatára 1569, 177 regesztát fog tartalmazni. Az 1. kötetben publikált 195 határozat, illetve bejegyzés tárgyköreit tekintve a következők szerint oszlik meg:

Hagyatéki, örökösödési ügyek	102
Polgári peres ügyek	26
Tulajdonjogba iktatás, t.-jog-átruházás	18
Városi tisztségbe való beiktatás	10
Becsületsértés	7
Kártérítés	4
Egyéb (esetek száma 1–3)	28
	<hr/>
	195

Az örökösödési ügyek nagy száma a tulajdonviszonyok bonyolultságával magyarázható. Különösen a szülőkorban levő nők gyakori elhalálása miatt sok családban két-három házasságból származó gyermek is élt együtt. A családfő elhalálása után az örökösödési jogosultságot, az addig együtt kezelt vagyon felosztását kellett a tanácsnak meghatározni. Érdekes és feltűnő, hogy a hagyatéki ügyekben szereplő szülők többsége, valószínűleg a több generációra visszamenő örökösödési procedúra folytán már mint 1/4, 1/8 és 1/16 szőlő jelenik meg.

A polgári perek tárgyának többsége kereskedelmi ügyletekből keletkező követelések behajtása. Az alperesek a dolog természetéből fakadóan többségükben soproni polgárok, a felperesek lakhelyeiből viszont a soproniak kereskedelmi kapcsolatainak területi megoszlásába nyerhető betekintés.

A tulajdonjogi ügyek megtörtént ingatlan adásvételi ügyletek lezárásai. Érdekes kivételt képez a 20. regeszta, amely szerint a hadi események miatt lebontott Szent Sebestyén kápolna tulajdonában volt 1/4 szőlőt 1535. december 18-án a tanács az eddigi feltételekkel a Szent György kápolnának ajándékozta.

A városi tisztségekbe beiktatottak köre (10 bejegyzés) a toronyőröktől kezdve egy Márton nevű városplébánosig terjed.

A becsületsértési ügyeket (7) általában úgy szokták elintézni, hogy a sértő felet ismétlődés esetén komoly összegű pénzbüntetés kilátásba helyezése mellett, tanúk előtti bocsánatkérésre kötelezték.

A kártérítési esetek (4) legérdekesebbike az, amelyben Gering Elek városbíróat marasztalják el 1540-ben a napszamosai által okozott erdőtüz miatt.

A továbbiakban (28) többek közt a bánfalvi pálosok elpusztult majorjának a tulajdonjog fenntartása melletti használatba adásáról esik szó, egy bűbájosság miatt hírbe keveredett meggyesi asszony családjának a város és jobbágyközségei területéről való száműzetéséről értesülünk, megtudjuk, hogy három polgárfiút és egy meg nem nevezett nőszemélyt paráznaság miatt egy évre kitiltanak a városi területről.

A jogalkalmazásra vonatkozó következtetéseket jogtörténeti ismeretek híján hivatottabbakra bízva, csupán néhány, a laikusnak is nyilvánvaló tényre szeretném felhívni a figyelmet. A legtöbb esetben a soproni szokásjogra történik hivatkozás, de előfordul, hogy a szabad királyi városok jogát alkalmazva dönt a tanács. A 379tárnokmesteri bíróságról egy esetben, a királyi udvarnak a perben való szerepléséről két esetben van szó. A tanács erkölcsi kárért követelt anyagi elégtételt mint a városi jogszokással ellentétben állót, nem ítél meg, ugyancsak ezen az alapon utasítanak el egy, az adós alperes bebörtönzésére irányuló felperesi indítványt is. Az egész időszakra jellemző az eljárási határidők 14 napos szakaszokra való bontása (pl. 14 és 3 nap, 2 – 14 és 3 nap, 3 – 14 nap vagy 6 hét és 3 nap).

Befejezésül engedjék meg, hogy egy olyan tanáccsal szolgáljak, amelynek hasznát magam is megtapasztaltam. Ha a most ismertetett kötetet olvasni kezdik, tegyék melléje Házi Jenő Soproni Polgárcsaládok című művét és ha a közölt neveket abban kikeresik, legtöbbször sokkal jobban kirajzolódik a dolgok háttere. Ez okból, ha még nem késő, javaslom, hogy a szerzők a készülő második kötetben a polgárok nevei mögött még a szövegben, vagy legalább a névmutatóban zárójelben tüntessék fel a Házi-mű irányítószámait.

A kötet, amelynek szerzői és közreműködői minden dicséretet megérdemlő tárgyismeretről és ügyszeretről tettek tanúbizonyságot, egyenrangúan sorolható be az elődök forrásismeretesei körébe.

*Dávidházy István*

**1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / SOPRONI KÖNYVESPOLC / Rábaköz honismereti évkönyv. Szerk. Pájer Imre Pájer Imre kiadása. Csorna–Kapunvár, 1996. 85 p.**

**Rábaköz honismereti évkönyv. Szerk. Pájer Imre  
Pájer Imre kiadása. Csorna–Kapunvár, 1996. 85 p.**

Immár második éve jelenik meg Pájer Imre szerkesztésében a Rábaköz hagyományait, honismeretét feldolgozó évkönyv. Már a kézbevétnél feltűnik, hogy az 1996-os évkönyv terjedelmesebb, mint elődje. A kötet az olvasók és a támogatók egymásra találását jelzi. Ha a szerzői gárdát hasonlítjuk össze, láthatjuk, hogy szinte teljesen kicserélődött. Ez a jelenség a szerkesztő „filozófiáját” tükrözi, amit az induló számban fektetett le. Vagyis, hogy az évkönyvben minél több rábaközi helytörténész, néprajzos kapjon megjelenési lehetőséget.

A terjedelem növekedése megváltoztatta az évkönyv szerkezetét. Bővebb lett a helytörténeti rész, és a forrásközlések, valamint több Kapunvárról és környékéről szóló írás is helyet kapott a kötetben. Mindezek a változások színesebbé, érdekesebbé tették a kiadványt.

A helytörténeti résznél maradva a négy tanulmány négy teljesen eltérő témát dolgoz fel. Megtalálható benne a Csornai prépostság egyháztörténete (Az évkönyv egyik legjobb tanulmánya, szerzője dr. Kovács Imre) ugyanúgy, mint a Kapunvár környéki iskolák története.

Az Osliról szóló tanulmány a (címtől kicsit eltérően) az 1848/49-es szabadságharc rábaközi eseményeiből tallóz. Dr. Varga József ebbe ágyazta be a szabadságharcban részt vett osli polgárok tevékenységét. Értéke, hogy újabb adalékokkal szolgál Soós Imre gyűjtéséhez. A helytörténeti rész utolsó tanulmánya a Sopron megyei Első Takarékpénztár kezdeti éveit mutatja be 1872–1878 között. Kemenesi Ágoston a

takarékpénztár alapszabálya és az igazgatási jegyzőkönyvek tükrében dolgozta fel az első hat évet.

**380**A hagyományos néprajzi rész az emberi lét két fontos állomásáról, a születésről és a halálról szól. Az ezekhez kapcsolódó rábaközi hiedelmeket, babonákat, szokásokat hosszú évek alatt sikerült összegyűjteni.

