

# Soproni Szemle

| 2017. második szám

| hetvenegyedik évfolyam

# TARTALOMJEGYZÉK

## EMLÉKEZŐ ÍRÁSOK

FODOR TAMÁS: Polgármesteri ajánlás .....	111
A SZERKESZTŐSÉG: Búcsú Kubinszky Mihálytól .....	112
WINKLER BARNABÁS: Emlékezés Kubinszky Mihály Széchenyi- és Ybl-díjas építészre .....	114
FINTA JÓZSEF: Néhány emlékező mondat Kubinszky Mihályról .....	117
HADAS LÁSZLÓ: A dór fejezet. Kubinszky Mihály építészeti kritikai elvei .....	119
ZÁBRÁNSZKYNÉ PAP KLÁRA: A városépítés és városrendezés Kubinszky Mihály munkásságában .....	125
SOMFALVI GYÖRGY: Kubinszky Mihály, az egyetemi professzor .....	142
MAJDÁN JÁNOS: Kubinszky Mihály, egy nem vasutas vasúti szakíró .....	150
BARTHA DÉNES: Kubinszky Mihály és a Kitaibel Pál Természettudományi Asztaltársaság .....	156
BARANYAI LENKE: Kubinszky Mihály tevékenysége a Soproni Helytörténészek Körében .....	162

## TANULMÁNYOK KUBINSZKY MIHÁLY EMLÉKÉRE

JANKÓ FERENC: Sopron ipari örökségéről .....	165
VEÖREÖS ANDRÁS: Győr ipari építészetének öröksége: az olajgyári kémény .....	191
BENDE ATTILA: A főiskolás elődök értékteremtő összefogása. A „KISZ-ház” létrehozásának rövid története .....	209

## SOPRONI KÖNYVESPOLC

SÁGI ÉVA (összeáll.): Kubinszky Mihály válogatott publikációi .....	219
---	-----

# EMLÉKEZŐ ÍRÁSOK

Fodor Tamás | Polgármesteri ajánlás

A Soproni Városszépítő Egyesület helytörténeti folyóirata, a Soproni Szemle ezzel a számmal búcsúzik Kubinszky Mihálytól, aki az egyesület elnökeként két évtizeden át végezte szülővárosa iránt elhivatott és felelősségteljes munkáját. Kubinszky Mihály Széchenyi- és Ybl-díjas építész, egyetemünk professor emeritusa, városunk díszpolgára nemcsak egyetemünknek és városunknak, hanem Magyarországnak is elismertséget szerzett szakmai tekintélyével, kiemelkedő tudományos és közéleti munkásságával.

Kubinszky Mihály 1957-től a Soproni Erdészeti és Faipari Egyetem oktatója és 1996-ban történt nyugdíjba vonulásáig az egyetem egyik meghatározó alakja volt, kitűnő előadásai mindenki számára emlékeztetések maradtak. Legendásan híresek voltak bútor-történeti órái, és nemzedékek sora tanult tőle faépítészet. Gyermekkorá óta fő érdeklődési területe volt a vasút, a magyar és osztrák vasúti épületekkel kapcsolatos ipartörténeti munkássága pedig európai szinten is kiemelkedő és egyedülálló.

A sokoldalú tudós ember életműve előtt tiszteleg ez a szép kiadvány, amelyben az olvasó számára felelevenedik Kubinszky Mihály szerteágazó munkássága és szellemi hagyatéka. Kérem, engedjék meg nekem, hogy ebből a gazdag életútból a szülővárosát rajongva szerető polgárt emeljem ki. Amellett, hogy 38 évet töltött oktató munkával a mai Soproni Egyetem jogelőd intézményeiben és munkásságát mintegy 40 könyv, valamint összesen több mint félezer publikáció tanúsítja, Sopron iránt elkötelezett lokálpatrióta is volt. 1987-ben választották meg a Soproni Városszépítő Egyesület elnökének. Flandorffer Ignác, Printz Ferenc, Heimler Károly méltó utódjaként a leghűségesebb város közéletének meghatározó és kiemelkedő személyiségévé vált.

Vezetésének időszaka alatt városunk olyan sok szépészeti elemmel gazdagodott, melyeket felsorolni sem könnyű. Pihenőpadok, faültetések, kilátók, szobrok, tárgyi emlékek megóvása, sétautak létesítése és felújítása, a Soproni Szemle megjelentetése, az „Év épülete” elismerő díj alapítása és megannyi tárgyi és szellemi újdonság tanúskodik arról, hogy elnöksége alatt a Városszépítő Egyesület szívvel és lélekkel szolgálta Sopron város szépítésének az ügyét. Városa iránti szeretetét írásai, beszédei és tettei tanúsítják, Sopronhoz való mély kötődése példaként állhat a mindenkori soproni polgárok előtt.

A Soproni Szemle 1937-ben jelent meg először, így az idei évben lesz 80 éve annak, hogy gazdagítja városunk kulturális életét. Öt évvel ezelőtt, a háromnegyed évszázados megjelenés jubileumáról az alábbi gondolatokat írta Kubinszky Mihály: *„De a jubileum ne csak emlékezés legyen számunkra, hanem intés arra, hogy elődeink szellemében munkálkodjunk tovább. Ki írással, ki olvasással, mindenki városunk és környékének javára.”*

A jelen emlékkiadvány szerzői: pályatársak, tanítványok és tisztelők előbbi útmutatását megfogadva állították össze az itt olvasható tanulmányokat. Jó szívvel ajánlom minden soproninak ezt a különleges folyóiratszámot, amely nemcsak méltó módon állít emléket városunk díszpolgárának, Kubinszky Mihálynak, hanem hasznos olvasmány mindenkinek, aki elődei szellemében akarja Sopront gyarapítani.

A Soproni Szemle jelen számát Kubinszky Mihály egyéniségének és munkásságának szenteljük. Egy évvel ezelőtt még azt remélhettük, hogy köszöntő számot állíthatunk majd össze a 90. születésnapra, de nem így hozta a Sors. A tisztelgésből búcsú lett. A pályatársak, tanítványok, barátok és tisztelők méltató írásai búcsúznak a kitűnő építésztől és építészettörténésztől, a nagy tudású és emberséges egyetemi oktatótól, a szenvedélyes vasúttörténésztől, a várostervezés széles látókörű szakértőjétől, Sopron közéletének aktív és elkötelezett képviselőjétől, megannyi szakmai és társadalmi egyesület tagjától ...



Kubinszky Mihály portréja (év nélkül). SOE Központi Levéltár, képgyűjtemény, jelzet nélkül.

Az emlékező írások mellett három fiatal szerző tanulmányát is olvashatjuk, amelyet különböző szakmai indíttatásból, de egyaránt nagy tisztelettel ajánlanak Kubinszky professzor úr emlékének, aki a 20. század építészetének elhivatott kutatójaként és ismerőjeként az ipari építészet iránti figyelmet is felkeltette, túllépve a lakóházak és a középületek világán. Ehhez a témakörhöz kapcsolódik két írás, míg a harmadikkal a fiatal Kubinszky Mihály szó szerinti és átvitt értelemben is vett egyetemi építkezésének időszakába pillantunk vissza.

Mindezek mellett szeretnénk bevezetőnkben Kubinszky Mihály személyiségének egy olyan oldalát felvillantani, amelyet talán mi, a Szerkesztőség tagjai ismertünk a legjobban: a Soproni Szemle megjelentetéséhez nyújtott sokrétű szakmai és szervezési támogatását. Kötődése folyóiratunkhoz – amint ezt a Soproni Szemle megjelenésének 75.

évfordulóján, 2012-ben köszöntőjében megírta – gyerekkorából eredt: „Már csak kevesen élünk, akik a kezdetre még emlékezünk. Én akkor 10 éves voltam, az elemi iskola negyedik osztályát jártam [...]. Gyakran fordultam meg nagyapám, Östör József házában. A Deák téren lakott, a közélettől már visszavonult. Nála láttam meg a folyóiratot, s ő elmondta nekem, mennyire örül Heimler Károly kezdeményezésének. Ez a jelenet megrögződött bennem, noha egy tíz éves fiút nem a helytörténet érdekli elsősorban.”

Ugyanezzel a nagyapjától megörökölt lelkesedéssel vett részt 1988-tól kezdve életének szinte utolsó évéig a Szerkesztőbizottság munkájában, annak ülésein is. A Városszépítő Egyesület Új utca 4. alatti székházának üléstermében mindig ő ült az asztalfőn. Kijárt neki ez a hely, nem is annyira „hivatalból”, a Városszépítő Egyesület elnökeként (utóbb tiszteletbeli elnökeként), hanem tudása és tekintélye okán. Mindig őszinte kíváncsisággal nézte át a megjelenés előtt álló, az utolsó simításokra váró számok anyagát, és ahol csak tehetett, saját személyes élményeivel, olykor ironikus, de sohasem bántó megjegyzéseivel kommentálta azokat. Különösen megrendülten beszélt Sopron 1944–1945-ös, tizenévesen átélt pusztító bombázásáról, de szívesen osztotta meg velünk a fiatal mérnökként az 1950-es évek végének soproni építkezéseiben szerzett tapasztalatait is.

Köszönettel tartozunk neki, hogy támogatását tettekre is váltotta: Ő volt az, aki egyesületi elnökként, a lap „gazdájaként” 1993-ra megszervezte, sikeresen eligazodva a bürokrácia útvesztőiben, a folyóirat kiadására alapított Soproni Szemle Alapítványt, amely azóta is gondoskodik működésünk anyagi és szervezeti feltételeiről. Még büszkébb volt arra, hogy elérte: a Soproni Szemlét a Városszépítő Egyesület tagjai tagdíjukkal összekapcsolva fizessék elő, sok új olvasót nyerve meg ezzel a folyóiratnak. Kiállt a lap arculatának modernizálása mellett, feltétlenül támogatva – még akár a Szerkesztőbizottság más tagjai véleménye ellenére is – Gosztom Andrásnak, az Egyetem Alkalmazott Művészeti Intézete egyik elsőként diplomázott diákjának címlaptervét és tipográfiai javaslatát.

Még fontosabb volt számára a lap tartalmának színvonala: egyetértett az 1998-ban felállt Szerkesztőség elképzeléseivel a tematikus számok összeállításáról, és a „helytörténet” tágabb, társadalom- és művelődéstörténeti szempontú megközelítésével. Számos tanulmányával gazdagította folyóiratunkat, elsősorban az építészettörténeti számok hasábjain, és szívesen vállalta a számára fontos új kötetek recenzióját, példaadóan tömör és lényegre törő stílusban. Kötelességének érezte a szakmai vagy városi közéletben fontos szerepet játszott személyiségekre emlékező nekrológok összeállítását, közlését is, többek között Winkler Oszkáról, Metzl Jánosról, Langer Herbertről, Krisch Róbertről és Schey Andrásról. Elnöksége alatt, 1990-ben, majd 1995 és 2007 között évről évre közzétette a Városszépítő Egyesület éves működéséről szóló tartalmas beszámolókat is.

Az utóbbi két évben a Szerkesztőbizottság tagjainak csaknem fele eltávozott körünk-ből: Kubinszky Mihály mellett Sarkady Sándor, Gimesi Szabolcs és Hárs József is. Talán nem szentségtörés eljárás a gondolattal, hogy Kubinszky Professzor Úr most Odafönt ül a képzeletbeli szerkesztőbizottsági asztalfőn velük együtt, és jellegzetes, idős korban is fiatalos mosolyával továbbra is óvó tekintettel figyelni munkánkat. Reméljük, elnyernék tetszését az itt olvasható írások...

Kubinszky Mihály építész Kubinszky Jenő és Östör Magdolna házasságának egyetlen gyermekeként 1927. szeptember 17-én született Sopronban. Elemibe a Ferenczi János utcában lévő „szürkekéhez”, az Isteni Megváltó Leányai iskolájába járt. Gimnáziumi tanulmányait 1937-től a Szent György utcában, a Szent Asztrik bencés gimnáziumban kezdte meg. 1941-ben édesapját a fővárosba helyezték, ezért tanulmányait Budapesten, a Szent Benedek Gimnáziumban folytatta. A háború miatt 1944-ben tanulmányait meg kellett szakítania, édesanyjával visszatértek Sopronba. 1945-ben érettségi vizsgát a budapesti gimnáziumban szerzett. 1946 augusztusában sikeres felvételi vizsgája eredményeként felvételt nyert a M. Kir. József nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Építész-mérnöki Osztályába. Építész-mérnöki oklevelét 1950-ben a mintegy száz vele együtt végző társával életre szóló kapcsolatban maradva, az 1949-ben átszervezett Budapesti Műszaki Egyetem Építész-mérnöki karán vehette át. Oklevele megszerzését követően hazatért szülővárosába, de ahogy *Az ion fejezet* című önéletrajzi kötetében írja: „Évával (Kassay Éva) már az utolsó szemeszterben elhatároztuk, hogy összeházasodunk, és Ő eljön velem Sopronba. [...] Így egyetemi éveim a nehéz idők ellenére kettős eredménnyel-sikerrel zárultak: diplomát szereztem, és feleséget hoztam haza.”<sup>2</sup>

Hazatérésétől kezdődően 1957-ig a Soproni Magasépítő Vállaltnál, majd a kivitelező vállalatok összeolvasztását követően a Győr Megyei Állami Építőipari Vállalatnál építésvezetőként dolgozott. Vezetésével épült fel többek között a Soproni Asztalosárugyár, a Petőházi Cukorgyár és a Fertődi laktanya. A Hunyadi János Általános Iskola újjáépítését felesége, Kassay Éva tervei alapján szintén ő vezette. Dr. Rados Jenő egyetemi tanár munkatársaként több évtizeden keresztül dolgozott a fertődi Eszterházy kastély felújításán.

