

felmérések (1847) már Kőszeggel szemben mind az iparúzők számának és foglalkozás szerinti összetételének, mind a kereskedési ágak és az áruforgalom tekintetében egyértelműen Szombathely jelentőségét emelték ki. Vas vármegye rendjei az utolsó rendi országgyűlésen egyértelműen a Sopron – Kőszeg – Szombathely – Nagykanizsa útvonal megvalósítását kívánták támogatni (1848. február 14.), de gr. Széchenyi István az ország közlekedésszerkezeti átalakulását hozó „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről” című nyomtatásban is megjelent munkája a Kőszeg elkerülő Sopron – Csepreg – Szombathely – Nagykanizsa irányt preferálta, miképpen két évtized múlva a vasi megyeszékhelyet bekapcsoló, de Kőszeg elkerülő változat valósult meg (1865).

Tilcsik György a térség korabeli városfejlődése szempontjából is nagy fontossággal rendelkező monográfiája azt a gazdasági folyamatot mutatja be, amely révén a 19. század közepére Szombathely a Sopron és Nagykanizsa közötti térség egyik legjelentősebb kereskedelmi központja lett. Ez a pozíció, piackörzeti szerepkör adott biztos alapot az 1860-as, 1870-es években megkezdődött dinamikus gazdasági fejlődésnek. A kötet mind módszertani szempontból, kérdésfeltevései és elemzési módszerei által, mind gazdag adatolásával Sopron város reformkori gazdasági fejlődéséhez is kitűnő analógiát nyújt.

DÁVIDHÁZY ISTVÁN | Hegedűs Elemér: A császári és királyi 9. huszárezred Sopronban. Sárvár, 2010.

A soproni helytörténetírás sokszínű palettáján eddig hiányzó szín feltűnésének fogható fel *Hegedűs Elemér* könyvének megjelenése. A széleskörű forráskutatás és a szakmai hozzáértés pilléreire támaszkodó munka négy évszázadon átívelő bőséges képanyag segítségével is betekintést nyújt a magyar hadtörténelemnek a Nádasdy-huszárokkal összefüggő fejezeteibe, és eddig ismeretlen részletekkel bővíti a 19. század végi valamint a 20. század eleji Sopronról meglévő ismereteinket.

A Nádasdy nevet 1888 óta viselő ezred 1688-as alapításától kezdve a Habsburg birodalom legtöbb hadjáratában részt vett, és a Sziciliától Schleswig-Holsteinig terjedő térség hadszíntereinek történeteiben jelentős szerepet játszott, amit a közölt számos kitüntetési névsor is bizonyít. A könyv első része a Czobor Ádám által 1688-ban alapított ezred történetét foglalja össze az alapítástól kezdve az ezred 1884-es Sopronba kerüléséig. Az ismertetésben kiemelt helyet foglal el az 1757. június 18-án Kolínnál vívott ütközet említése, amelyhez a Monarchia legmagasabb katonai kitüntetésének, a Mária Terézia-rendnek a megalapítása fűződik. Ez a nap lett később az évenként megünnepeelt ezrednap.

A nagy vonalakban ismert hadtörténelmi eseményekhez illeszkedő ezredtörténet után következnek a soproni helytörténetnek a 9. huszárezreddel kapcsolatos olyan részletei, amelyek a recenzens, és vélhetőleg a soproni olvasók többsége számára is különösen érdekesek. Az ezred 1884-ben foglalta el új, két évvel korábban meglepően rövid idő alatt felépült Baross úti laktanyáját. Figyelemre méltó, hogy az építkezésben csaknem kivétel nélkül helyi iparosok vettek részt. A korabeli Sopron lakásviszonyaira jellemző, hogy a laktanyához 24 tiszti lakás is tartozott. Ha megnézzük az ezred tiszti névsorát, a magasabb igényszint és a városi polgárságtól való elkülönülésre irányuló törekvés egyaránt érthetővé válik. Nagy számban tűnnek fel a soproni és Sopron megyei, meggazdagodott, földbirtokot szerzett és nemességet kapott, két generációval korábban iparosként vagy kereskedőként bevándorolt családok (darufalvi Patzenhofer, tormási Bauer, kőmáli Flandorffer, medgyesi Schwartz, stb.) tagjai az ezred tényleges és tartalékos tisztjei között.