A neves rábaközieket bemutató sorozatban egy ma is élő fazekasmesterrel, Völcsey Lajossal beszélget Pájer Imre. Szalai Attila a tragikus sorsú kapuvári születésű politikus, Szigethy Attila életrajzával ismertet meg bennünket. Új fejezetként forrásközlés is helyet kapott az évkönyvben. Ez azért érdekes, mert nem közgyűjteményekből származó anyagra támaszkodik, hanem magánszemélyek kezén fennmaradt dokumentumokra. Egy 1809-es nemesi felkelő és egy 1848/49-es dőri és barbacsi nemzetőr századról kapunk információkat Horváth Győző saját gyűjteményéből. Az évkönyv végén mintegy feloldásként néhány humoros rábaközi történetet olvashatunk.

Összességében elmondható, hogy a kép nagyon vegyes, de ez egy évkönyvnél megszokott. Mindenki ki tudja választani azokat a tanulmányokat, melyekért érdemes elolvasni az évkönyvet. Bízunk benne, hogy tovább folytatódik a rábaközi helytörténeti kutatás, melynek eredményeit a Rábaköz honismereti évkönyv még hosszú évekig ismertetheti.

*Polgár Tamás*

#### **1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / SOPRONI KÖNYVESPOLC / Két könyv 1956-ról**

### **Két könyv 1956-ról**

Az Erdőmérnöki Főiskola 1956-ban átélt nehéz napjairól itthon eddig csak a félve kimondott szó adott hézagos áttekintést. Az 56-os soproni eseményekről és az erdőmérnökhallgatók külföldre távozásáról Kanadában, angol nyelven már 1970-ben napvilágot látott egy visszaemlékezés (*Foresters in Exile*), melynek szerzői a Főiskola akkori fiatal oktatói, most a Vancouver-i egyetem professzorai, ADAMOVIČS LÁSZLÓ és SZIKLAI OSZKÁR. Később kissé eltérő megközelítésben ROLLER KÁLMÁN, az Erdőmérnöki Főiskola egykori igazgatója, a külföldre távozottak vezetője, majd a Vancouver-i magyar fakultás dékánja adott áttekintést 1986-ban (*Sopron Chronicle. Hungarian Foresters in the Western World*). Ez a kötet magyar nyelven, némileg módosított szövegezésben és szerkesztésben, kiegészítésekkel ellátva 1995-ben nálunk is kaphatóvá vált („... *mi is voltunk egyszer az Akadémián*”. *Soprontól Vancouverig*, 1956–1996). Ezek a művek fontos kordokumentumok, melyek most kiegészülnek az itthon maradtak visszaemlékezéseivel, egykori jelentéseivel.

Mindkét könyv az Erdészettörténeti Közlemények (*Historia Forestalis*) c. sorozatban jelent meg a XXIV. ill. XXIX. kötetként, utóbbi szerkesztésében a Soproni Műhely is tevékenyen részt vett. Az 1996-ban megjelent XXIV. kötet, mely a hagyományos zöld helyett fehér színű borítót kapott, az Erdőmérnöki Főiskola jelentését tartalmazza az 1956/57. tanév eseményeiről (*Az Erdőmérnöki Főiskola jelentése az 1956/57. iskolai év eseményeiről*). Ezt a jelentést a földművelésügyi miniszter első helyettesének leirata alapján DR. MAGYAR JÁNOS egyetemi tanár, az Erdőmérnöki Főiskola igazgatóhelyettese, későbbi igazgatója állította össze, s azt 1957. július 10-i dátummal küldte meg a főhatóságnak. A függelékben a főiskolai hallgatók **381**általános és soproni vonatkozású követeléseit, az egyetemi tanács állásfoglalását, jegyzőkönyveit, valamint a külföldre távozott egyetemi dolgozók névsorát és két röplap másolatát találjuk.

Az 1997-ben napvilágot látott XXIX. kötet (*Sopron, 1956*) visszaemlékezéseket tartalmaz, melyet itthon maradt akkori fiatal oktatók, főiskolai hallgatók vetettek most papírra. A kilenc visszaemlékezésen túl először kerül nyilvánosságra a Főiskola katonai tanszékének illetve a 16. számú tüzérezrednek jelentése.

A két, most megjelent kötet alapján kirajzolódik az Erdőmérnöki Főiskola 1956-os eseménysorozata, de a kép korántsem vált teljessé. Talán megszólalnak még az egykori szemtanúk, talán eltűnnek majd a fehér foltok egyetemünk íratlan történetéből.

Bartha Dénes

**1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / SOPRONI KÖNYVESPOLC / Burgenländischer Feierabend.  
Seniorenkalender 1997.**

**Burgenländischer Feierabend. Seniorenkalender 1997.**

**Szerkesztette: Joli Gustas, Andreas Balla és Johann Erhardt.**

**Kiadja: Burgenländischer Seniorenbund. Arnold Moebius Verlag, Wien. 136 old.,  
számos kép.**

Az Egyesült Európa előreláthatóan a régiók Európája lesz. Ennek keretében közös régióba kerülünk a szomszédos Burgenlanddal, ezért nemcsak gazdagsági, hanem kulturális téren is minél jobban meg kell egymást ismernünk.

Érdeklődéssel olvashatjuk a konzervatív beállítottságú burgenlandi nyugdíjas szövetség 1997-es naptárát. Ez a naptár 9 éves múltat tekinthet vissza, létrejött elsősorban Johann Erhardt, doborjáni gazdálkodó, író, tartományi képviselő érdeme volt, aki a Soproni Levéltárban is rendszeresen végez kutatásokat. Az ő tollából kerülnek ki a helytörténeti írások. Nézeteik természetesen sok esetben különböznek a magyar felfogástól, de egymás megértése a másik fél álláspontjának megismerésével és mérlegelésével kezdődik.

A naptárnak érdekes része az a rovat, melyben évtizedenként újságszemelvényeket hoz 100 évre visszamenően, idén 1897-től 1987-ig, valamint ezen évfordulókhoz kapcsolódó cikkeket. Az 1897, 1907 és 1917-es szemelvények főleg az Oedenburger Zeitungból és más soproni lapokból valók. E szemelvényeket úgy választják ki, hogy azokból érzékelhető legyen a burgenlandi falvak és kis városok fejlődése.

Az 1917-es évvel kapcsolatban hosszú, bőven illusztrált cikk foglalkozik gróf Erdődy Tamás, vörösvári (Rotenturm) földbirtokos szerepével az ún. Sixtus-levelek közvetítésében. A gróf ifjúkori jó barátja volt Károly királynak és nagy szerepe volt a király titkos béketárgyalásainak lebonyolításában. Külön cikk foglalkozik Károly 1921-es két visszatérési kísérletével, melyekben gróf Erdődy Tamás szintén nagy szerepet játszott. Az egyik képen a Christliches Oedenburger Tagblatt idevonatkozó címlapja látható.

Egy másik cikk „Halbturn und Habsburg” címen Féltorony kastélyának történetéről szól.

382 Érdekes a soproni népszavazás és Burgenland Ausztriához való csatolása körüli eseményekben résztvevő 4 személyiség életútjának ismertetése, akik közül Dr. Johannes Huber magyar oldalon állt, Johann Tullner és Michael Gesell osztrák oldalon. Dr. h. c. Ludwig Leser a Tanácsköztársaság idején Magyarország keretén belüli német autonóm terület érdekében szállt síkra, majd annak népbiztosa lett. A Tanácsköztársaság bukása után több hónapi börtönbüntetésre ítélték. 1921-ben visszatért Neufeldbe.

Beválasztották a burgenlandi tartományi gyűlésbe és helyettes tartományi főnök lett.