Kivitelezői munkáját követően, 1957-től, Winkler Oszkár hívására az Erdőmérnöki főiskola, később Erdészeti és Faipari Egyetem oktatójaként folytatta pályáját. 1976. és 1995. között mint egyetemi tanár vezette az Építéstani Tanszéket. 1996-ban vonult nyugdíjba, ekkor a Nyugat-Magyarországi Egyetem *Professor Emeritus* címmel ismerte el munkásságát.

Oktatói munkája mellett számos könyvet írt. A legjelentősebbek: *Vasutak építésze Euróában* (1965), *Adolf Loos* (1967), *Györgyi Dénes* (1974), *Régi magyar vasútállomások* (1983), *Otto Wagner* (1988), *Táj+építészet* (egyetemi tankönyv, 1995), *Sopron építésze a 20. században* (2003), *A régi soproni Lőver - egy lőverlakó építész feljegyzései* (2005), *Az ion fejezet – egy építész emlékiratai* (2006). Főszerkesztője volt a *Modern Építészeti Lexikonnak* (1977). Számos, vasúttal kapcsolatos német nyelvű könyve jelent meg Németországban és Ausztriában: *Bahnhöfe in Österreich* (1986), *Architektur am Schienenstrang* (1990), társszerzője az *Architektur an der Semmeringbahn* és a *K.u.K. Eisenbahn Bilderalbum* kiad-

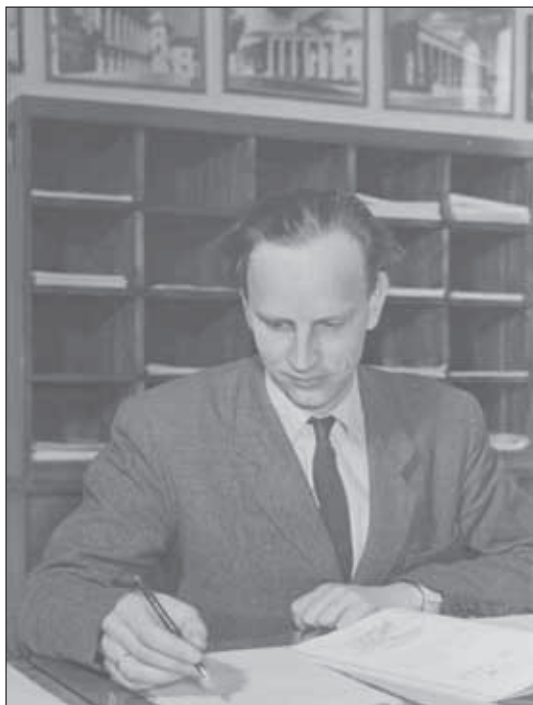
<sup>1</sup> A megemlékezés rövidebb változata megjelent a Magyar Építőművészet online folyóirat 2016/6. számában: <http://meonline.hu/aktualis/bucsu/kubinszky-mihaly-1927-2016/>

<sup>2</sup> Kubinszky Mihály: *Az ion fejezet. Egy építész emlékiratai*. HAP Galéria, Budapest, 2006, 30.

ványoknak (1992–93). Egész építész életét végig kísérte közéleti tevékenysége. 1987-től a Soproni Városszépítő Egyesület elnöke, az MTA Építészettörténeti, Építészetelméleti és Műemléki Bizottságának, a magyar Építőművészek Szövetségének, a METESZ-nek tevékeny tagja. Munkásságának fontos része mintegy 40 könyve, több mint 500 tanulmánya és szakcikke. Jelentősek építészetkritikai írásai, tartalmas megnyitóbeszédei.

1974-ben, „A századforduló építészmélete” című értekezésével elnyerte az akadémiai doktor címet. Szeretett városa 2002-ben *Sopron Város Díszpolgára* címmel tüntette ki. Elismerései: 1981-ben a Munka érdemrend bronz fokozata, 1982-ben Alpár-érem, 1992-ben Ybl Miklós-díj, 1994-ben Magyar Műemlékvédelemért érem és MTA Mikó Imre díj, 1997-ben Rados Jenő-emlékérem és Wälder József-díj. 2003-ban Széchenyi-díjban részesült. 2011-ben kapta meg a Magyar Építőművészek Szövetsége Csonka Pál-díját.

Kassay Évával 1950-ben kötött boldog házasságából három fiuk született, András építésmérnök, János vegyészmérnök, Mihály faipari mérnök. Diplomájuk megszerzését követően egész életüket Sopronban éltek. Visszaemlékezésében így ír a családi otthonról: „... a jó Isten nemcsak megadta nekem, hogy ... abban a házban lakhatom, amelyben születtem, de még azt is, hogy fiaink körülöttünk vannak.”<sup>3</sup>



Kubinszky Mihály portréja, 1958. SOE Központi Könyvtár és Levéltár,  
Az Erdőmérnöki Főiskola emlékalbuma, 1958, jelzet nélkül.

<sup>3</sup> Kubinszky i.m. 172.

Kubinszky Mihállyal a kapcsolatokat korai gyermekkoromtól, 1950 végétől számíthatom. Az Ő szavaival szeretném régvolt megismerkedésünket felidézni: „Néhány héttel házasságkötésünk előtt Éva Sopronban bemutatkozott Winkler Oszkárnak, és ahogy ez akkor még illet, otthonukban is látogatást tettünk. Éppen nagy zivatar volt. A kávé fogyasztása idején egyszer csak kicsapódott a szomszéd szoba felől az ajtó, de nem a vihartól, hanem három félelmetes, indiántollakkal ékesített fiú rohant be. Közülük a legidősebb, Gábor, az MTA doktora, Ybl-díjas építész-professzor, a második András, a Soproni Egyetem Széchenyi-díjas professzora, sok éven át rektora. A harmadik Barnabás, egy nagy budapesti tervezőiroda vezetője, a HAP Galéria megalapítója, és szerény visszaemlékezéseim mecénás-kiadója.”<sup>4</sup>

Barátságunk legszorosabb időszaka a HAP Galéria létrehozásának gondolata óta eltelt mintegy huszonöt év. Az első, számomra sorsdöntő kiállítást – amelyen Édesapám építész életművét mutattam be – nem csak egyedülálló megnyitójával tette emlékezetessé, hanem felejthetetlen maradt az előkészületek alatti segítő együtt gondolkodása is. Egész építész életének tapasztalataival, ismereteivel évtizedeken keresztül segítette értékmentő munkámat. Szinte valamennyi kiállításunkat a tőle megszokott gondossággal nézte végig. Figyelemfelhívó írásaival számos látogatót csalt kiállításainkra, megnyerve őket a galériánkban bemutatott építészeti értékek megismerésének és értékelésének. Építész életének hagyatékából a Magyar Építészeti Múzeumnak<sup>5</sup> szánt anyagot nagy gonddal őrzöm.

2015-ben feleségével, Kassay Évával vehették át a Műegyetemen a vasdiplomát, melynek kézhezvételét így méltatta: „A 20. század második felében feleségemmel együtt részt vehettünk szülővárosom építészeti munkáiban, de legalábbis annak szemtanúi voltunk. [...] Ez a jubileumi vasdiploma így mintegy összegzése is mindkettőnk életművének!”<sup>6</sup>

Elszakíthatatlan szálakkal élek együtt Sopronnal. E szálak egyike Kubinszky Mihályhoz kötődik. Személye megbonthatatlanul forrott össze városunkkal, alakja számomra örökre Sopron része marad. Hazalátogatásaim és budapesti útjai során gyakran töltöttünk el kellemes órákat együtt Margit körúti kiállítótermemben és ősi soproni otthonukban, a Kökényes közben. Feledésbe merülő történeteket mesélt Sopron életéről, „régisoproniakról” és építészekről, segítve elbeszéléseivel kiállításaim tartalmát és hitelességét. Beszélgetéseink alatt vissza-visszatérve kértem Mihályt, írja le számunkra fontos emlékeit. Kérésemet megfogadva született meg az *Az ion fejezet* című emlékirata, mely Mihály lebilincselő életútjának leírása mellett egy építész tollából fakadó érdekes és hiteles korrajz.

Sopronban, a múlt év nyarán találkozhattam Mihállyal utoljára. Egy szép soproni rajzzal köszönt el tőlem, amely azóta a rajzasztalom melletti falon emlékezetet felejthetetlen atyai barátomra.

<sup>4</sup> Kubinszky i.m. 48.

<sup>5</sup> A „múzeum”, mely az elmúlt évtizedek eredményeképpen (alapítva 1968-ban, hivatalos beiktatása 1975-ben) már napjainkban is felbecsülhetetlen értékű képező gyűjteményt mondhat magáénak, a hírek szerint végre megfelelő körülmények közé kerül, ahol a hagyatékok kutatására is remélhetőleg újra lehetőség nyílik.

<sup>6</sup> Soproni Téma, 2015. június 10. 2.

Kubinszky Mihályt már jóval azelőtt ismertem, hogy közös életünket megkezdtük volna a Magyar Tudományos Akadémián. A Magyar Építőművész Szövetség különféle programjain, fórumain sokszor találkoztunk, ismertem különös vonzódását a vasúttörténethez, a vasutak korai technikáihoz, az állomásokhoz, s persze szerelmes városa, Sopron iránt. És igen sokszor vettem kezembe az általa 1977-ben szerkesztett *Modern építészeti lexikont*, ezt a kitűnő könyvet, amely közelebb hozta számunkra az európai modern történetét, s amely rendhagyó módon egyazon alaposággal tárgyalta, ismertette az európai és a hazai építészet legfontosabb alkotásait. Ezt a társítást, ezt az összehasonlítást azóta sem merik igazán vállalni az építészettörténet mai szakértői, publicistái.

A műszaki tudományok doktoraként 1982-ben bekerültem az MTA Építészet-történeti és Elméleti Bizottságába, amelynek akkor még Major Máté volt az elnöke, s Kubinszky Mihály a titkára. Major halála után, már mint az Akadémia levelező tagja, én lettem az elnök, s nagy szerencsémre Kubinszky maradt a titkár. Az időben ez a bizottság meglehetősen befolyással rendelkezett a magyar műemlékvédelemre, amelynek vezetése, ügyintézése amúgy is jóval egzaktabb, szervezettebb, koncentráltabb volt – az Országos Műemléki Felügyelőség (OMF) által –, mint amilyen nehezen értelmezhető vezetési struktúrával és felhatalmazással ma kénytelen működni. A bizottság azidei összetételében jelentős számban vettek részt az OMF vezető munkatársai (és persze az egyetemek professzorai, oktatói is) – így az MTA Bizottságának nagy hatása lehetett a műemlékvédelem elméleti irányítására, gyakorlatára egyaránt. Csak néhány nevet kiragadva a tagok közül érthetővé válik az a súly, amelyet ez a grémium akkoron képviselhetett. Így, 1985-ből – nagyon ötletszerűen emelném ki – többek között Gerő László, Zádor Anna, Dercsényi Dezső, Rados Jenő, Mendele Ferenc, Hajnóczy Gyula nevét, és az 1991-es bizottságban is (tisztelési tagként) szerepelhetett még Gerő László, Zádor Anna, Rados Jenő – de köztünk volt például Horler Miklós, Szentkirályi Zoltán, Entz Géza, Vámosy Ferenc, és Román András is. Számomra nagyon megtisztelő volt akkor, hogy – mint elsősorban gyakorló építész, s mint igencsak fiatal akadémikus –, én vezethettem ezt a bizottságot, s hogy annak tagjai majdnem mindig teljes létszámban vettek részt a bizottsági üléseken. Kubinszky Mihály hatalmas segítségemre volt abban, hogy munkánk szervezése gördülékeny, hatékony legyen. Az Ő szakmai felkészültsége, szervezési gyakorlata, de tekintélye, emberi habitusa, úgyszólván mindenkit kitüntető barátsága, s a vezetésben-szervezésben kiválóan működő taktikai érzéke, amellyel a felmerülő viták feszültségeit levezette, tette lehetővé, hogy a bizottság valóban jól működjön, hogy összejövetelünk a tagok számára élvezetesebb, vonzóak legyenek, s hogy működésünk az akkori hazai műemlékvédelemre érzékelhető hatást gyakoroljon.

Több izgalmas vidéki „kiszállással” tettük színesebbé életünket – s ezeket is Kubinszky Mihály szervezte – kitűnően. Máig emlékszem például zsámbéki látogatásunkra, ahol

a templom tervezett rekonstrukcióját tekintettük meg, s állást is kellett foglaljunk e rekonstrukció néhány igencsak vitatott kérdésében, többek között a tervezett lépcsőtorony témájában. Máig felejthetetlen élmény visszaemlékezni a néha egymásnak is feszülő hozzászólásokra, Gerő László „ügydöntő” súlyú szellemességére, s ahogyan az elvek, elméletek szinte összecsaptak az említett torony-terv szerintem is hibás „képlete” felett.