A korabeli társadalmi viszonyokról szélsőségesen jellemző képet rajzolnak az uralkodóházhoz tartozó két ezredparancsnokról, Ferenc Ferdinánd és Ottó Ferenc József főhercegekről tudósító feljegyzések. Ferenc Ferdinánd csak egy tiszti családdal tartott fenn társadalmi kapcsolatot, amelynek hölgytagja a korabeli meghatározás szerint a Habsburgokkal „ebenbürtig”, azaz házasság szempontjából számba jöhető családból származott. Mellékesen megjegyezve, állítólag ennél a családnál ismerte meg későbbi feleségét, gróf Chotek Zsófiát, akit nagy nehézségek alapján tudott csak feleségül venni, mivel a Chotek család nem volt „ebenbürtig”. A soproniak közül csak Szilvássy Márton ügyvéddel lépett érintkezésbe – igaz, nem önzetlenül. Szenvedélyes vadász lévén elfogadta az ügyvéd hozzájárulását a vadászterülete meghívás nélküli igénybevételére. Ma már sokan nem tudják, hogy a szóban forgó ügyvédé volt az a Hársfa sori, a néhai Alm vendéglővel szembeni bástyatornyos villa, amelyet a soproni néphumor „Zwetschkenburgnak”, Szilvásvárnak nevezett el.

Ferenc Ferdinánddal szemben Ottó Ferenc Józsefet mindenki szerette. A Szép Ottónak hívott főherceg Sopronba érkezése után ebéden látta vendégül a megye és a város egyházi, katonai és polgári vezetőit, akikkel egész soproni szolgálati ideje alatt zavartalan jó kapcsolatban állt. Tisztikarával együtt szórakozott. Kiváló lovas lévén aktívan részt vett a Lovas Egylet működésében is. A Lovas Egyletről szóló rész egyébként helytörténetileg hiánypótló jellegű. Tudomásom szerint Gantner Antal: A régi Sopron című kiadványában közölt fényképen kívül az egykori soproni lóversenyekről először a szerző emlékezik meg. Vasúttörténeti érdekesség, hogy a GySEV a lóversenyekre nyílt pályán megálló vonatokat közlekedtetett.

Az ezred történetének ismertetése az első világháború azon ütközeteinek és eseményeinek leírásával fejeződik be, amelyekben az ezred vagy annak kikülönített századai részt vettek. Természetesen külön hangsúlyt kap az ezred

legemlékezetesebb fegyverténye, a limanowai ütközet. Az 1924-ben leleplezett első soproni hősi emlékmű, amelynek képe a könyv fedőlapját díszíti, ennek az ütközetnek, és az abban elesetteknek az emlékét őrizte. Mivel az emlékművön az ütközetben elesettek és Limanowán eltemetettek, élükön Muhr Ottmár ezredes neve is fel volt tüntetve, Kisfaludy Strobl Zsigmond alkotásának az ötvenes évek elején végrehajtott lerombolása sírgyalásznak minősül.

A könyvet, amelynek megjelenését Sárvár városa támogatta, reméljük, a többi soproni ezred történetének ismertetése fogja követni. Ismereteink szerint ez csak azon múlik, hogy Sopron kövesse a sárvári példát.

IFJ. SARKADY SÁNDOR

Kalocsai Péter: Városi
tömegközlekedés a Nyugat-
Dunántúlon
1867–1914.
Szombathely, 2011.

A könyv szerzője *Kalocsai Péter* történész, a Savaria Egyetemi Központ adjunktusa. A témában a szerző már több mint 15 éve kutat és publikál. Cikkei és tanulmányai a Városi Közlekedésben, a Vasi Szemlében, Vasi Honismereti és Helytörténeti Közleményekben jelentek meg. Érdeklődési körébe tartozik többek között: az omnibuszközlekedés, a városi tömegközlekedés, a villamosvasút szerepe az urbanizációban, a vidéki közúti vasutak, a villamosvasút, a villamosvasutak járműparkjai, kocsitípusai. 2001-ben – Molnár Józseffel közösen – „Balra tarts, Jobbra előzz! Magyarország városi közlekedése régi képeslapokon” címmel jelentetett meg kötetet. A most bemutatásra kerülő új könyvében lapozgatva a szemünk előtt születnek újjá a hajdani közlekedési eszközök városaink útjain. Szinte látjuk a dualizmus korabeli Szombathely és Sopron utcáin közlekedni az omnibuszt és a villamost, odaképzelteljük magunkat a helyszínekre, együtt szállunk fel az utasokkal a járművekre. A 280 oldalas könyv tipográfiaiilag kitűnően szerkesztett és jól áttekinthető. A monográfia alapját a szerző 2009-ben *summa cum laude* minősítéssel megvédett disszertációja képezi.

A könyvben bemutatott időszak határai a modern Magyarország megteremtésének időszakára esnek. A témát először országos vonatkozásban, majd regionális szinten vizsgálja a szerző. A Nyugat-Dunántúl esetében a két kiemelt központ Sopron és Szombathely. Azért ez a két város, mert a két megyeszékhely jutott el a kor modern tömegközlekedésének szintjére. Az értekezésben kiemelt városok közlekedéstörténetével a szerzőt megelőzően kevesen foglalkoztak. Sopron esetében *Lovas Gyula* és *Dr. Kubinszky Mihály*