Kisebb cikkek foglalkoznak Gols (Gálos), Klein Frauenhaid (Kis Boldogasszony) és Deutschkreutz (Sopronkeresztúr) körüli mondákkal. Utóbbi cikkben a soproni bencés templom és a Szentháromság szobor Thököly Katalin emléktáblájának képe is látható.

*Metzl János*

#### 1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / LEVÉLSZEKRÉNY

---

### LEVÉLSZEKRÉNY

---

Möcsényi Mihály professzor „Kritikus gondolatok és ismeretlen tények Eszterháza építéstörténetéhez” c. tanulmányának utolsó bekezdésében a Soproni Szemle 1997. 2. számának 115. oldalán azt írja, hogy a kastély tulajdonosa jelenleg a Műemlékek Állami Gondnoksága. Ezzel szemben a kastély tulajdonosa a magyar állam, kezelője most is a Soproni Egyetem. Az Egyetem bérbeadta a MÁG-nak a kastélyt. Meg kell jegyezni, hogy a cikk megjelenése óta történtek bevezető lépések a kastély jövődjének sorsának újabb rendezésére.

#### 1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / MUNKATÁRSAINK

---

### 383 MUNKATÁRSAINK

---

*Dr. Holl Imre* régész, 1014. Bp., Tárnok u. 5.

*Lovas Gyula* ny. vasúttörténész, Sopron, Patak u. 14.

*Mocskonyi Melinda* régész, 1116 Bp., Adony u. 8. III/13.

*Boronkai Szabolcs* PhD ösztöndíjas, Sopron, Lackner K. u. 6.

*Dr. Winkler Gábor* egyetemi tanár, Sopron Egyetem

*Dr. Szodfridt István* egyetemi tanár, Soproni Egyetem

*Dr. Turbuly Lilla* bírósági írnök, Zalaegerszeg, Városi Bíróság

*Kiss Gábor* levéltáros, Eger, Érseki Levéltár

*Hárs József* olvasószerkesztő, Sopron, Deák tér 21–23

*Horváth Marietta* zenetanárnő, Sopron, Templom u. 3.



*Dávidházy István* műszaki tanácsadó, Sopron. Deák tér 49.

*Polgár Tamás* könyvtáros, Soproni Levéltár Pf. 82.

*Dr. Bartha Dénes* egyetemi tanár. Soproni Egyetem

*Dr. Metzl János* ny. kórházi főorvos, Sopron, Deák tér 35.

## 1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / INHALTSVERZEICHNIS

---

### 384 INHALTSVERZEICHNIS

---

#### Ödenburger Rundschau Lokalhistorische Quartalschrift

*Holl, Imre:* Über den Zustand der Ödenburger Stadtmauern vor dem Abbruch Mitteilungen aus der Eisenbahngeschichte II.

*Lovas, Gyula:* Die Geschichte der 150 Jahre alten Ödenburg–Wiener Neustädter Eisenbahn

#### MITTEILUNGEN

*Mocskonyi Melinda:* Fußbekleidungstracht in Ödenburg in den 12–13. Jahrhunderten

*Boronkai, Szabolcs:* Porträts aus dem deutschsprachigen Literaturleben von Ödenburg im 19. Jahrhundert 5. Király József Pál 1810–1887

#### KULTURELLES LEBEN IN ÖDENBURG

*Winkler, Gábor:* Michael Kubinszky ist 70 Jahre alt.

*Szodfridt, István:* Um eine Büste mehr im Standbildpark des botanischen Gartens der Universität

*Winkler Gábor:* Ausstellung im Säulengebäude aus den Werken von Franz Storno sen.

*Turbuly, Lilla:* Dorffmaister-Konferenz in Zalaegerszeg

#### NEKROLOGE

- Kiss, Gábor:* Imre Soós (1910–1997)
- Hárs, József:* „Laci bácsi” („Onkel Laci”) und seine Schnabelflöte (Ladislaus Wenzel Sopron 1902–Rust 1997)
- Horváth, Marietta:* Béla Balikó (1909–1996)

### BÜCHERSCHAU

- Tirnitz, József–Szakács, Anita:* Regesten der Gsprotokolle des Ödenburger Stadtrates I. 1533–1554 1996, 118 Pag. Redig.: Éva Turbulý, Rezens. István Dávidházy

Heimatkundliches Jahrbuch der Raabau (Rábaköz) Csorna–Kapuvár, 1996, Redig.: Imre Pájer. Rezens.: Tamás Polgár

- Berta Dénes:* Zwei Bücher über 1956

Burgenländischer Feierabend. Seniorenkalender 1997, Rezens.: János Metzl

### BRIEFKASTEN

## 1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / INHALTSVERZEICHNIS / KÉRELEM A SOPRONI SZEMLE MUNKATÁRSAIHOZ

### 385 KÉRELEM A SOPRONI SZEMLE MUNKATÁRSAIHOZ

A szerkesztés és a nyomda munkájának elősegítése érdekében munkatársainktól következőket kérjük:

#### PAPÍRON LEADOTT KÉZIRAT:

Mind a főszöveg mind a jegyzetek kettes sortávolsággal gépelendők.

A szerkesztőségbe jól olvasható kéziratot küldjünk.

A gépelési hibákat és az írógépen hiányzó jeleket (mint pl. *í, ú, Í, Ú*) kézírással javítsuk ki.

A főszövegben a lapalji jegyzetre félsorral emelt, tintával bekarikázott számjeggyel utaljunk, pl. ... városokat.<sup>12</sup>

#### FLOPPY LEMEZEN HOZOTT KÉZIRAT:

**Word 6 programban, oldalszám, élőfej, könyvjelző stb. nélkül,** a nyers, begépelte szöveget kérjük. Amennyiben lábjegyzetet készítenek, a *beszúrás/lábjegyzet/egyedi jelöléssel* egytől sorszámozzák meg.

#### LAPALJI JEGYZETEK:

Ide kerülnek a főszöveg kiegészítő részletei, adatok, főleg pedig a szöveget hitelesítő igazoló pontos forrásjelzések.

Könyvre, lapszámra első alkalommal így utalunk: pl. Csatkai Endre: A soproni színház története: 1841–1950. Sopron, 1960, 15 – A továbbiakban így: Csatkai i. m. 32. (Ha ugyanannak a szerzőnek változtatva több művét idézzük, akkor a továbbiakban így: Csatkai: A soproni színház 43.) Ha a megjelenés helye Budapest. ezt így: Bp.

**Folyóiratra, cikkekre így:** Jakubovich Emil A legrégebb magyar misszilis levél: Magyar Nyelv 1952, 114–120. A Soproni Szemle nevét mindig rövidítve írjuk SSz.

**Gyűjteményes munkában megjelent cikkekre így:** pl. Házi Jenő: Sopron város címere, W. Heimler Károly (szerk.): Sopron topográfiája. Sopron, 1936, 79–84.

**Újságcikkekre így:** pl. a szerző neve: a cikk címe. Soproni Hírlap 1932. nov. 14.

Idegennyelvű műre így: pl. Semmelweis, Karl: stb.

**Levéltári forrásra így:** a levéltár megnevezése: levéltári jelzet. – A Soproni Levéltár nevét mindig rövidítve írjuk: SL.

## **ILLUSZTRÁCIÓK:**

A fotók és rajzok tónusosak, jól láthatóak legyenek. Az illusztrációkat kérjük beszámolni, s egy külön lapon képjegyzéket mellékelni a cikkhez.