Kubinszky Mihály az európai és magyar építészet kiváló ismerője és ismertetője volt; Adolf Loosról, Otto Wagneről, Györgyi Dénesről írott könyvei máig frissek, tanulmányozhatók, „alapl munkáknak” számítanak. De ilyenén megnyilatkozásai (és előadásai is) akkor izzottak fel igazán, amikor a vasutak építészetéről beszélhetett, akár európai kitekintésben, akár a hazai vasúttörténet témáiban. Itt, ezen a téren már nem csak a perrelhetetlen tudásról, a lenyűgöző ismeretanyagról, de igazi szenvedélyről volt szó, valami tudás-fölötti tárgyszeretetről, szinte gyermeki, a legjobb értelemben gyermeki megszállottságról. És persze ezzel a gyönyörű megszállottsággal írt-szólt mindig Sopronról, a Lőverről, szűkebb hazájáról is.

A Magyar Építőművészetben, s más folyóiratokban megjelent kritikai, elméleti írásai, mindig tárgyilagosak, megértésre hajlók voltak, annak ellenére, hogy az 1960-as, 1970-es és 1980-as évek európai (és magyar) építésze egyre több ellentmondással, stíláris egymásnak feszüléssel élte életét, s az „igaz út” máig is nehezen értelmezhető maradt. Az ilyen témájú írások olvasása során is szívesen emlékszem vissza Kubinszky szaktudására, korrektségére...

Nézem a fényképét – már az utolsó évekből származik, örök fiatalságát megette rajta az idő. Barátsága nagyon hiányzik....



Kubinszky Mihály: Schaffer-Willering-lőver, Fenyves sor, tusrajz, 1976. (A Kubinszky család tulajdonában)

*Én kezdettől fogva az építészeti kritikát  
főként az épület elemzésére alapoztam.  
Az épületet megmagyarázni annak, aki  
elolvassa a kritikát. Nem bíráló! Bíráló  
is van benne, dicséret is van benne, de  
e kettő csak alfejezete a lényeknek, s a  
lényeg az elemzés.*  
Kubinszky Mihály

Kubinszky Mihály utolsó – mint ez csak évek múltán derült ki – előadását 2013. november 5-én tartotta a Nyugat-magyarországi Egyetem végzős építőművész diákjainak. Az Alkalmazott Művészeti Intézet Deák téri kiselőadójában rendezett tanóra keretében kértem fel, hogy az Építészeti elemzés tantárgy aktuális kurzusában beszéljen nekünk építésztkritikai munkásságáról.<sup>2</sup>

Miért a címbeli utalás? Visszaemlékező kötetének ionja az őt, vagy legalább írásait ismerők számára inkább dór, ha építésztkritikai munkásságát megidézzük. Igen, voltak elődei, mint Bierbauer Virgil<sup>3</sup> a *Tér és Forma* főszerkesztő-építész-építésztkritikusa vagy a részéről is többször hivatkozott Kotsis Iván<sup>4</sup> műegyetemi professzor, akit tanítványként tisztelt. Ők voltak a modern építészet legelső magyar hirdetői, sokat áldoztak a kor haladó eszméinek országbeli elterjesztéséért. Az ő kritikai szemléletük és építészelméleti felvértezetttségük, az új építészet első vonalában vállalt szerepük közvetlen folytatója – és mint látjuk majd: kiterjesztője – lett Kubinszky Mihály. Kései követők számára ő az alap, mint a megidézett görög klasszikus kor első, stílussá, paradigmává lett művészeti, s ezzel gondolati irányzata. Kiindulás, mely a felismerések törvényeinek lefektetője, s mint ilyen, nem kikerülhető.

Az emlékezésem alapjául szolgáló előadása után közel egy esztendővel Kubinszky Mihály a kritikáról közölt gondolatait sajtó alá rendezte és megjelentette a Magyar Szemlében,<sup>5</sup> megváltoztatott sorrendben, a sajtó által megkívánt tömörített, húzott tartalommal. A kissé áthelyezett hangsúly és a szakmai nyelvezettel csinján bánó írásmód is mutatja a szerző soha nem múltó figyelmességét a közlendőjével megcélzott közönség iránt.

<sup>1</sup> Utalás *Kubinszky Mihály: Az ion fejezet* – helyesen Kubinszky Mihály és a szerző szerint: ion – (2006. HAP Galéria) című emlékirataira.

<sup>2</sup> Az előadás hangfelvétele meghallgatható a <https://drive.google.com/open?id=0B4jQE-gQi7dqOTQZRWZ1bmlDeW8> linken.

<sup>3</sup> Bierbauer (Borbíró) Virgil (1893–1956) építész, építészeti író.

<sup>4</sup> Kotsis Iván (1889–1980) építész, építészettörténész, egyetemi tanár.

<sup>5</sup> Kubinszky Mihály: Az építészeti kritikáról. Magyar Szemle Új folyam 22. (2014) 7-8. sz. 195–200. [http://www.magjarszemle.hu/cikk/az\\_epiteszeti\\_kritikarol](http://www.magjarszemle.hu/cikk/az_epiteszeti_kritikarol)



Kubinszky Mihály portréja (év nélkül). SOE Központi Levéltár, képgyűjtemény, jelzet nélkül

Sokszor hangsúlyozta, hogy legnagyobb sajnálatára az építészeti kritika szinte csak a szakmai folyóiratokban jelenik meg, s így kizárólag az építészek érdeklődésére számíthat. Hogy a közbeszéd csak felszínesen kezeli az építészetet – tetszik vagy nem tetszik egy-egy épület –, nem hagyta nyugodni. Szinte minden közszemélyi megszólalásában jelen volt az a komplex, szélesan tájékozott és határozott vélemény, amely az összefüggéseket világosan láttató építészeti logika sajátja.

Nem kiáltványszerű, kinyilatkoztató, harcos, gúnyos, mint Borbíróról írja Preisich Gábor,<sup>6</sup> aki módszerét tekintve ma már nehezen volna követhető. Borbíró – akkor még mint Bierbauer – Virgil a Tér és Forma folyóirat hasábjain a húszas évek végén minden, Budapesten megépült új házat bemutatott, fényképekkel és rövid leírással az olvasóra bízva a megítélést. Fokozatosan vált a korszerűséget következetesen, minden tárgyalt épületen számon kérő bírálóvá. Kubinszky Mihály ezzel szemben inkább a türelme, választékos választásai, illetve körültekintő tájékozottsága, józan szemlélete okán vált széles körökben ismert és elismert építészeti szakíróvá.

*„Bizonyos fokig olyan voltam építészen, mint a vidéki körorvos, aki fogat húz, sebet gyógyít, hashajtót ír fel és ha kell, borotvál”*<sup>7</sup> – kezdi mondandóját, egy mondatl elhelyezve

<sup>6</sup> Kubinszky Mihály (szerk): Modern Építészeti Lexikon. Budapest, 1978. 40.

<sup>7</sup> Az előadáson elhangzottakat kurzív, idézőjeles formában jelölöm – az élő szöveget igyekszem szó szerint, ahol kisebb korrekcióra szorul, ott javítva közölni. A saját kiegészítést szögletes zárójelbe teszem.

önmagát a magyar építészet terében, s egyúttal szerényen jellemzi azt a sokféle tevékenységet, amelyet hosszú pályáján betöltött. Rögtön ezután megnevezi tanárait, akik műegyetemi tanulmányai során a leginkább formálták szemléletét: Csonka Pál, Rados Jenő, Kotsis Iván, Weichinger Károly, Bardon Alfréd, Korompay György, Kardos György, Széll László, Farkasdy Zoltán és Jánossy György. Pályáját hét esztendei kivitelezésben töltött idő után a soproni egyetemen folytatta. Időközben megjelent a *Vasutak építésze Euró-pában* címmel első építészettörténeti tanulmánykötete 1965-ben. Foglalkozott az általa később is sokszor idézett úttörő osztrák építész, Adolf Loos munkásságával, amelynek eredményeként az Akadémiai Könyvkiadó Architektúra sorozatában 1967-ben megjelent a monográfia.

*„Hegedűs Béla, a mezőgazdasági építészet tanára és Winkler Oszkár professzor, főnököm és [...] atyai barátom egy ebéd során beszélgetésnél megemlézték, hogy mivel én szeretek írni, írnek-e kritikát. Mondom, én nem írhatok kritikát, amikor magam ezt nem művelem főállásként. Említettem Vaszary Gábort, aki szerint kritikus az a személy, aki másnál bírálja azt, amit saját maga egyáltalán nem tud megcsinálni. Erre Hegedűs Béla azt mondta, hogy ez annyiból nem igaz, hogy a színikritikát sem azok írják, akik a színpadon szerepelnek. Ez hihetetlen lökést adott nekem és elkezdtem írni a kritikát. A Magyar Építőművészetben akkor ott a főszerkesztő Nagy Elemér barátom volt.”* – fogalmazta meg emlékezetes anekdotázó stílusában a kritikairás kezdeteit. Az építészetről folytatott diskurzus szükségességét ma sem kell bizonyítanunk, a hatvanas évek későmodern útkereső törekvései azonban talán még a mainál is erősebben igényelték a szót, a beszédet, az elemzést, a kritikát. Erről emlékezett meg Előadónk, amikor a jeles kortárs építészek reakcióiról beszélt: Zádor Anna az élesebb hangvételt kérte tőle, Ivánka András azt, hogy jelenjen meg a minél több írás között az ő háza is, Jánossy György pedig úgy fogalmazott, hogy egy kritika még a tervező számára is képes újat mondani.

*„Az építészeti kritika egy sajátos műfaj és megoszlik tematikailag. Sajnos nem a legismertebb, a zenekritika, a színházkritika, még az irodalomkritika is bizonyára megelőzik, ismertebbek. Az építészeti kritika az építésztszadalmon belül szorítkozik, tehát majdnemhogya a feladata is más. Az irodalomkritika sokkal inkább a nagyközönséghez szól. Az építészeti kritika nem szól a lakókhöz és nem szól annyira az építetőkhoz. Lehet, hogy ez baj is ... könynyebben lehetne ma jó építészetet produkálni és elismertetni, hogyha az építészeti kritika nem szorítkozna a saját [csoportunkra].”*

A modern építészet elkötelezett híve volt. Hogy a vasút iránti rajongó érdeklődése vezette-e el a kortárs gondolkodás mélyreható tiszteletéhez, vagy már a Műegyetemen beoltódott, majdnem mindegy. A vasútépítészetben a tájjal, településsel létrejövő kapcsolatok éppen úgy foglalkoztatták, mint a pályaudvarok maguk. Ezt a tapasztalását fogalmazta meg számos példával. Éles szemmel vette észre, hogy a 20. század építészetének szemléletében a környezet meghatározó szerepet játszik: *„Nem csak megnéztem azt amiről írok, végiglátogattam, körbejártam, elgondolkodtam rajta, hanem megnéztem azt is, hogy hol áll, milyen környezetbe tartozik, és milyen sajátosságai vannak.”* Az illeszkedés meghatározó az épület minőségének megítélésakor, a környezet, a táj és az épített örökség milyen mértékben képes befogadni az újat.

Érzékletesen beszélt az építészetkritika szubjektív voltáról, megemlítve az objektivitáshoz elengedhetetlen kritériumokat is. Tézisekbe foglalta állításait és példákkal igazolta mondandóját. A szubjektivitás árnyoldalaként fogalmazta meg azt a jelenséget, amit a közelmúlt írott és internetes építészeti sajtójában is gyakran tapasztaltunk: egy-egy neves, immár sztárrá avanszált tervező bármilyen új megmozdulását szinte reflex-szerűen kritikátlan rajongással fogadják. Így történt ez az 1930-as évek építészeti sajtójában is. Ha a három nagy európai újító, Walter Gropius, Ludwig Mies van der Rohe vagy Le Corbusier egy-egy új épülete megjelent, majd' minden esetben csak dicséretet kapott, valódi értekeitől függetlenül. Kubinszky Mihály ezzel szemben arra int, hogy a szubjektivitás – bár elengedhetetlen – korlátozódjék a személyesen megélt élményre, a bíráló saját korának, etnikumának<sup>8</sup> és az ezekből leszűrte gondolatainak megfogalmazására. Tézisei az alábbiak:

### A kritika korhoz kötött

Az építészeti kritika a 19. század végén keletkezett, egyenes következményeként a technikai fejlődés generálta szemléleti különbözőségeknek. *„Egymás mellett élt sok elgondolás: a különbözőséget a historizmus, szecesszió, premodern váltotta ki. Nem voltak egységes irányzatok. Volt az íves vonal, volt a geometrikus ornamentika vonala, volt a Heimatstil, volt a historizmus szolgái követése, volt a pluralizmus, amelyik a historizmus különböző örökségeit vegyítette, keverte, egyes dolgokat kiragadott belőle [...] [és ez a sokféleség] természetesen kiváltotta a közönségből és az építészekből a más elképzelések elleni ellenszenvet, kritikát és a szakavatott kritikusok között is nézeteltérések keletkeztek.”*

### A kritika személyhez kötött

A historizmus végén kritikai folyóiratok alakultak, melyek felhívták a figyelmet a műemlékvédelem fontosságára. A szemlélet azonban kezdetekben eléggé szubjektívnek mutatkozott, *„[A] műemléket nagyon sokáig behatárolták. Még az én ifjúkoromban a műemlék a klasszicizmussal végződött [...], még a nagy Pogány Frigyes is [...] első könyvében azt írta, hogy a szecesszió légüres térbe dobja a művészt [...] jellemző arra, hogy sem a múltat helyesen besorolni mint a jelennek az előzményét még a korban nem tudták, és a közelmúlt iránt nagyon kevés volt a tisztelet.”*

A divatok hatásai nem kerülhetik el az építészetet sem, példákön keresztül bizonyítja a szemlélet gyökeres változásait: pár esztendeje még az akkor üdvözítőnek tartott vezető gondolkodás, a posztmodern elítélte a Bauhaust. Azt a Bauhaust, amely a modern építészet forradalmát indította útjára. Manapság ismét a koramodern eszméi és a – képzőművészetből, például Joseph Alberstől ismert – minimalizmus szellemisége kerültek előtérbe. Olyannyira, hogy a posztmodern eszközöket már idejétmúltnak, korszerűtlennek

---

<sup>8</sup> Az etnikai környezet Kubinszky Mihály értelmezésében az időjárás, a talajviszonyok, az életmód és a vallás által meghatározott örökséget jelenti.

látjuk. A modern építészeti korszakváltozásairól, szinte évtizedenként változó társadalmi elfogadottságáról, tematikájáról és fenomenológiájáról Ferkai András munkássága nyomán tájékozódhatunk részletesebben.<sup>9</sup>

## A kritika helyhez kötött

Christian Norberg Schulz *genius loci* értelmezését<sup>10</sup> hívja segítségül ahhoz, hogy kifejtse: Európa építészettörténetében jelentős a különbözőség, s gyakran a szembenállás Dél és Észak körülményeiben, életszemléletében és gondolkodásmódjában. Ez a feloldhatatlan különbség vezet többek között az északi gótika és a déli reneszánsz szembenállásához, Kubinszky szerint a germán és a latin kultúra különbségei vezettek a reformációhoz is. „Egy olasz építész nehezen tudta kritizálni a gótikát. Elvetette teljes egészében. A gótika szó maga barbarizmust jelentett.” A norvég építészeteoretikus példáival (Khartum, Český Krumlov mint saját környezetük jellegzetes alkotásai) világítja meg a karakter kérdését.

## Az építészet és a kritika meghatározó kritériumai

A reneszánsz által felfedezett, majd a posztmodern által újraidézett római kori építész, Vitruvius építészeti elméleti munkájának kiemelt fontosságú tételei szerinte ma is érvényesek. A professzor részletesen elemezte a *firmitas – utilitas – venustas* (fordításában: erősség – hasznosság – kellem) definiálta összetettséget. Rámutatott, hogy Alberti építészeti elméletében ez a hármas egység miként kap új értelmet: *necessitas*, azaz szükségesség és *dignitas*, azaz méltóság a hasznosság és kellem helyében. Ezzel vezette be a nagyságrend fogalmát az építészeti értékelésbe.

Ez a tudás újra felelevenedik a koramodern korszakában. Louis Sullivan híres mondatát, miszerint a forma követi a funkciót a korszak építészeti kivétel nélkül alkalmazták gyakorlatukban. Kubinszky Mihály itt visszautalt Vitruvius hangsúlyára: „...az nagyon figyelemre méltó, hogy Vitruviusnál a 'venustas' tulajdonképpen nem szépséget, hanem kellemet jelent. Néha [felmerül a kérdés], milyen legyen a modern építészet? Szép? Igazodjon? Lapostető, nyeregtető, faváz, színes vakolat, dekor, nem-dekor? Kellemes legyen! Ez egy döntő meghatározás. Kellemesség alatt a különböző korok más kritériumokat támasztanak, és a kritérium a kritikának alapvető eleme.”

<sup>9</sup> Például: Ferkai András: *Úr vagy megélt tér – építészettörténeti írások. Építészet/elmélet sorozat.* Budapest, 2003.

<sup>10</sup> „A helyhez fűződő jó viszony azt jelenti, hogy törődünk a hellyel. A törődés gondoskodást jelent, amelyet ebben az összefüggésben 'kreatív alkalmazkodásként' értünk. A hiteles építész a gondoskodás építészete, amely egyben szükségképpen participatív, részvételen alapuló építészet.” Christian Norberg Schulz: *Hiteles építészet felé.* In: Kerékgyártó Béla (szerk.): *A mérhető és a mérhetetlen. Építészeti írások a huszadik századból.* Budapest, 2000.

## A jó épület és az illeszkedés

A fent tárgyalt kritériumok mellett még az időtényezőt említette, és a tartósságot, mely összefügg a rendeltetéssel. Az anyag alkalmazásának helyessége a kultúrkör, az etnikai környezet függvényében elvezetnek az illeszkedés fogalmköréhez. Ezzel összefüggésben érzékletesen mutatott rá a műemlékvédelem és az örökségvédelem felfogásbeli differenciájára. Míg a műemlék egyedi valójában, eredeti összefüggéseitől akár függetlenül kezelt entitás, s mint ilyen, környezetének megváltozása során veszélybe kerülhet még a léte is, az örökségvédelem Kubinszky Mihály szerint a teljes egységet, együtttest tartja megőrzendőnek. A Semmering vasút legutóbbi korszerűsítése után előállt felemás állapot ismertetése apropóján fogalmazza meg: *„Az örökségvédelem nagyon fontos, hasznos dolog, és talán jobban megérti a nagyközönség, mint a műemlékvédelmet [...] már csak azért is, mert nagyon széles kritériumok alapján választják ki a megfelelő alkotásokat. És mert nem csak egy épületet, hanem egy városrészt, egy falut, egy tájrészletet, egy hidat a hozzá tartozó völgyel vagy folyóval együtt véd. Az örökségvédelem etikai hódolat egy kultúra iránt.”*

Pogány Frigyes nyomán foglalkozott a karakter- vagy jellegvédelemmel mint az illeszkedés alapvető kritériumával. A jelleg megóvása, az építészet fokozott figyelme szerint állandó kritikai támogatást kíván. Nem mondja ki, de ezzel a közelmúlt Kenneth Frampton által felvetett és tárgyalt kritikai regionalizmusára utal,<sup>11</sup> amely a ma építészet-filozófiájában kikerülhetetlen. Az építészet és a kultúra elmélyült kapcsolata különös figyelmet és kritikai támogatást igényel.

Ezt a támogatást adta meg Kubinszky Mihály életművével nekünk, kortárs építésszeknek és az építészet iránt érdeklődő közönségnek. A széles értelemben vett diszciplína közismertté tételében vállalt szerepe, előadásai, cikkei, könyvei, monográfiái, *Modern építészeti lexikona* mind arról a szeretetteli, figyelmes, fegyelemre intő gondosságról árulkodnak, amire ma is nagy szüksége lenne az építészetről szóló közbeszédnek. Az előadás utószavaként fogalmazott intelmeit minden új nemzedék számára ajánlhatjuk:

*„Az építészeti kritikával [...] meg lehet fojtani egy építész, aki bizonyára jószándékú, tehetséges, és talán az egész jövőjét is tönkre lehet tenni. Tehát én azzal zárnám a gondolataimat, hogy az építészeti kritika igen nagy felelősség. Amikor én ehhez hozzákezdtem, talán magam sem gondoltam erre, de úgy hiszem igazam volt, amikor a Zádor Anna által talán tréfásan követelt mérgezett nyilak helyett én érdemben csak elemeztem. És hogy ha valami hasznot tudnak a mai beszélgetésünkből húzni, akkor talán vegyék ezt alapul. Igen, kritizáljanak, írásban, szóban, tanácsadásban, értekezleten, sajtóban, könyvben, fotóban, de inkább jószándékkal és elemző szándékkal. Semmi esetre sem a rombolásnak a szándékával, vagy szándék nélkül is, de annak az eredményével.”*

---

<sup>11</sup> *Kenneth Frampton: A modern építészet kritikai története* III. rész 5. fejezet: Kritikai regionalizmus – modern építészet és kulturális önazonosság 2. kiadás. Budapest, 2009.

## Bevezető

Amikor felkérést kaptam a Soproni Szemle szerkesztőségétől, hogy Kubinszky Mihályról mint városépítésről-városrendezőről írjak, kétféle érzés kavargott bennem.<sup>1</sup> Egyrészt, nagy megtiszteltetésnek éreztem, hogy részese lehetek a Professor Úr munkássága bemutatásának, hiszen mindig nagy tisztelője voltam. Sopronban több mint egy évtizedig közvetlen szakmai kapcsolatban voltunk. Másrészt, hirtelen nem is tudtam, mit írhatnék pályájának erről a vetületéről, hiszen tulajdonképpen nem készített egyetlen városrendezési tervet sem. De amikor végiggondoltam, hogy hosszú munkássága alatt mennyi mindent kezdeményezett, véleményezett, javasolt, írt, kutatott, elemzett, szervezett, menedzsel, hány előadást tartott, amelyek mind-mind szoros összefüggésben vannak a városépítéssel és városrendezéssel, ráébredtem, hogy bőven van miről írni.

Hiszen, ha ezeket a kifejezéseket hallom, hogy: jellegvédelem, karaktervédelem, „kerítésadó”, tudatformálás, rögtön Kubinszky Mihály jut eszembe. Egyik első kezdeményezője volt a jellegvédelem bevezetésének a lövéri villák vonatkozásában, és komolyan gondolta, hogy a csúf és monumentális, a városképet rontó kerítések miatt kerítésadó kellene kivetni a településeknek, elsősorban Sopronnak a Lőver területére. Egész szakmai munkássága, különösen városépítői és városrendezői tevékenysége minden elemében a tudatformálást szolgálta a szakemberek, a városlakók, a civilek körében egyaránt, és segíti követendő példájával ma is, ha írásait, könyveit olvassuk.

Ebben a városépítési-városrendezői munkában nagy segítője és társa volt felesége, Éva asszony, aki a városrendezés mellett kötelezte el magát tervezőként, majd Sopron város Építési Osztályának vezetőjeként, azaz hatósági és városrendezési építészeként, mai értelemben főépítészeként.<sup>2</sup> Nekem szerencsém volt nyolc évig (1974–1982) Éva asszony beosztott munkatársa lenni a soproni városházán, városrendezési csoportvezetőként, főépítési feladatokat ellátva, így közvetlen tapasztalatokat is szereztem.

Áttekintve Kubinszky Mihály szakmai folyóiratokban megjelent cikkeinek korántsem teljes kigyűjtését,<sup>3</sup> megdöbbentem, mert bár sok írását a megjelenéskor olvastam, nem gondoltam volna, hogy publikációinak száma jócskán félezer feletti, a róla szóló írások száma pedig közel negyven. Pedig e kigyűjtés hiányos és esetleges, továbbá ezek a publikációk nem tartalmazzak mindent, ami városépítési-városrendezési tevékenységébe

<sup>1</sup> Köszönöm a Soproni Szemle szerkesztőségének a felkérést ezen írás elkészítésére, továbbá Jankó Ferenc szerkesztőnek, aki különösen sok jó tanáccsal látott el az írás közben. További köszönet illeti mindazokat, akiket az egyes konkrét témáknál megemlítek, s akik Sopronnal és Kubinszky Mihállyal kapcsolatban voltak. De a köszönő sorból Kubinszky Mihályné Éva asszony és építész fia, Kubinszky András sem maradhat ki.

<sup>2</sup> Az 1950-es, '60-as években a városok nem alkalmaztak főépítést (annak ellenére, hogy magát a feladatot ellátták), akkor ilyen státusz nem volt. Sopronnak a nyolcvanas évek közepétől volt kinevezett főépítésze.

<sup>3</sup> [www.matarka.hu](http://www.matarka.hu)

tartoznak, mint például Sopron Város Önkormányzata Városfejlesztési Bizottságában és annak Építész Albizottságában, illetve a Soproni Városszépítő Egyesület képviselőjeként, elnökeként való közreműködését. Az utóbbiban végzett szerteágazó munkáját Józán Tibor, az Egyesület elnöke bemutatta,<sup>4</sup> ezért itt csak néhány városépítési-városrendezési vonatkozást említek.

### **A városrendezés, a városépítés és az urbanisztika fogalma többféle megközelítésben**

Szükségem tartom körbejárni, hogy mit is jelentenek valójában a „városrendező”, a „városrendezés”, a „városépítés” és az „urbanisztika” fogalmak, mert így lehet Kubinszky Mihály városépítői-városrendezői munkásságát értelmezni és bemutatni. Érdekes módon, ezek a fogalmak nincsenek steril egyértelműséggel meghatározva,<sup>5</sup> de a többféle megközelítés valahol összekapcsolódik az abban közreműködő személyek révén.