Szerzői tiszteletdíjat csak 11 gépelt oldal felett fizetünk, szerzői ívenként 6000 Ft-ot (1 ív 22 oldal, 40.000 „n”). Minden szerző cikkenként egy tiszteletpéldányt kap. Kérjük, szíveskedjenek megadni a pontos címet, esetleg az átutalási betét számát, a kezelő pénzügyi pontos címét és pénzforgalmi jelzőszámát.

## **1997. LI. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / INHALTSVERZEICHNIS / OLVASÓINKHOZI!**

### **386 OLVASÓINKHOZI!**

A Soproni Szemle Sopron városának és környékének helytörténeti folyóirata, negyedévenként, összesen évi 24 ív terjedelemben jelenik meg.

Terjeszti a Magyar Posta Rt. és a RÁBAHÍR RT. Előfizethető 1997-re a Soproni Múzeumban vagy a Soproni Levéltárban. (Sopron, Fő tér 1.)

Előfizetési díj 1997-től 1 évre 500 Ft, egyes szám ára: 150 Ft. Megjelenik évente 4 alkalommal.

Régebbi évfolyamok és példányok (1956-tól) a Soproni Múzeumban vagy a Soproni Levéltárban (Sopron, Fő tér 1.) kaphatók.

Sopron barátai: Szavunk ne maradjon raktárfalak közé zárva! Egyre szélesebb körben kell segítenünk a múlt tisztázását. Mindenki jusson hozzá a Szemléhez, akit szűkebb hazája története érdekel! Kérjük ehhez az Ön segítségét is. Támogassa a Soproni Szemle Alapítványt!

(Elszámolási számla az Országos Kereskedelmi és Hitelbank Rt. soproni fiókjánál, Ógabona tér 9., 405–10307. számon.) Az APEH 1993. ápr. 16-án 7830283603. sz. a. engedélyezte, hogy az adományozók – igazolásunk alapján – adományukat adóalapjukból levonhassák.

## **SOPRONI SZEMLE**

A szerkesztésért Turbuly Éva felel

Kiadja a Soproni Szemle Alapítvány  
Felelős kiadó: Dr. Ádám Antal

Készült a Hillebrand Nyomda Kft, üzemében  
(Sopron, Csengery u. 51.)  
97. 4316– Felelős vezető: Hillebrand Imre

Terjeszti 1996-ban a Magyar Posta Rt. Hírlapüzletági igazgatósága  
HU ISSN 0133–0748

## Végjegyzet

### 1 (Megjegyzés - Popup)

A rondella és a várkerületi városfal helyreállítása ekkor csak a falfelület kijavítását, a városfal tetejének egyszerű ráfalazását jelentette (az újkori legfelső lőrésmaradványok betömésével), mindenféle vizsgálat nélkül. Az 1939. évi városfejlesztési terv bővebb részletezés nélkül előírta a „várfalak hozzáférhetővé tételét” (SSz 11. 1957. 314.), ami nyilván szanálásokat jelentett; mégis 1956/58-ban már általánosan elfogadott volt a „foghíjak” újbóli beépítése a Várkerületen. Az egyetlen élénk vitát kiváltó kérdés a városrendezési programból (Riedlmayer Gy. 1954.) az Előkapu külső környékének bemutatása: elbontsák vagy helyreállítsák a külső üzletházikókat? (SSz. 10. 1956.; 11. 1957.; 12. 1958 cikkei.) Ez időszak felfogását jellemzi, hogy ásatás szükségéről szó sem esett. Az 1960-ban jóváhagyott szanálási terv távlati megvalósítása is csak beépítés-bontásokkal számolt a belső udvarokban, „későbbi időpontra halasztva” pl. a „Bástya tér” kérdését.

### 2 (Megjegyzés - Popup)

Bella L. a városház építéskor és az Orsolyiták kertjében már megfigyelte a római falakat (ArchÉrt 1896. 222.), de a sáncnál későbbinek tartotta.

### 3 (Megjegyzés - Popup)

Holl I.–Nováki Gy. ArchÉrt 87. (1960) 241–242. (Az 1959. év ásatása.)

### 4 (Megjegyzés - Popup)

Holl I.–Nováki Gy.–Sz. Póczy K.: Városfalmaradványok a soproni Fabricius-ház alatt. ArchÉrt 89. (1962) 47–67. (Póczy K. 1960-ban Nováki-val együtt a pincében tárta fel a római rétegeket.)

### 5 (Megjegyzés - Popup)

Ezeket használta fel Nováki Gy. 1959/60-ban a római utak, városfal és a sánc megfigyelésére: Előkapu 13., Templom u. 23. Szt. György u. 7. – Nováki Gy. SSz. 16. (1962) 135–138.

### 6 (Megjegyzés - Popup)

Erről a Topográfiában (1953) és a SSz. 1955–1956. évfolyamaiban Mollay K., Gerő L., Verbényi L., Major J. cikkei.

### 7 (Megjegyzés - Popup)

Az adat és a ház azonosítása: Mollay K. SSz. 14. (1960) 332.

### 8 (Megjegyzés - Popup)

Az ásatást folytatta Nováki Gy. (sánc) és Pámer N. (római fal belső síkja). – Ez után javasoltam a kert szintsüllyesztését, hogy a falakat be lehessen mutatni. 1963-ban már a szomszédos kert DK-i tűzfalának lebontását javasoltam (ez nem valósult meg), illetve lejjebb a középkori fal további szakaszának kibontását.

### 9 (Megjegyzés - Popup)



Ez sajnos a magyar régészeti gyakorlatban nem volt általános szempont, emiatt a különböző években – de azonos térségben – végzett kutatások összegzése-áttekintése mindig nehéz volt a későbbi kiértékelés során. Oka a felmérési technika elmaradottsága volt, hiányzott a geodéziai munka.

### **10 (Megjegyzés - Popup)**

Holl I.: Sopron középkori városfalai I–IV. ArchÉrt 94. (1967) 155–183; 95, (1968) 188–205; 98, (1971) 24–41; 100, (1973) 180–207.

### **11 (Megjegyzés - Popup)**

Ilyen átalakítások találhatók Pozsony, Kolozsvár, Eperjes, Nagyszombat városfalain. Kőszegen 1961–62-ben bontottam ki ilyeneket, majd Sopronban a Hátsókapunál 1961-ben (utóbbiak más formájú és későbbi, téglából épített lőrészek).

### **12 (Megjegyzés - Popup)**

Javasoltam, hogy a helyreállításkor sötétszínű fugázással különböztessék meg e részeket, így láthatóvá válnak.

### **13 (Megjegyzés - Popup)**

1964-ben a 7. toronynál kívül, 1965-ben a 24. torony belsejénél bontottam ki római maradványát. 1965–66-ban Póczy K. a 11. és 8. toronynál, 1985-től Gömöri J. a 2. 3. 5. 26. és 33. toronynál bizonyította római eredetét. (Sajnos a legtöbbnek ásatási felmérését nem közölték.) Gömöri J.: Grabungen auf dem forum... ActaArchHung 38. (1986) 41. jegyz. – A D-i városfalszakasz és a római kapu felderítését 1963 júliusában Nováki Gy. kísérte meg (folytatta Póczy K.), de a nagy mélység miatt a kutatószelvényt kiszélesíteni nem lehetett (ArchÉrt. 1964. 256, 264.) a római fal körül az Orsolyita kertben.