Lewis Mumford 1961-ben megjelent *The City in History* című könyvében ma is elfogadott és találó meghatározást adott: „A város legfontosabb funkciója, hogy a hatalmat formává, az energiát kultúrává, az élettelen anyagot eleven művészi jelképekké, a biológiai újratermelést pedig társadalmi kreativitássá alakítsa át. A város nem felelhet meg pozitív funkcionális követelményeinek, ha nem teremtjük meg azokat az új intézményes feltételeket, amelyek révén meg tudunk birkózni a jelenkori ember rendelkezésére álló mérhetetlen energiával.”<sup>6</sup> Kubinszky Mihály ezt már minden bizonnyal a hatvanas években, eredetiben olvasta, mert ez jellemezte abban az időben is a városépítésről-városrendezésről való gondolkodását.

Mérföldkő volt e fogalmak értelmezésében Granasztói Pál meghatározása: „Urbanisztikán a települések hálózatának, csoportjainak és az egyes településeknek, részeiknek a fejlesztését, tervezését, építését, rendezését és az ezekhez kapcsolódó egyéb tevékenységeket együttesen értjük: ide értve a szervezési, az igazgatási, a fenntartási és a mindezekhez szükséges elméleti politikai (telepítés-, lakás-, telek, stb. politikai), kutatási, módszertani, oktatási, jogszabály-alkotási, valamint információs tevékenységet is. Az urbanisztika tehát számos szerteágazó tevékenység, ismeret, valamint elmélet és gyakorlat együttes (komplex) művelése, alkalmazása.”<sup>7</sup>

A Kubinszky Mihály által szerkesztett *Modern építészeti lexikon* városrendező szócikket nem tartalmaz, a városrendezés és az urbanisztika fogalmaknál egyaránt a ’városépítés’ címszóra utal. E szerint a városépítés: „Szűkebben értelmezve: új városok, városrészek létesítésére, vagy meglévő városok átépítésére vonatkozó egységes műszaki elgondolások tervszerű végrehajtása. Ezen túlmenően városépítésnek nevezhető minden olyan spon-tán, elhúzódo, szakaszos építési tevékenység is, amely városok létesítésével kapcsolatos.

<sup>4</sup> Józán Tibor: Kubinszky Mihály emlékére. Soproni Szemle 70. (2016), 367–379.

<sup>5</sup> Meggyesi Tamás professzor emeritus szintén Lewis Mumford és Granasztói Pál meghatározásait tartja mérvadónak.

<sup>6</sup> Lewis Mumford: A város a történelemben. Budapest, 1985. 528.

<sup>7</sup> Granasztói Pál: Építészet és urbanisztika. Budapest, 1973. 81.



Kubinszky Mihály: Szentlélek utca, akvarell, 1969. (A Kubinszky család tulajdonában)

A városépítési tevékenység körébe tágabb értelemben mindenfajta településsel és települések környezetével, az ún. városkörnyékekkel kapcsolatos műveletek is beletartoznak. Szokásos a városrendezés szinonimájaként említeni, de a két fogalom nagymértékű egybeesése mellett a városrendezés elsődlegesen a városépítés tervezési-szervezési oldalát jelenti. Ugyancsak szokásos az urbanisztikával helyettesíteni, ennek a gyűjtőfogalomnak azonban a városépítés csupán egy szektorát képezi. [...] Elméleti alapját elsősorban a településtudományi kutatások eredményei szolgáltatják, de hasznosítja más műszaki és társadalomtudományok ismeretanyagát is.”<sup>8</sup>

Kubinszky Mihály városépítésről-városrendezésről való hitvallását igen hűen tükrözi Granasztói Pálról készített írásának részlete: „A városépítés fiatal tudományág. A 19. század végén, az ipari forradalom következményeként felgyorsult urbanizálódás tette kutatását, oktatását és mindenekelőtt a felismerések eredményeinek alkalmazását szükségessé. Összetett tudományág, elsősorban az építőtevékenységhez kötődik, de a földrajz, a szociológia, a rohamos kibontakozás reggelén levő közlekedés, az elmaradott, de növekvő igényekkel sürgetően jelentkező közművesítés és még más ismeretek – például a meteorológia is – kapcsolódnak hozzá. A városépítéssel szinte legközvetlenebb kapcsolatként együtt él a látványi megjelenés, a városépítészet. Mert a városépítésnek művészeti eredménye és kritériuma a városépítészet. Sok egyedi alkotásra érvényes építési követelmény a városépítésben halmozott mértékben jelentkezik, így a terek-utak vonalvezetése és általuk határolt épülettömbök kompozíciója, a lakótömbök átszellőzése és benapozása, a belső városkép, az együttesek tájba illesztése. Széles a skála.”<sup>9</sup> Itt és így ér össze, zárul

<sup>8</sup> Kubinszky Mihály (szerk.): Modern építészeti lexikon. Budapest, 1976. 417.

<sup>9</sup> Kubinszky Mihály: Száz éve született Granasztói Pál. Magyar Szemle 17. (2008), 11-12. sz. 141-147.

be a kör, a városrendezés – városépítés – urbanisztika fogalmak meghatározása terén, s mindezek összekötője esetünkben Kubinszky Mihály.

### **Kubinszky Mihály városépítő, városrendező tevékenységének részletei írásaiban**

Városrendező – városépítő – városépítész munkásságának fontos állomásai azok a szakmai cikkek, amelyek közvetlenül vagy közvetett módon kapcsolódnak az urbanisztikához. Igen érdekes kritikai visszapillantást adott közre 1985-ben „40 év városépítésének mérlege” címmel. A második világháború utáni időszak városépítészeti mérlegét nem a mennyiségi és minőségi fejlődés tükrében vizsgálta, hanem az egyes épületfajták, épület-együttesek városképi megjelenését, a lakótelepek elhelyezését elemezte adott településen komplex, példaadóan szemléletes módon. Nagy ívű az írás, hiszen negyven év megépült összes jelentős épületét, épületegyüttesét nem egyszerű számba venni sem, nemhogy áttekinteni.

Így zárja elemzését: „Száz magyar városban, s még több mint kétezer községben, új életkörülmények építészeti kerete, ez negyven év mérlege, [...] tanulságokat is vonhatunk le belőle. [...] Hogy a jövőben ne csak a nagyvonalú, költséges dolgokra figyeljünk, hanem néha az olyan apróságokra is, amelyekkel viszonylag könnyen érhetünk el nagy hatást: a kertekre, parkokra, kerítésekre, vezetékekre. A szép környezet figyelemre készíttet, s ha szép lesz az ország, fegyelmezett lesz a nép. Az urbanisztika ehhez a legátfogóbb eszköz. Építészeti kérdés ez is. Negyven év építésének városépítészeti eredményei ilyenek egy barázdákkal kiteljesedett szép arcra emlékeztetnek.”<sup>10</sup>

#### *A főtértől a kisvárosig*

Kubinszky professzor városépítési, városrendezési szemlélete tükröződik akkor is, amikor egy település, településrész fejlesztéséről, vagy épületről, épületegyüttesről ad elemzést. Álljon itt erről néhány kiragadott példa: „Az elfoglalt főtér” című írásában több magyar és európai város főterének átalakítását, újabb épületekkel való beépítését elemzi, figyelemmel azok történeti múltjára. Végző megállapításai társadalmi összefüggésekre utalnak, ma is érvényes és elfogadott elveket takarnak: „A történeti múlttal tehát óvatosabban kell bánni. Lépésről-lépésre kell s szabad városaink ékét képező központi tereket fejleszteni, hogy egyik nemzedéket sem érje sérelem, megszokott környezetének erőszakos felborításával. Emberek lakják, járnak ezeket a főtereket. Nostalgia nélkül is kötik őket emlékek és meggyőződések (!) egy architektonikus múlthoz tudatosan, vagy tudat alatt. S ezt az architektonikus meggyőződést nem lehet és nem szabad erőszakosan sem elfoglalni, sem felhagyni.”<sup>11</sup>

Komplex szemléletét jól példázza „A bajor király három kastélya” című írása is, amely tájépítészeti tanulmány. Mesterien mutatja be a három kastély körüli táj értékeit,

<sup>10</sup> Kubinszky Mihály: 40 év városépítésének mérlege: Kritikai visszapillantás. Városépítés 21. (1985), 4. sz. 20–23.

<sup>11</sup> Kubinszky Mihály: Az elfoglalt főtér. Városépítés, 22. (1986), 5. sz. 33–34.

ahol a táj a meghatározó és hangsúlyos, s nem a kastélyok uralják azt. Érdekességként valószínűsíti, hogy a negyedik kastély azért sem épült meg, mert az uralta volna a tájat és nem illeszkedett volna a tájba.<sup>12</sup> Ezen írásából is érzékelhető, milyen nagy műgonddal nyúlt hozzá bármely témához, amely építészet, tájépítészet vagy városrendezés, és már 1988-ban a tájba illesztés foglalkoztatta, amikor az szakmai körökben nem volt túl gyakori. Később könyve is jelent meg e témában.<sup>13</sup>

Amikor Szekszárd fejlődéséről ad számot, a jól sikerült belvárosi rekonstrukció mellett a városszerkezet drasztikus átalakításáról is ír. Véleménye szerint kedvezőtlenül alakul Szekszárd egésze, mert a nagy lakosságszám változás<sup>14</sup> szinte szétrobbantja a történelmi várost, megbomlik a táj–természet–építészet egysége.<sup>15</sup> Kaposvár nyolcvanas évekbeli fejlődéséről-fejlesztéséről „Egy kisváros vasárnapja” címmel adott közre átfogó írást, megállapítva, hogy „Kaposvárnak nemcsak sajátossága, de egyben kimagasló érdeme, hogy lényegében kisváros tudott maradni.”<sup>16</sup> Az ország egyik legnagyobb megyéjének központjában, megyeszerte fejlődő iparral, virágzó mező- és erdőgazdasággal háttérként, az ország egyik legmarkánsabb táji szépségeitől övezve egészséges keretek között fejlődik.<sup>17</sup>

„Balfürdő fejlesztése” című tanulmányában kimondta, hogy „... a fürdőzés több mint egészségügyi szükséglet, a fürdőzés kulturális tevékenység”, utalva ezzel a római fürdőkultúrára. Az egész komplexumot bemutató cikk kiemelten foglalkozik Balfürdő történeti múltjával, természeti és épített környezetével, amelynek összhangja – véleménye szerint – nem valósult meg teljes mértékben. Balfürdő további fejlesztését illetően, az írás zárásaként ezt írta: „Gyógyfürdőzés és úszás között a gyógyulásnak egy lépcsőfoka is húzódik. Ha a táji környezet további művelését is lépcsőfoknak tekintjük, akkor együtt már két lépés lehetősége is mutatkozik, hogy ez az ősi fürdő [...] építészetileg is kiteljesedjék.”<sup>18</sup>

A Győr belvárosának tömbrekonstrukcióiról és építkezéseiről szóló írásában igen frappáns meghatározást adott, amelyből széles látóköre, komplex szemlélete ismét érzékelhető: „A tömbrekonstrukció a műemlékvédelem és a városépítés érintkezése, e két építészeti tevékenység összefonódása, összegeződése, és illetően magas szellemi szintű előkészítést kívánó építészeti alkotótevékenység. Kihatásai ugyancsak messzebb hatóak, hiszen egy-egy óvárosi utcák által határolt lakótömbben a lakosok nagy száma miatt az itt folytatott építőmunkának komoly jogi, társadalompolitikai, várospolitikai feltételei és következményei is vannak.”<sup>19</sup>

<sup>12</sup> Kubinszky Mihály: A bajor király három kastélya: Tájépítészeti tanulmány. Városépítés 24. (1988), 2. sz. 27–28.

<sup>13</sup> Kubinszky Mihály: Táj + építészet. A természeti környezet egy építész szemével. Budapest, 1995.

<sup>14</sup> Szekszárdnak 1970-ben 23.000 lakosa volt, 1984-re 36.500 lakosú lett. Az adatok az idézett cikkből származnak.

<sup>15</sup> Kubinszky Mihály: Gondolatok Szekszárd fejlődéséhez. Városépítés 20. (1984), 2. sz. 25.

<sup>16</sup> 1980-ban Kaposvár lakosainak száma 74.100 volt, 2016-ban pedig 63.186.

<sup>17</sup> Kubinszky Mihály: Egy kisváros vasárnapja. Városépítés 19. (1983), 3. sz. 18–19.

<sup>18</sup> Kubinszky Mihály: Balfürdő fejlesztése. Városépítés 20. (1984), 3. sz. 26–27.

<sup>19</sup> Kubinszky Mihály: A Győr belvárosi tömbrekonstrukciókról és építkezésekről. Városépítés 23. (1987) 3. sz. 29–31.