### **14 (Megjegyzés - Popup)**

Mindkettő eredetije Bécsben. Lauringer E. SSz. 6. (1942) számolt be ezekről, de csak átrajzolt kis képüket adta. Az 1597-es rajz először Csatkai E. szerk.: Sopron és környéke műemlékei (Bp. 1953.), Gerő L. cikkében. Az 1622. évi rajz először saját közlésében (ArchÉrt. 89. 1962. 65.) szerepelt.

### **15 (Megjegyzés - Popup)**

Ezért én is kezdetben 34-el számoltam; Gömöri J. bebizonyította, hogy a 28. helyén sohasem volt (a szemközti K-i oldalon is nagyobb közt hagytak).

### **16 (Megjegyzés - Popup)**

Csatkai i. m. (1956. 2. kiadás) 271. kép: Situations Plan der Casino Umgebungen.

### **17 (Megjegyzés - Popup)**

Szerepel Stornó F. alaprajzi rekonstrukcióján is: Csatkai, i. m. (első kiadás 1953) 23. kép.

### **18 (Megjegyzés - Popup)**

Holl I. 1967, 2. kép.

### **19 (Megjegyzés - Popup)**

Már a Caesar-ház ásatásával kapcsolatban utaltam arra, hogy az egyik római torony helyét a középkori fal vonalának törése jelezheti Holl I. 1967, 160.

### **20 (Megjegyzés - Popup)**

Alaprajza Gömöri J. In: Paimonia Hungarica Antiqua (Bp. 1995.) a 26. oldalon.

### **21 (Megjegyzés - Popup)**

Major J.: A városalaprajz mint a korai magyar városépítéstörténet forrása. Építés és Közlekedéstudományi Közl. 1965. 153–174., bizonyítja először a szerkesztett alaprajzi rendszert és más késő római franciaországi városokat is felhoz példaként.

### **22 (Megjegyzés - Popup)**

Csatkai i. m. 59. kép. Ezen csak az 1952-ben ismert középső középkori városfal maradványait jelezték, a faltornyokból 18-nak helyével.

### **23 (Megjegyzés - Popup)**

Sz. Póczy K. ArchÉrt. 94 (1967) 138, 1. kép. Itt átvette toronyszámozásomat.

### **24 (Megjegyzés - Popup)**

Sz. Póczy K. ActaArchHung. 23. (1971) Abb. 12; és uő.: Pannoniai városok. (Budapest 1976) 27. – Ezeket csak 29 torony helyét adja (az É-i kapun kívül). – Mócsy A.: Pannonig Forschung. ActaArchHung. 21. (1969) Abb. 5, vázlatán még kevesebbet, de ráadásul a Várkerület rondelláját is rómaiként! – Mind közül a legjobb Gömöri J. i. m. 24, itt már 31 tornyot jelölve.

### **25 (Megjegyzés - Popup)**

A Műemléki Felügyelőség kezdetben csak a jól látható maradványok konzerválását tartotta feladatának, mint korábban a rondella esetében is. Szintsüllyesztésekkel, az építési periódusokat láthatóvá tevő falkutatásokkal nem számoltak. A várkerületi sportpálya területén még 1963-ban is a bombázás utáni planírozás 1 m vastag törmelékretege takarta az újkori szintet. – 1963. VII. 15-én fogadta el az OMF. Tervtanácsa Nagypál Judit bemutatási tervét a Szt. György u. 13–19. városfal szakaszára.

### **26 (Megjegyzés - Popup)**

1964. IV. 16-án javasoltam az OMF.-nek, hogy az alsó falszorosban a római szintek feltárásának folytatását Póczy K. végezze el. Így került sor a külső terület és egy faltorony belsejének ásatására, a következőben későrómai sírok és több periódus házmaradványai is előkerültek. Sz. Póczy K.: Scarbantia városfalának korhatározása. ArchÉrt. 94 (1967) 137–154.

### **27 (Megjegyzés - Popup)**

Egyik oka az volt, hogy az OMF. e szakasz előtt is végzett szintsüllyesztést, annak ellenére, hogy közöltem,

itt erre nincs szükség, mert az új falpótlás (XVII. század?) a római fal alját is takarja.

### **28 (Megjegyzés - Popup)**

Tomka P.: A soproni vörös sánc kutatása. Magyar Műemlékvédelem 8. 1973–1974. (1977) 65–86. A sánc alatt a legkésőbbi leletek az V–VI. századtól származtak.

### **29 (Megjegyzés - Popup)**

A leletekről, Mihály házának lokalizálásáról, vagyonáról, a városi kutakról: Holl I. 1971. i. m.

### **30 (Megjegyzés - Popup)**

Az OMF. vezetőjének véleménye az volt, hogy itt az ásatás már ismert adatokon felül újat nem hozna. Szerencsére volt a Felügyelőségnek olyan munkatársa is, aki az ásatási tervet pártolta. – Pedig Riedlmayer Gy. városrendezési tervének rajzán (1954) ez a felírás szerepelt: „Előkapu erődrendszer maradványainak feltárása” (SSz. 10. 1956. 161.). Csemegi J. u.itt helyeselte a süllyesztett főszint kialakítását, bár ehhez ásatást nem javasolt.

### **31 (Megjegyzés - Popup)**

Az új városháza építésének véleménye szerint a Várostoronynál nem lehet szó a hagyomány szerinti római alapokról, legfeljebb Árpád-koriakról.

### **32 (Megjegyzés - Popup)**

Az ásatást ellenérvzés fogadta a lakosság részéről: az átjárást nehezítette. Talán ez is indította Csatkai E. szerkesztőt arra, hogy egy cikk írására ösztönözzön. Ebben inkább a városfalak műemléki bemutatásának szükségéről, városképi és történeti jelentőségéről írtam (SSz. 22. 1968. 289–302.).

### **33 (Megjegyzés - Popup)**

1966. VIII. 18-án javasoltam, hogy az ásatást a római falak mellett Póczy K. folytassa és ehhez adjanak helyet az újkori csatorna elbontásával. A következő két hónapban Tóth S.-al az ÉNy-i oldalon fel is tárták a római és azt követő építkezések falmaradványait, 1969-ben Tóth S. a Storno-ház ÉK-i sarkánál további maradványokat talált az egykori bejáratból: Tóth S. SSz. 46. (1988) 56–77.; ugyanilyet a Hátsókapunál is. – A feltárt falak korának meghatározása vitatott: az ispáni várral egykorú, vagy korábbi bejárat? (Sajnos ennek falmaradványait a védőépület készítése során elbontották!)

### **34 (Megjegyzés - Popup)**

1967. VIII. 21-én tettem javaslatot védőépület készítésére, amelyben pusztulás nélkül bemutatathatóak a római és kora középkori falak.

### **35 (Megjegyzés - Popup)**

Úgy e kérdésről, mint a műemléki bemutatás szempontjairól a különböző helyeken K. Nagypál J.: Sopron városfalairól. Magyar Műemlékvédelem. 8. 1973–1974. (1977) 87–124.

### **36 (Megjegyzés - Popup)**

Ennek oka az volt, hogy 1967-től indult meg egy új ásatás a lebontott moziépület helyén (1972-ig), ahol a VI–XI. századi korszakot Tóth S., a római Póczy K. tárta fel.

### **37 (Megjegyzés - Popup)**

Rövid összefoglalása más eredményekkel együtt Gömri J.: A középkori Sopron régészeti kutatásáról. (Régészet és várostörténet. Konferencia 1989.) Dunántúli Dolgozatok 3 (Pécs 1971.) 125–144.

### **38 (Megjegyzés - Popup)**

A Belvárosban már 13 polgárnak volt több (2-3) háza 1379-ben is.

### **39 (Megjegyzés - Popup)**

Természetesen nem tartoztak ezek körébe a jellegzetes külvárosi iparágak, pl. kovács, tímár, fazekas, kelmfestő stb., akiket tevékenységük a városfalon kívülre kényszerített. Részletesen e kérdéstről Holl I.: Középkori városi élet – városi építészet. ArchÉrt. 116. (1989) 64–76.

### **40 (Megjegyzés - Popup)**

Sopron Belvárosában az 1433. évi bordézsmajegyzék szerint a polgárok közül 62-en tartották borukat itteni házukban.

### **41 (Megjegyzés - Popup)**

A bor felhordását és kimérését a tulajdonos általában másokkal végeztette, előírt fizetségért. – Az egész kérdéstről: Holl I. i. m. 55–64, soproni és pozsonyi írásos adatokkal. Fontos tudnunk, hogy a középkori polgárság, bármiféle fő tevékenységet is űzött, több-kevesebb szőlővel gyarapította vagyonát.

### **42 (Megjegyzés - Popup)**

Így már Zsigmond az 1397. évi, Mátyás az 1464., 1469., 1483. évi, II. Ulászló az 1496., 1507., 1510., 1515. évi adóból, II. Lajos 1525-ben az adóból és harmincadjövedelemből a sérült falak építésére juttatott összegeket.

### **43 (Megjegyzés - Popup)**

A Belső Külváros kiterjedéséről lásd Holl: Sopron (Ödenburg) im Mittelalter. ActaArchHung 31. (1979) 121–124., ugyanitt indokoltam meg, hogy ennek három kapuja kisebb területet határolt, mint a korábbi várostörténeti feldolgozásban szereplő. Ugyanitt a védelmi intézkedések írott forrásai.

### **44 (Megjegyzés - Popup)**

I. m. 126. – A külváros sövénykerítésének kijavítását már Mátyás király is itt időző katonáira bízta 1480-ban. – A külső városfal építéséről i. m. 124–126., a kapuk felsorolása első említésükkel ugyanitt 133–134.

### **45 (Megjegyzés - Popup)**

A soproni rondellák és az ötszögű bástya építési idejéről az irodalomban eltevő évszámok találhatók, ami arra vezethető vissza, hogy Payr György és Mihály városi krónikájában nem szerepel ezekről egyértelmű

helymeghatározás (csak a Szt. György bástyánál, de ezt nem vették figyelembe). – 1614: „Ist die pastein beim hintern dor erbaut worden”, szerintem az Orsolya-kerti rondellát jelenti, 1631: „die pastein bey der Georiger khirche erbaut”, ez egyértelmű.

A DNy-i sarok rondellájáról Faut Márk krónikája írja: „Vor 3 Jahren id est Anno 1613 ist die Pasteien an Khalten ekh gebaut Worden sub Consule d Laknero.” (Kovács J. L.: Faut Márk és Klein Menyhért krónikája. 1526–1616. Sopron város történeti forrásai. C sorozat 1. k. Sopron 1995. 89. Jegyzetében a Payr krónika helymeghatározására hivatkozik: a Hátsó kapunál – ez azonban nem erről szól!) – Payr krónika: „Anno 1643 jarr ist die pastein bey dem Grien turm fertig gemacht worden wnd erbaut.” Utóbbi adatot, mint a legkésőbbit, az ötszögű bástyával azonosítom (a Zöld torony Csatkai i. m. 128. szerint az egykori zsidó templom telkén állhatott). – A városfal D-i szakaszának két sarkánál már az 1622. évi tollrajz feltünteti a két rondellát, de a szögletes bástya még nem áll.

#### **46 (Megjegyzés - Popup)**

1615-ben a kapuk és a külvárosi fal mielőbbi megépítését szorgalmazzák. A tanács megjegyzése: „Auff ein Jahr ist Oedenburg nicht erbaut etc.” Póda E.: Sopron sz. kir. város monográfiája (Sopron 1890.) 412.

#### **47 (Megjegyzés - Popup)**

Vasár- és ünnepnap nem közlekedik

#### **48 (Megjegyzés - Popup)**

Vasár- és ünnepnap nem közlekedik

#### **49 (Megjegyzés - Popup)**

Í.-né Melis Katalin a kutak bőrányagát az 1973-as és 1974-es Arch. Ért. hasábjain közölte.

#### **50 (Megjegyzés - Popup)**

Závodszy Levente: A Szent István, Szent László és Kálmán korabeli törvények és zsinati határozatok forrásai. Bp. 1904. 92.

#### **51 (Megjegyzés - Popup)**

Magyar Néprajz III. Kézművesség. Bp. 1991. 288. és 293.

#### **52 (Megjegyzés - Popup)**

Szücs Jenő: Bőrfeldolgozóipar a XV. századi Magyarországon. Cipőipari Dokumentáció 1963. VII. évf./3 74

#### **53 (Megjegyzés - Popup)**

Szende Katalin: Későközépkori végrendeletek és szintén későközépkori szemétködör anyagának összevetése. Aetas 1990/III.

#### **54 (Megjegyzés - Popup)**

Dányi Dezső–Zimányi Vera: Soproni árak és bérek a középkortól 1750-ig. Bp. 1989. 388–391.



Gyermekcipő, gyermekcsizma, felnőttcipő és felnőttcsizma szerepel az ártáblázatokban.

### **55 (Megjegyzés - Popup)**

Domonkos Ottó: Soproni és Sopron megyei árszabások és a limitációkataszter tanulságai. IV. Kézművesipartörténeti Szimpózium Veszprém, 1980.

Mollay Károly: Árszabások. A soproni vargák 1532. évi árszabása. Soproni Szemle 1987/4 305–306.

A soproni vargák 1532. évi árszabás-tervezetükben 9 fajta csizmát 11 változatban sorolnak fel: lovaglócsizma (reyt stiffell), a nadrágpaszomántig érő (das cinem geet Kis an die nestell), marhabőrből (rinder) vagy kosbőrből (Pokhuns), gázoló csizma (See stiffell), félcsizma (Botkhen), szekérre való csizma (Wagen stiffell), parasztszizma (Pauer stiffell), az ülepig érő (das einem geet aun dass gesess), szokványos magyar csizma (ungrisch Tschisma), gyermekcsizma (khinder stiffell). Ezen kívül említenek férfi papucsot (Pantoffell), tizenötféle férficipőt, parasztcipőket csattal, szíjjal, egyszeri talppal, hegyes orral, orr nélkül. Női cipőt felül fehér bőrből, tompa orral és dupla talppal.

### **56 (Megjegyzés - Popup)**

Képes Krónika Bp. 1964. 1. címdalán, a király melletti nyugati viseletű lovak lábán ilyen saruk láthatóak.

### **57 (Megjegyzés - Popup)**

Uo. 108. old. P iniciáléban Kálmán fiát, II. Istvánt koronázzák, lábán piros, elől pántos, hegyes orrú cipő látható, továbbá a 31. oldalon S iniciáléban Simon és Mihály lovak szintén keresztpántos bokacipőt viselnek.

### **58 (Megjegyzés - Popup)**

Uo. 126. old. P iniciáléban IV. Béla királyt ábrázolják királyi díszben, lábán piros, zárt felsőrészű, fehérrel hímzett félcipő látható.

### **59 (Megjegyzés - Popup)**

Zichy István: A Képes Krónika miniatűrjei viselettörténeti szempontból. Petrovics Elek Emlékkönyv Bp. 1934. 62.