Vasútépítészet-történeti munkássága is kapcsolatban van a városépítéssel, városrendezéssel. „Városaink vasúti összeköttetése” című írásában a „regionális urbanisztika” fogalmat használja, amely alatt nem a szűken vett menetrendi összehangolást érti, hanem a magyar városok egymást közötti jó kapcsolata, megközelítése érdekében tett vasúti intézkedéseket. Példákkal illusztrálja a különböző típusú regionális központok, a városok vasúti összeköttetésének lehetőségeit és előnyeit. Egyik záró gondolata: „A városközi vasúti forgalom fejlesztése és stabilizálása eminens urbanisztikai érdek.”<sup>20</sup>

Az új berlini főpályaudvar bemutatása kapcsán rövid áttekintést ad Európa metropoliszainak pályaudvarairól, megjegyezve, hogy ritka a központi pályaudvar. Áttekinti az egykor kettészakított Berlin vasútvonalait, vasúti megoldásait. Bemutatja a főpályaudvar egész építési folyamatát, majd így zárja írását: „Az új Berlin-Hauptbahnhof tehát elsősorban városrendezési érdem és érték. Méreteiben és a megoldás sajátosságában a közel két évszázados egyetemes vasútépítés történetében az egyik legjelentősebb pályaudvarlétesítési teljesítmény.”<sup>21</sup>

„Bécsben főpályaudvar épül” – adja hírül, s újfent történeti, építészeti, műemlékvédelmi és városépítészeti elemzést ad, a tervek alapján. Felvetései elgondolkodtatóak. Ezzel a magyar vonatkozással zárja írását: „S végül egy megjegyzés: Budapesten már az első világháború előtt terveztek főpályaudvart. A Városliget mögött helyezkedett volna el, ugyancsak átmenő vágányzatú és ötperonos lett volna. Az ország akkori 23 ezer km hosszú vasúti hálózatára és annak nemzetközi kapcsolataira volt méretezve. A Magyar Mérnök és Építész Egylet Vágó József építész nyertes tervpályázatát 1902-ben aranyéremmel tüntette ki. Az építkezést 1914-ben a vágányhálózat építésével Alagnál éppen megkezdték, amikor kitört a háború. Minden további munka elmaradt. A lehetőség azóta sem virradt fel. Tu, felix Austria!”<sup>22</sup>

Írt az új szlovén–magyar vasútvonalról, a 125 éves Keleti pályaudvarról, a régi helyi érdekű vasutak épületeinek urbanisztikai és építészeti értékeiről is, valamint a régi és új dél-tiroli vasutakról, ahol kilencvenhét év után újraindult a forgalom, és a Vatikán saját pályaudvaráról. A sort lehetne folytatni.

#### *Épületkritikák: szállodák, középületek*

Szinte minden új és jelentős középületről, szállodáról közreadta írásait, mindent megnézett, lefényképezett a helyszínen. Álljon itt egy csokor ezek közül. A sárospataki Művelődés Házáról (építész Makovecz Imre, belsőépítész Mezei Gábor) így írt: „Az épület kimagasló urbanisztikai jelentőségű, a városkép éke. Makovecz architektúrája tehát nem-

<sup>20</sup> Kubinszky Mihály: Városaink vasúti összeköttetése. Városépítés 19. (1983), 6. sz. 25–27.

<sup>21</sup> Kubinszky Mihály: Az új berlini főpályaudvar. Magyar Szemle 15. (2006), 7-8. sz. 160–164.

<sup>22</sup> Kubinszky Mihály: Bécsben főpályaudvar épül. Magyar Szemle 17. (2008), 11-12. sz. 167–172.

csak táji, hanem urbánus környezetben is magas építészeti színvonalat képvisel.”<sup>23</sup> A Nyíregyházán megépült új művelődési központról (építész Bán Ferenc, belsőépítész Fekete György) szóló cikkében egy kis várostörténeti visszapillantást is adott.<sup>24</sup>

Budapest új szállodáiról írva, a Stadion (építész Tolnay Lajos – Péchy György, belsőépítész Fehérvári Sándorné), a Penta (építész Finta József, belsőépítész Király László) és a Novotel (építész Finta József, belsőépítész Herrer-y M. Caesar) épületegyütteseik kapcsán felidézi a hajdan volt híres Duna-parti szállodasort, számba veszi a többi, addig megépült budapesti szállodát, valamint érdekes áttekintést ad az akkori idegenforgalmi szokásokról.<sup>25</sup> A „Szálloda az arborétumban” című cikkében a sárvári szállodáról ezt írja „Megérdemli a város, hogy új szállodájával betelepdedhessék az ősi arborétumba, hogy a természeti környezet erejével is hangsúlyozza a városközpont kulturális erejét és jelentőségét.”<sup>26</sup>

„Az új soproni szállodák” című írása az új Lővér szállóról<sup>27</sup> (építész Winkler Gábor), az Új utcai Palatinus szállóról (építész Újváry Rudolf) és az északi városrészben épült Sopron szállóról (építész Bajnay Zsolt) szól. Áttekintést ad a régi és a hetvenes-nyolcvanas években épült, átalakított, felújított soproni szállodákról, a városrendezési összefüggésekről is. A Sopron szálló telepítésével kapcsolatos megállapítása: „Miként egykor a régi Lővér szállók felértékelték a város és Soproni hegység közé illeszkedő szép löveri kertes városrészt, úgy most a Sopron szálloda felértékeli az északi városrészt, a gazdanegyedet, melynek részletes rendezési tervét Sedlmayr Jánosné (VÁTI) már mintegy évtizeddel ezelőtt oly sok gonddal készítette el. Helyesnek bizonyult a város által irányított építészeti koncepció is, amely a korábban szinte semmibe vett városrészben felfedezte az értéket. Valóban Sopron legfőbb urbanisztikai értéke, a belváros műemléki együttese, csak a szegélyező löveri zöldövezettel és a gazdanegyeddel együtt teljeseedik ki. Ez a hármas, de funkcióban és egymást kiegészítő városszerkezeti együttes a város lényege.”<sup>28</sup>

### *Építészeti és társadalmi*

Minden olyan átfogó és jelentős témával foglalkozott, amely az adott időben a szakmai közvélemény fókuszában volt. Legyen az építészeti, városrendezési, városépítési, urbanisztikai érintő téma. Ezekből néhány példa:

„A 'magánerős' lakóház kultúrszintje” című írását így kezdte: „Elfogadtuk már régen azt a tételt, hogy az építészeti társadalmi fejlődést tükrözi. Azt is, hogy más művészetekhez viszonyítva lassabban reagál a társadalmi változásokra. Mégis el kell gondolkodni azon, hogy korunk építészeti melyik fajtája, ága képviseli híven – éppen a lakásépítés

<sup>23</sup> Kubinszky Mihály: A Művelődés Háza Sáropatakon. Városépítés 19. (1983), 4. sz. 24–25.

<sup>24</sup> Kubinszky Mihály: Az új művelődési központ Nyíregyházán. Városépítés 19. (1983), 1. sz. 25–26.

<sup>25</sup> Kubinszky Mihály: Budapest új szállodái: Stadion, Penta, Novotel. Városépítés 19. (1982), 6. sz. 28–30.

<sup>26</sup> Kubinszky Mihály: Szálloda az arborétumban. Városépítés 20. (1984), 3. sz. 28.

<sup>27</sup> A Fenyves, majd Lővér szállónak nevezett épület tervezője 1965-ben Perczel Dénes volt.

<sup>28</sup> Kubinszky Mihály: Az új soproni szállodák. Városépítés. 19. (1983), 5. sz. 20–21.

keretében – a társadalmi fejlődésünket: az állami (szövetkezeti) vagy a 'magánerős'? Hiszen a kettő között szemlátomást nagy a különbség." Megállapította, hogy a családirház alacsonyabb színvonala nem csak magyar jelenség, továbbá az építészetnek csak kevesek szemében van tekintélye, az építészeknek még kevésbé, „... aminek következtében a magánerős lakásokkal beépülő területek ahhoz a zenekarhoz hasonlíthatók, ahol a karmester hiába vezényel, mindenki összevissza muzsikál.” Bizakodását jelezte azonban véleményével, miszerint „... az építetők kultúrigénye a kerten, az épületet övező zöldterületen keresztül belopódzott a 'magánerős' lakóépületekhez: Aki a virágot szereti az rossz ember és rossz építető nem lehet. Talán előbb-utóbb még szép kerítést is fog építeni.”<sup>29</sup>

A magasházak témája ma is napirenden van szakmai körökben, Kubinszky professzor 2007-ben „Magasház–toronyház” címmel adta közre írását. A tornyokat kultúrtörténeti összefüggésben elemezte, a templomtornyok mellett a funkcionális tornyokra (világítótorony, óratorony, kilátó, tűzoltó-torony, stb.) is kitért, megemlítve a lakótornyokat és kastélyok tornyait, mely utóbbiak a gazdag családok státuszszimbólumai voltak. Megállapítja, hogy „... a magasház elsősorban gazdasági indíttatású. [...] A felhőkarcoló érdekessége, hogy urbanisztikai elem, nem funkcionális szükséglet.” Így zárja írását: „Végül lényeges konklúzió, hogy az építészeti léptékváltás mintegy 'csak' kíséri a kort meghatározó nemzedékváltást. Mely Bábeltól a World Trade Centerig a kultúrtörténetnek is alapja. Talán ezért is tudomásul kell vennie a mi nemzedékünknek, hogy utódaink ott is fognak építeni magasházakat, ahol mi azt ma nem tartjuk helyesnek.”<sup>30</sup>

Az „Urbanisztikai jubileum” című cikkének aktualitását az jelenti, hogy „... [a] Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Építésmérnöki Karának jogelődje 1929-ben szervezte meg a Városépítési Tanszéket, és ennek élére Wargha Lászlót (1878–1952) hívta meg professzornak.” Itt a városépítéssel, városrendezéssel az elmúlt nyolcvan évben foglalkozó legfontosabb szakembereket mutatta be, a városrendezés–városépítés legfőbb eredményeivel együtt. Összegzésként megállapította, hogy „... helyes volt tehát a budapesti Műegyetem illetékeseinek döntése, hogy a városépítés diszciplinájának tanszéket állítson. Az első világháború és a trianoni országcsonkítás miatt ez az első elképzelésekhez képest ugyan késett, de 1929-ben megvalósult. Nagyon is méltányos, hogy ezt most, 80 év elteltével, megünnepeljük.”<sup>31</sup>

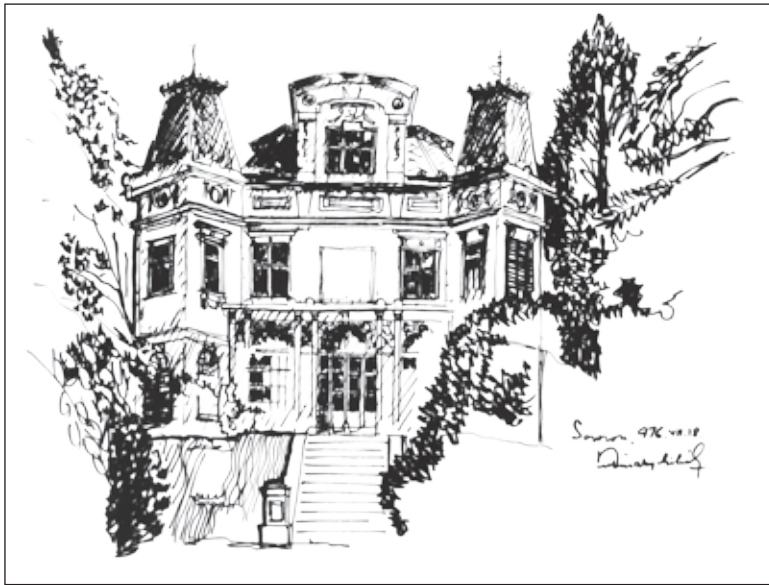
## Sopron és a Lőver

Kubinszky professzor városépítési-városrendezési tevékenységének minden bizonnyal legfontosabb „terepe” Sopron volt. Mindkét Sopronnal foglalkozó könyvében külön fejezetekben elemezte a város fejlődését az 1905-ös Wälder-féle városrendezési terv elhatározásaitól, a Boronkai-féle 1939-es városfejlesztési terven keresztül a 21. századi vá-

<sup>29</sup> Kubinszky Mihály: A 'magánerős' lakóház kultúrszintje. Városépítés 19. (1983), 2. sz. 30–31.

<sup>30</sup> Kubinszky Mihály: Magasház-toronyház. Magyar Szemle 16. (2007), 7-8. sz. 161–166.

<sup>31</sup> Kubinszky Mihály: Urbanisztikai jubileum. Magyar Szemle 18. (2009), 7-8. sz. 154–157.



Kubinszky Mihály: A Zettl-Langer-villa, Hársfa sor, tusrajz, 1976. (A Kubinszky család tulajdonában)

rosrendezési terveikig.<sup>32</sup> Kevesen voltak olyan szakemberek, akik Kubinszky Mihályhoz hasonlítható történeti összefüggésben látták, elemezték Sopron városfejlesztését, városrendezését és városépítését.<sup>33</sup> Ebből a sokrétű és mintegy 62–65 évig – kora ifjúságától élete végéig – tartó munkásságából azokat az írásokat emelem ki, amelyek a legjobban reprezentálják a szeretett városáért végzett sokrétű tevékenységét.<sup>34</sup>

### *Sopronért az SVSzE élén*

Elsősorban a Soproni Városszépítő Egyesületben végzett munkája emelendő ki, ahol először tagként, majd az építési bizottság vezetőjeként, később elnökként végzett szerteágazó munkát, szinte teljes egészében a városépítéssel és a városrendezéssel összefüggésben. Húsz éves elnöksége zárásaként így kezdte beszámolóját: „1985-ben Bognár Dezső, a Soproni Városszépítő Egyesület (SVSzE) elnöke és Hargitai Nándor alelnök felkerestek

<sup>32</sup> Kubinszky Mihály: Sopron építészete a 20. században. Tatabánya, 2003; Kubinszky Mihály: A régi Soproni Lőver. Egy lőverlakó építés feljegyzései. Tatabánya, 2005.

<sup>33</sup> A Soproni Várostopográfiai Atlaszban olvashatunk hasonló tanulmányokat, melynek igen jó összegzések Sopron topográfiájának bemutatására, de ezek Kubinszky Mihály elemzései, könyvei után, részben azokon alapulva születtek, valamint műfajuk is kissé más: Magyar Várostopográfiai Atlasz 1. Sopron – Összeállította: Jankó Ferenc, Kücsán József és Szende Katalin; Dávid Ferenc, Goda Károly és Kiss Melinda közreműködésével, Sopron 2010.

<sup>34</sup> Kubinszky Mihály 1950-ben végzete el a József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Építézmérnöki karát, első cikkét 1953-ban jegyezték, az utolsót 2015-ben.

az egyetem Építéstani Tanszékén és felkértek, vállaljam el az Egyesület építési bizottságának megüresedett vezetői posztját. A megtisztelő felkérésnek örömmel tettem eleget, s így léptem elő az Egyesület egyszerű tagságából az elnökségbe. 1987-ben Bognár Dezső egészségi állapotára való tekintettel visszalépett, és a város vezetése engem jelölt az Egyesület elnöki tisztjére. A tagság június 11-én a Kaszinóban tartott közgyűlésen ezt meg is szavazta. A választás bizonyára azért esett rám, mert az említett bizottság sikeresen tiltakozott a Frankenburg úti csomópontban tervezett közúti felüljáró építése ellen. Noha a munkák már el is kezdődtek, Sopron műszaki értelmisége egyöntetűen bizottságunk álláspontját támogatta, s így a város akkori vezetése is belátta, hogy aluljáró építése célszerűbb, nem költségesebb és főleg a városképben előnyösebb.”<sup>35</sup>

Kubinszky professzor SVSZÉ-ben végzett szerteágazó munkásságáról végső összegzés olvasható a *Soproni Szemlében*.<sup>36</sup> Ebből talán e két kiemelt mondat jellemzi legjobban egyesületi tevékenységét, emberi habitusát, amely a városépítéssel-városrendezéssel is értelemszerűen összefügg: „Az 1869-ben alapított Soproni Városszépítő Egyesület szellemiségének megfelelően a várost szerető, munkásságukban példamutató soproni polgárokkal vette körül magát, és szinte baráti társaságként – ezt szívesen hangsúlyozta – közösen végezték a munkát. [...] Sopron város érdekében mindenkor a szakmai érvek talaján, összefogva a műszaki értelmiségekkel és a várostörténet művelőivel, véleményezéssel, javaslattevéssel, az épített és természeti értékek védelmében tevékenykedett.”

#### *A Sopron Városfejlesztési Bizottság Építész Albizottsága*<sup>37</sup>

1999. május 20-án hozta létre Sopron Város Önkormányzata Városfejlesztési Bizottsága saját szakmai albizottságaként az Építész Albizottságot, hét taggal. Kubinszky professzor a Soproni Városszépítő Egyesület elnökeként lett tagja az Albizottságnak egyesületi delegáltként annak létrehozásától 2005-ben történt megszűnéséig. Az Albizottság működése 2000 és 2002 között években volt a legerőteljesebb, minden szabályozási terv véleményezésekor, illetve a nagyobb városi építési beruházásokat érintő előterjesztések esetén rendszeresen ülésezett, majd 2002 őszétől egyre ritkábban.

Az Albizottság az alábbi főbb témákat tárgyalta, véleményezte:

- Sopron Településszerkezeti Terve, Általános Rendezési Terve, és helyi építési-szabályozási előírásai
- Győr-Moson-Sopron megye területfejlesztési programja
- Sopron, Belváros és a kapcsolódó történeti városrészek Szabályozási Terve és Helyi Építési Szabályzata
- Sopron, Lehár Ferenc utca Részletes Rendezési Terve és szabályozási előírásai

<sup>35</sup> Kubinszky Mihály: A Soproni Városszépítő Egyesület húsz éve (1987–2007). Soproni Szemle 62. (2008), 53–66.

<sup>36</sup> Józán i.m. 367–369.

<sup>37</sup> Sopron Városfejlesztési Bizottság Építész Albizottsága működésével kapcsolatos információkat Manninger Barnabás a Városfejlesztési Bizottság titkára bocsátotta rendelkezésre kérésemre e cikk megírásához.



Sopron, Frankenburg úti aluljáró (fotó: Simonics András)

- Sopron, Füredi sétány tervezése
- Sopron, Lőverek városrész és környéke Szabályozási Terve és Helyi Építési Szabályzata
- Sopron, Jereván városrész Ikva parti lakópark építése
- Sopron, Bástya utcai építkezés ügye
- Sopron-Bánfalva Kutyahegy és környéke városrész Szabályozási Terve és Helyi Építési Szabályzata
- Sopronkőhida – Tómalom – Kistómalom-dűlő – Sand-dűlő Szabályozási Terve és Helyi Építési Szabályzata
- Sopron-Virágvölgy és környéke Szabályozási Terve és Helyi Építési Szabályzata.
- Sajnálatos módon az Albizottság üléseiről olyan részletes jegyzőkönyvek nem készültek, ahol a jelenlévő tagok, szakemberek által elmondottakat rögzítették volna, csak az Albizottság döntései ismertek. Kubinszky professzor mindvégig meghatározó személyisége volt az Albizottságnak elnökként és véleményalkotóként egyaránt.

#### *A Frankenburg úti aluljáró*

A Frankenburg úti aluljáró megvalósulásának körülményei több szempontból is érdekesek: hogyan lett a felüljáróból aluljáró? Az egész folyamat jobb megértéséhez érdemes – a teljesség igénye nélkül – megemlíteni Sopron városépítészetének és városképének néhány sajátosságát, kiemelve a tervezés folyamatában Kubinszky Mihály szerepét.

Sopron korábbi rendezési terveiben visszatérően szerepelt a várost kettévágó vasútvonalak külön szintű keresztezéseinek megvalósítási igénye. Az Ady Endre út – Deák tér

közötti vasúti átjáró különösen nagy fennakadást okozott a Belváros és a Lőverek közötti forgalom számára. A közlekedési szakemberek évtizedeken keresztül felüljáróban gondolkodtak, az akkori országos közlekedési lobbis elsősorban azt preferálta.

1968 októberében Sopronban az Építéstudományi Egyesület és a Közlekedéstudományi Egyesület helyi csoportjai által szervezett ankéton bemutatták az Út- és Vasútervező Vállalat által tervezett Frankenburg úti felüljáró tanulmánytervét. Majd az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium 1977-ben „Sopron–Egyetem és közúti felüljáró építészeti kialakítása és környezetének rendezése” címmel országos tervpályázatot hirdetett.<sup>38</sup> A tervpályázat alapját a Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet 1977-ben készített Frankenburg úti felüljáró tanulmányterve képezte.

Az építészeti-városépítészeti tervpályázat<sup>39</sup> eredményesen zárult. A Frankenburg úti felüljáró tervezése folytatódott, az engedélyek birtokában a kivitelezés megkezdését 1986-ra tervezték.<sup>40</sup> Az elkészült tervet azonban a városon belül sok bírálat érte városképbe nem illeszkedő, robusztus megjelenése miatt: 10 m magas kétoldali földrampák között csak a minimális szerkezetépítésére került volna sor. A Városszépítő Egyesület Kubinszky Mihály vezetésével több ízben bírálta ezt a műszaki megoldást. Sopron vezetése is egyetértett volna ezzel, de a minisztérium akaratát nem kívánta megváltoztatni, félve attól, hogy az egész beruházás meghiúsulhat.

Ebben a légkörben, 1985 végén, a Győriterv Vállalat Soproni Irodájának három tervezője, Simonics András, Fábiánkovits Ferenc és Hámori Gábor alternatív vázlattervet készített, felvetve a felüljáró helyett egy aluljáró építésének lehetőségét. A vázlattervben foglalt megoldást támogatta Kubinszky Mihály és a SVSZÉ vezetése is, és eljártak a város vezetésénél, akik hallgatólagosan, de a nyilvánosságot kerülve szintén pártolták az új elképzelést. Mivel a felüljáró kivitelezésének indítása már a küszöbön állt, nagyon gyors és hatékony intézkedésre volt szükség. A nyílt szembeállást a minisztériummal a város továbbra sem vállalta, ezért a SVSZÉ és személy szerint Kubinszky Mihály volt az, aki szakmai és közéleti kapcsolatai révén elérte, hogy a minisztériumban foglalkozzanak az ügygel. Az aluljáró létesítésével szemben a minisztérium és a felüljáróra kiválasztott kivitelező erős ellenállást mutatott, szakmai okokra hivatkozva próbálták azt ellehetetleníteni.

A viták eredményeként végül a minisztérium lehetőséget adott az aluljáró megvalósítására, azzal a feltétellel, hogy azt az eredeti kivitelező vállalatnak kell megépítenie 1986-os kezdéssel, és nem kerülhet többbe, mint a felüljáró. Ezt követően kapott megbízást a Győriterv Soproni Irodája az engedélyezési és kiviteli tervek soron kívüli elkészítésére. A kivitelezés megkezdéséig a minisztérium és a beruházó folyamatosan bizonyítani

<sup>38</sup> *Schneider Lipót*: Sopron városi közlekedésének fejlesztése II. rész. Soproni Szemle 34. (1980), 146–150.

<sup>39</sup> A sors iróniája, hogy e cikk írója Sopron Városi Tanács Városrendezési csoportvezetője volt akkor, és feladatául kapta a tervpályázat zsűrijében való közreműködést

<sup>40</sup> 1983–1984-ben, a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium (KPM) felügyelete alatt, a KPM Közúti Igazgatóság megrendelésére, az UVATERV készítette el a közúti felüljáróval történő vasútkeresztezés engedélyezési, majd kivitelezési terveit. Az építési engedélyt a Közlekedési Főfelügyelet kiadta. A kivitelező kiválasztására a Győr-Moson-Sopron Megyei Beruházási Vállalt és az UTIBER lebonyolításában került sor, a nyertes a Hídépítő Vállalat lett.



Kubinszky Mihály: A Poszvék-Östör-Kubinszky-lőver, Kőkényes köz, tusrajz, 1975.  
(A Kubinszky család tulajdonában)

akarták, hogy a felüljáró építése az egyedüli korrekt megoldás. A város a konfliktust nem vállalta, a tervezők csak a SVSZÉ támogatására számíthattak, ami ebben a helyzetben már csak erkölcsi támogatást jelentett.<sup>41</sup> Az aluljáró kivitelezése 1986 októberében kezdődött el, forgalomba helyezésére 1988-ban történt meg. Az aluljáró azóta is Sopron közlekedési hálózatának egyik kulcspontja. A közúti aluljáró megvalósíthatóságának bizonyítása eredményezte a Sopron, Kőszegi úti közúti aluljáró közelmúltban történt megépítését is. Igen tanulságos a Frankenburg úti aluljáró megvalósulásának története, hiszen azt prezentálja, miként lehetett a nyolcvanas években egy állami (párt) döntést jó diplomáciai érzékkel, szakmai összefogással, korrekt tervekkel megváltoztatni. Továbbá az is egyértelmű, hogy ebben a SVSZÉ akkori elnökének, Kubinszky Mihálynak döntő szerepe volt.

### *A Lőver*

Kubinszky Mihály Sopronban, a Lőverben született, azt kora gyerekkorától ismerte, szerette, magáénak érezte, s ott is lakott élete utolsó évéig. Már kora ifjúságában, végzett építésztként foglalkozott a Lőverrel, mint érdekes városrészszel, annak épületeivel, élővilágával, növényzetével, városépítészeti összefüggéseivel. Igen hamar felismerte a Lőver világnak értékes karakterét, és azt gazdag munkássága részeként, írásaiban sokszor megjelentette. A Lőverrel kapcsolatos kutatásait, alapos gyűjtő munkáját a két kiadást is megért

<sup>41</sup> Simonics András közlése az aluljáró megvalósulásával kapcsolatban, aki a Frankenburg úti és Kőszegi úti közúti aluljárók generáltervezője volt.