### **60 (Megjegyzés - Popup)**

Képes Krónika 99. old.

### **61 (Megjegyzés - Popup)**

Radocsay Dénes: A középkori Magyarország falképei. Bp. 1954. XLIV. tábla

### **62 (Megjegyzés - Popup)**

László Gyula: A honfoglaló magyar nép élete. Bp. 1988. 372.

### **63 (Megjegyzés - Popup)**

Csallány Dezső: Weiblicher Haartlechteschmuck und Stiefelbeschlaege aus der ungarischen Landnahmezeit im Karpatenbecken. Acta Arch. Hung. XXII. (1970) 294–299. 27–30. kép

### **64 (Megjegyzés - Popup)**

Lovag Zsuzsa: A magyar viselet a XI–XIII. században. Ars Hungarica 1974/2 Bp. 1975. 399.

### **65 (Megjegyzés - Popup)**

Í-né Melis Katalin: A budai középkori lábbeliviselet. XIII–XIV. század. Arch. Ért. 100 (1973), 88–101.

### **66 (Megjegyzés - Popup)**

Henryk Wiklak: Polish early mediaeval foot-wear of the 8th – 13th centuries on the basis of excavations. Materiały wczesnosredniowieczne (1969) 486–489.

### **67 (Megjegyzés - Popup)**

Wroclawból pl. a XI. század 2. feléből, gallérszerűen lehajló szárral. Kazmierczyk J.–Kramarek J.–Lasota C.: Forschungen auf Ostrow Tumski in Wroclaw 1974. Silesia Antiqua tom. 18. (1976) 224.

### **68 (Megjegyzés - Popup)**

Maria Norska-Gulkowa: Early mediaeval embroideries on 10–13th centuries leather objects from Ostrówck in Opole. Wiadomosci Archeologiczne tom 30. (1964)

### **69 (Megjegyzés - Popup)**

Lásd 18. jegyzet 490–492. old.

### **70 (Megjegyzés - Popup)**

Tom van den Berg und Groenman van Waateringe W: Das Leder aus dem Umfeld des Lübecker Hafens. Lübecker Schriften zur Arch. und Kulturgeschichte 18. (1992) 359.

### **71 (Megjegyzés - Popup)**

Francis Grew and Margrethe de Neergaard: Shoes and pattens. Medieval finds from excavations in London. London, 1988. 92–93.

### **72 (Megjegyzés - Popup)**

Groenman -van Waateringe W: Mittelalterliche Lederfunde aus der Lübecker Innenstadt. Archaologie Lübeck. (1980) 115. 86/3. ábra

A tanulmány foglalkozik az ásatásokról előtt viszonylag nagyszámú cipőlelet és hulladékanyag kérdésével is. A cipőleletek nagy számát azzal magyarázzák, hogy a lábbelik gyorsan elhasználódtak, ugyanakkor későközépkor írásos adatokból is ismert, hogy átlagosan egy felnőtt ember évente 3–8 pár cipőt használt el. A cipőleletek jól mutatják a férfiak, nők és gyermekek számának megoszlását is.

### **73 (Megjegyzés - Popup)**

Christiane Schnack: Mittelalterliche Lederfunde aus Konstanz. Archäologische Ausgrabungen in Baden-Württemberg 1990. 337–340.

### **74 (Megjegyzés - Popup)**

Lederschuhe und Schuhfragmente. Ausgrabungen in Minden. Münster, 1987. 179–180. 187. és 189. ábra

### **75 (Megjegyzés - Popup)**

Erika Thiel: Geschichte des Kostüms. Berlin. 1960. 94.

### **76 (Megjegyzés - Popup)**

Groenman -van Waateringe W. und L. M. Velt: Schuhmode im späten Mittelalter. Zeitschrift für Arch. des Mittelalters, Jahrgang 3/1975. 100–104.

### **77 (Megjegyzés - Popup)**

Uo. 107–109.

### **78 (Megjegyzés - Popup)**

Rudolf Broby-Johansen: Az öltözködés története. Bp. 1969. 205.

### **79 (Megjegyzés - Popup)**

Holl Imre: Kőszeg vára a középkorban. Fontes Arch. Hung. Bp. 1992. 67. 33. kép

### **80 (Megjegyzés - Popup)**

Béléseket, mint láttuk mind felsőrészekhez, mind talpakhoz is bevarrhattak. A talpbéléseket a külső vastag talppal együtt varrták a felsőbőrhöz, azok szélén talplevarró öltések figyelhetők meg. A bélések szabásukat illetően nem különböznek a külső talpaktól és felsőrészektől, de azoknál jóval vékonyabb bőrből készítik őket.

### **81 (Megjegyzés - Popup)**

A lábbeli rekonstruálható a 77-es és 38-as sorszámú bőrdarabok segítségével, ezek a 26-os felsőrészbőrrel egy lábbelit alkottak. Leírásukat később közlöm.

### **82 (Megjegyzés - Popup)**

Oldalsó vagy kéreg betétdarabot nem találtam az anyagban ehhez a bőrhöz, így sajnos többet nem tudhatunk annál, hogy vagy bokacipőhöz, vagy csizmához tartozott ez a lábfejet borító felsőrészbőr. Mivel a boka és a lábfej mentén a bőrből a későbbiekben levágtak, így az esetleg csizmaszár bevarrására utaló öltésnyomokat is eltüntethették.

### **83 (Megjegyzés - Popup)**

Ez a szárdarab a 298-as sorszámú, cipő orr-részét képező bőrrrel párosítható, és így egy pontosan rekonstruálható, száras, valószínűleg cipőfüzővel vagy szélesebb bőrpánttal záródó lábbelit alkottak. A két bőrdarab összetartozását az illeszkedési felületek anyagvizsgálatával B. Perjés Judit restaurátor igazolta.

#### **84 (Megjegyzés - Popup)**

Lásd 35. jegyzet

#### **85 (Megjegyzés - Popup)**

Egybeszabott, bocskor típusú lábbeli. Hasonlót egy klosterneuburgi ásatásról ismerünk -S. Felgenhauer-Schmiedt: Ein Brunnenfund mit Schuhen aus Klosterneuburg. Beiträge zur Mittelalterarchäologie in Österreich 6, /1990/ 65–87. A cipő pontos szabásmintáját nem tudtam rekonstruálni, mivel a bőr meglehetősen hiányos állapotban maradt fenn. A varrásnyomok arra engednek következtetni, hogy a cipő esetleg száras bocskor is lehetett. Ezek a legegyszerűbb szabású bocskorcipők általában korai, VIII–X. századi régészeti leletanyagokban tűnnek fel (Wolin, Szczecin, Gdansk), de ahogyan azt ez a XIV. századra keltezett klosterneuburgi anyag is mutatja, viseletük az egész középkoron át el lehetett terjedve, mintegy könnyen elkészíthető, olcsó lábbelitípus.

#### **86 (Megjegyzés - Popup)**

A középkori átlagos lábbelimeret férfiak esetében kb. 38–39-es volt, a nőknél 33–34-es. A középkori cipőméretekről bővebben a németországi Lübeck óvárosi ásatásain előjött bőranyagokkal kapcsolatban olvashatunk: W. Groenmann -van Waateringe: Der Leder von Alt Lübeck. Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 13. (1988) 141. A londoni lábbelik vizsgálata kapcsán -F. Grew and M. de Neergaard: Shoes and pattens. Medieval finds from excavations in London. London. 1988.- szintén foglalkoztak a méretezés kérdésével. Megfigyelték, hogy ahány cipő, annyi méret fordult elő az anyagban, vagyis a középkor folyamán főleg sacra csinálhatták a cipőket, nem használtak meghatározott mértékrendszer. A londoni férficipők esetében az átlagos méret a 37–38-as, a női cipőknél a 33–35-ös volt. Gyermekcipők esetében a legkisebb méreteket az 1 éves kor körüliek viselték, akik kb. 10–12 éves korra érték el a mai 30–31-es lábméretet.

#### **87 (Megjegyzés - Popup)**

Dorothea Kluge: Mittelalterliche Trachtbestandteile. Ausgrabungen in Minden. Münster, 1987. 179–180.

#### **88 (Megjegyzés - Popup)**

S. Felgenhauer-Schmiedt: Ein Brunnenfund mit Schuhen aus Klosterneuburg. Beiträge zur Mittelalterarchäologie in Österreich 6, (1990) 68.

#### **89 (Megjegyzés - Popup)**

ZAM 3/1975. 104.

#### **90 (Megjegyzés - Popup)**

Wojtasik Jerzy: Frühmittelalterliche Lederwaren gefunden auf Grabungstelle 4 in Wolin. Materialy Zachodnie-Pomorskie /1960/ 208. XIV. tábla

### **91 (Megjegyzés - Popup)**

Groenman -van Waateringe W: Mittelalterliche Lederfunde aus der Lübecker Innenstadt. Archäologie in Lübeck (1980) 116. 87. kép

### **92 (Megjegyzés - Popup)**

Gáborján Alice: A magyar módra való bőrkikészítés problematikája. Népr. Ért. XLIV (1962) 97.

### **93 (Megjegyzés - Popup)**

Uo. 98. old.

### **94 (Megjegyzés - Popup)**

Uo. 110. old. A kisázsiai timsós fehér finombőr használata Európában Spanyolország felől terjedt el a XI–XIII. században, amikor a magyarság kulturális és főleg kereskedelmi kapcsolatai Ny-Európa felé még nem voltak túl erősek.

### **95 (Megjegyzés - Popup)**

F. Grew and M. de Neergaard: Shoes and pattens. London, 1988. 46–49.

### **96 (Megjegyzés - Popup)**

Wojtasik Jerzy: Frühmittelalterliche Lederwaren gefunden auf Grabungstelle 4 in Wolin. Materialy Zachodnie-Pomorskie (1960) X. tábla

### **97 (Megjegyzés - Popup)**

A. Gansser-Burckhardt: Die frühzeitliche Handwerkersiedlung am Petersberg in Basel. Zeitschrift für schweizerische Arch. und Kunstgeschichte. 2 (1940) 8–11. és 12. tábla

### **98 (Megjegyzés - Popup)**

H. Gyürky Katalin: Das Mittelalterliche Dominikanerkloster in Buda. Fontes Arch. Hung. Bp. 1981. 21. tábla

### **99 (Megjegyzés - Popup)**

Karl Friese: Reise in die Romanik. Leipzig, 1967. 84. 52. kép

### **100 (Megjegyzés - Popup)**

A Veszprém megyei Múzeumok Közleményei 10. (1971) 196. 12. kép

### **101 (Megjegyzés - Popup)**

A budai lábbelibőrök vegyi összetételén, vas és alumínium tartalmán kívül vizsgálták a cserzési módot, és azt is, hogy milyen állat, ill. állatfajta, és az állat bőrének melyik részét használták fel a lábbeli készítésekor.

### **102 (Megjegyzés - Popup)**

Segítségüket ezúton is szeretném megköszönni.

### **103 (Megjegyzés - Popup)**

Groenman -van Waateringe W: Das Leder von Alt Lübeck. Lübecker Schriften zur Arch. und Kulturgeschichte 13. (1988) 141.

### **104 (Megjegyzés - Popup)**

Király életrajzát lásd: Lenky Jenő: Király József Pál. A „Soproni Szemle” kiadványai 50. Sopron: Röttig-Romwalter 1939, és Lenky Jenő: Király József Pál. In: SSz III (1939)/I. 24–33. p.

### **105 (Megjegyzés - Popup)**

Selmecbányai éveire lásd: Hlavatsek András–Király Ernő: A selmecbányai ág. hitv. ev. kerületi líceum története. Selmecbánya: Joerges 1896, 69–85. p. Király Ernő Király József Pál 1855-ben született fia, aki 1885-ben szintén a selmecbányai líceum tanára lett.

### **106 (Megjegyzés - Popup)**

Papp József: A soproni evang. tanítóképző intézet története. Sopron: Röttig 1908, 30.–45. p.

### **107 (Megjegyzés - Popup)**

Király, Josef Paul von: Erinnerungen. Oedenburg: Reichard 1866

### **108 (Megjegyzés - Popup)**

*An die Freunde in Oedenburg* (A soproni barátokhoz), uo. 229. p.

Király lábjegyzete: „Lewera alhochdt., Lewer o. Löwer bairisch = Grenzhügel” (Lewera ófelnémetül, Lewer v. Löwer bajorul = határdomb). A vers nyilvánvaló utalás az evangélikus templom tornyának építésére.

### **109 (Megjegyzés - Popup)**

Király, Josef Paul von: Satyrisch-humoristische Idylle. Oedenburg; Reithard (évszám nélkül)

### **110 (Megjegyzés - Popup)**

Király von Barcsfa. Joseph Paul: Ernst und Scherz. Eisenstadt: Dick 1885

### **111 (Megjegyzés - Popup)**

*Gegenseitig* (Kölcsönösen), uo. 9. p. Pyrker László egri érsek, német nyelvű verseket is írt, Nikolaus Nimbsch von Strehlenau Nikolaus Lenau magyarországi születésű német nyelvű költő teljes neve, Anastasius Grün (eredetileg gróf Anton Alexander Auersperg) osztrák költő, Király és Kolbenheyer barátja.



### **112 (Megjegyzés - Popup)**

*An Freund Arany* (Arany barátomhoz), uo. 205. p.

### **113 (Megjegyzés - Popup)**

A „Dalfüzér” történetét lásd: Polster, Johann: Geschichte des Oedenburger Männergesang Vereins „Liederkranz”. Oedenburg: Litfaß 1885

### **114 (Megjegyzés - Popup)**

*Zum Verbrüderungsfeste* (Az összebarátkozás ünnepére), uo. 15. p.

### **115 (Megjegyzés - Popup)**

Uo. 16. p. Kb.: „(...) hogy a megboldogult Mária Terézia császárnő ünnepén megemlékezzünk arról az áldozatkészségről is, amit a dicsó magyar hazaszeretet a Monarchia fenntartása érdekében kifejtett.”

### **116 (Megjegyzés - Popup)**

Kolbenheyer, Moritz: Zum Sängersfest in Oedenburg. Oedenburg: Romwalter (1863)

Király, Josef Paul von: Des Sängers Braut. In: Erinnerungen 219. p. Des Sängers Braut. Gedichtet von J. P. von Király für Männerstimmen componirt und den beim ersten großen Sängersfeste in Ungarn (Oedenburg 28–29. Juni 1863) theilhaftig gewesenen Männergesangsvereinen im Namen des Oedenburger „Liederkranzes” gewidmet von Chr. Altdörfer. Oedenburg: Manitus (évszám nélkül)

### **117 (Megjegyzés - Popup)**

A Dorffmaister évfordulóra emlékezve az életműkiállítást Sopronban 1997. november 30-án nyitották meg a Festőteremben