*A régi soproni Lőver – egy lőverlakó építész feljegyzései* című könyvében adta közre.<sup>42</sup> Ebben külön alfejezetet szentelt a Lőver városrendezési terveinek az „Utak, kertek” fejezetben belül. Bemutatta az 1905-ös Wälder-terv, az 1939-es Boronkai-terv és az utána következő Winkler Oszkár – Kubinszky Mihályné által készített rendezési terv, és a későbbi tervek lőveri vonatkozásait, továbbá a kimondottan a Lőver szabályozására készült terveket és előírásokat.<sup>43</sup> Összegzése így hangzik: „A Lőverre vonatkozó urbanisztikai tervek konklúziójaként megállapíthatjuk, hogy a Lőver jellegét ma is a beépítési hányad szigorú megkövetése és a telekméretek minimalizálása mellett maga a környezethez igazodó jó architektúra biztosíthatja, aminek nehéz előírásokkal érvényt szerezni.”<sup>44</sup> Érdekes és tanulságos a könyvében bemutatott Lőver Bizottság összetétele, működése is.<sup>45</sup>

Kubinszky professzor Lővert védő és népszerűsítő tevékenységének egyik fontos akciója volt a Lőver szálló konferenciatermében 1985-ben megtartott „Lőver-ankét”.<sup>46</sup> A rendezvény célja a magyar és osztrák szakemberek – építészek, városrendezők, botanikusok, orvosok, szállodaigazgatók, erdészek – eszmecseréje volt, a városlakók részvételével. A minden részletet felölelő összejövetel igen hasznosnak bizonyult mint nyílt figyelemfelhívás a városrész értékeinek megóvására. Kubinszky Mihály ekképpen Winkler Gáborral karöltve a Lőver örökségvédelme, és tágabban az országos jellegvédelem törekvéseinek egyik úttörője és élharcosa volt.

A karaktervédelem–jellegvédelem fogalomköre és témája így részben a Lőver példáján érlelődött meg. „A karaktervédelem fogalmát először néhai Pogány Frigyes professzortól, az építészetelmélet kimagasló személyiségétől hallottam, harminc évvel ezelőtt. [...] Az építészeti jelleg merően sajátos – eddig elhanyagolt – kategória. Eltér az építészeti stílus fogalmától, mely elsősorban formai jegyek, mégpedig az épületnek egy bizonyos korszakra jellemző kompozíciója mellett is főként az ékesítő jegyekre, ornamentikára, dekorációra vonatkozik. Vagy legalábbis ebben a szellemben használjuk a stílus kifejezést. A jelleg ennél több is, kevesebb is. Látványi hatást értek rajta, amelyet az épületek csoportja, összessége, egy utcakép vagy térfal megjelenésében kirajzol, s amiben éppen nem a stílus dominál, hanem sokkal átfogóbb vonások, mint az épületek magassága, tetőidoma, homlokzatuk anyaga, színe, sőt az épületek kora és állapota.”<sup>47</sup>

<sup>42</sup> *Kubinszky Mihály: A régi soproni Lőver* i.m. 2005 (második, bővített kiadás, Stil Nuovo, 2013)

<sup>43</sup> E cikk írója is készített a Győriterv Soproni Irodája tervezőjeként szabályozási tervet előírásokkal a Lőverekre Szabó Leventéné néven, de Hidasi Jenő és Varga László tervei is szerepelnek az említett fejezetben. *Kubinszky: A régi soproni Lőver* i.m. 47–52.

<sup>44</sup> *Uő: A régi soproni Lőver* i. m. 52.

<sup>45</sup> *Uő: A régi soproni Lőver* i. m. 42–45.

<sup>46</sup> *Kubinszky Mihály: A Lőverek urbanisztikai jelentősége és helyzete. Városépítés* 22. (1986), 4. sz. 24–27.; *Varga László: A soproni Lőverek egészségügyi vonatkozásai. Uott*, 28.; *Vránics István: A Lőver idegenforgalmi jelentősége, ennek néhány követelménye, szempontja. Uott*, 28.; *Koloszár József: A soproni erdők. Uott*, 28–29.; *Csapody István: Lőver-ankét Sopronban: A Lőverek növényvilága. Városépítés* 22. (1986), 5. sz. 35–37.

<sup>47</sup> *Kubinszky Mihály: Az építészeti jellegvédelem. Magyar Szemle* 7. (1998), 5-6. sz. 195–200.

A soproni építészekre és épületekre emlékező írásában a Lőver közlekedésére, illetve a Frankenburg úti aluljáróra a következőképpen tekintett vissza, újra megcsillantva komplex látásmódját, széles látókörét: „Ehhez az aluljáróhoz kapcsolódva meg kell említenem, hogy a Wälder József városi főmérnök által 1905-ben készített „szabályozási terv” a város építészeti alakításának egyik kimagasló munkája és saját korában eredménnyel kecsegtető mérföldköve volt. Sajnos az első világháború elgázolta a terv készítése idején joggal remélt néhány premisszát. Így a város lélekszámának az elképzelt (és számításokkal akkor igazolt) megnégyszereződésének, valamint a vasútvonalak töltésre emelésével a közúti kereszteződések szintben értelmezett elválasztásának elmaradását. Mégis Wälder József tervei szerint alakult az Alsólőver új úthálózata, lakóházas beépítése. Most, közel száz évvel a szabályozási terv készítését követően, a várost és a Lővert összekötő közúti aluljárókból ugyan csak a második készül el, de az eltelt száz év alatt gyökeresen megváltozott közlekedési helyzethez igazodva végeredményben mégiscsak Wälder József célkitűzéseinek a jegyében.”<sup>48</sup>

### Egyesületi élet és szakmai közélet

Kubinszky Mihály önéletrajzi könyvében külön fejezetet szentelt az egyesületi életnek, ahol sorra vette mindazokat a számára fontos és emlékezetes szervezeteket, amelyekben aktív szerepet vállalt.<sup>49</sup> Az alábbiakban írásom szempontjából néhány szervezetet és témát emelek ki, értelmezve, kiegészítve az önéletrajzban foglaltakat. Sopron szakmai közléte mindig igen intenzív volt, s ebben meghatározó szerepe volt Kubinszky Mihálynak. Olyan időszakban történt mindez, amikor a civil szféra kevésbé volt népszerű, és működését erősen korlátozta a pártállam. De Sopron határsáv miatti „zárt világa”, polgári értékrendje, emberi tartása, valamint magas szakmaisága lehetővé tette a civil körök, egyesületek, társaságok működését, szakmaiságuk kibontakozását.

A Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetsége (MTESZ) Sopron városi szervezete mindig jelentős integrálós szerepet vállalt a város műszaki értelmiségének életében, a hozzá tartozó húsz-harminc egyesületi csoporttal együtt. A Széchenyi palotában lévő székház mindenkor a szakemberek találkozóhelye, konferenciák, tudományos rendezvények helyszíne volt. Itt működött az Építéstudományi Egyesület (ÉTE) Soproni csoportja is. Kubinszky Mihály az ÉTE<sup>50</sup> Soproni Szervezetének létrejöttétől, 1952-től tagja, majd titkára, Winkler Oszkár nyugdíjba vonulását követően hosszú ideig elnöke volt.<sup>51</sup> Elnöksége idején 1972-ben javaslatára indult az ún. „diapozitív parádé”, amelyben a soproniak fotóikkal vehettek részt, kapcsolatot teremtve az építészek, építők közösségével. Az évtizedekig tartó igen sikeres rendezvénysorozat részeként minden alkalommal

<sup>48</sup> Kubinszky Mihály: Emlékeim soproni építészekről és épületekről. Soproni Szemle 67. (2013), 82–89.

<sup>49</sup> Kubinszky Mihály: Az ion fejezet. Egy építész emlékiratai. HAP Galéria, Budapest, 2006. 84–96.

<sup>50</sup> 1952 és 1990 között a neve Építőipari Tudományos Egyesület volt.

<sup>51</sup> Kubinszky Mihály elnökségének kezdetén, 1975–1982 között az ÉTE titkára voltam Szabó Leventéné néven.

200-250 értékes kép gyűlt össze, gazdagítva a vizuális kultúrát.<sup>52</sup> Emellett előadások, épületlátogatások, szakmai kirándulások szolgálták a Kubinszky által is nagyra tartott tudatformálást.

A budapesti székhelyű Magyar Építőművészek Szövetségének (MÉSZ) munkájában 1960-tól, elsősorban mint tag vett részt, közvetlenül néhány előadással és egy cikluson át bizottsági elnökként.<sup>53</sup> Erről részletesen beszámolt megjelent könyvében.<sup>54</sup> Továbbá hosszú ideig építésztkritikai írásai jelentek meg a MÉSZ szakmai folyóiratában, a Magyar Építőművészetben. Ezek között voltak városrendezéssel-városépítéssel kapcsolatos írásai is.<sup>55</sup>

A Szombathelyen működő, 2017-ben 50 éves Savaria Urbanisztikai Nyári Egyetemen hallgatóként többször is részt vett, előadóként azonban sajnos nem. A Nyári Egyetem 1974-től a Magyar Urbanisztikai Társasággal való együttműködésnek is köszönhetően urbanisztikai témájú tanfolyamokat szervezett.<sup>56</sup> Kubinszky professzor urbanisztikai szemléletét hűen tükrözi, hogy az urbanisztika új fórumává váló Savaria Urbanisztikai Nyári Egyetemet a régióban szakmai körökben népszerűsítette, felkarolta, s maga is hallgatója volt.<sup>57</sup> Engem is ő hívott és vitt el 1974-ben oda, amiért utólag is hálával tartozom a professzor úrnak.<sup>58</sup>

Kubinszky professzor a soproni építészek szervezetével intenzív szakmai kapcsolatban volt, a Soproni Építész Kör elnökeként nagy tisztelet vette körül.<sup>59</sup> A Kör 1992 és 2010 között 15-30 fős tagsággal működött mint „Római Klub”, minden hónapban holdtöltekor találkoztak, amikor építészettel kapcsolatos előadásokat tartottak, önképzőkör-szerűen építészeti-városépítészeti kérdésekkel foglalkoztak. Kubinszky professzor több előadása közül Kós Károlyról és munkásságáról több ízben is beszélt, akivel ő többször személyesen találkozott.<sup>60</sup> Az építészet jövőjét felvázoló „What next? Mi jön?” címmel tartott spontán előadását többen a mai napig meghatározó szakmai etalonnak tekintik.<sup>61</sup> Előadásából kitűnt, hogy naprakészen informált az építészet elméletében és gyakorlati részében egyaránt. A Kör tevékenysége sokrétű volt, több alkalommal tervtanács-szerű megbeszélést tartottak. Ha valamelyik kolléga bizonytalan volt aktuális terve helyességéről, véleményt, bírálatot kérhetett, ez mindenki számára hasznos volt! A Kör önkéntes alapon, szakmai védjegyként működött, részrehajlás nélkül, a közvetlenség volt a

<sup>52</sup> Horváth Károly: A Soproni Csoport beszámolója. In: Mészáros Ferenc (szerk.): 50 éves az Építéstudományi Egyesület 1949–1999. Budapest, 1999 215–218.

<sup>53</sup> Sopronban nem volt a MÉSZ-nek szervezeti egysége.

<sup>54</sup> Kubinszky: Az ion fejezet i.m. 90–94.

<sup>55</sup> Lásd e számban Kubinszky Mihály irodalomjegyzékét.

<sup>56</sup> A MUT főtítkára, Barna Gábor volt ennek az együttműködésnek a motorja

<sup>57</sup> Heckenast János, a Savaria Urbanisztikai Nyári Egyetem egykori elnöke visszaemlékezése.

<sup>58</sup> Azóta is részt veszek minden évben, 1982 óta a Nyári Egyetem Tanácsa tagjaként.

<sup>59</sup> Sári István építész, a Kör egykori titkára (1992–1999. között Sopron főépítész) szóbeli közlése.

<sup>60</sup> Fekete Szilárd építész visszaemlékezése.

<sup>61</sup> Sári István és Viszlai József építészek közlése.

jellemzője. A Kör saját tagjai körében pályázatot írt ki Brennbergbánya felhagyott ipari létesítményeinek hasznosítására, a zsűriben Kubinszky Mihály is részt vett. A Pannónia szállóban megrendezett „Sopron XX. századi építészet” témájú kiállításukat Kubinszky professzor nyitotta meg, Makovecz Imre jelenlétében.<sup>62</sup>

## Szubjektív összefoglaló

Igen örülök, hogy ezt az időutazást megtehettem és ilyen fantasztikus szakmai mélységekben és magasságokban járhattam, amikor megkíséreltem áttekinteni Kubinszky Mihály gazdag városépítési-városrendezői munkásságát, avagy inkább belepillantani abba. Végig az motoszkált bennem, amit csak félve merek kimondani: Kubinszky Mihály egy polihisztor volt.<sup>63</sup> Az alábbiakban megpróbálom összegezni, mit is hagyott az utókorra gazdag városépítési-városrendezői munkásságából.

Mindenekelőtt komplex szemléletét és széleskörű látásmódját kell kiemelnem. Példát mutatott kollégáinak és tanítványainak egyaránt alaposságával, emberi tartásával és nyitottságával az új dolgok iránt. Személyiségének elválaszthatatlan része volt Sopron város és kiemelten a Lőver szeretete, mindenre kiterjedő alapos ismerete. Sopronnal és tágabb pátriájával, a történeti Magyarországgal és Európával kötötték össze építészeti-kritikai tézisei,<sup>64</sup> megjelent könyvei és nagy számú szaktudományos és a tágabb közönséget is megszólító írásai. Ránk hagyta mindezeket túl felbecsülhetetlen értékű fotóarchívumát is. A jövő nemzedékre, s a kutatókra vár, hogy mindazt feldolgozzák, elemezzék, közkinccsé tegyék, amit Kubinszky Mihály letett a szakma oltárára.

Igen találónak érzem Götz Eszter megfogalmazását Kubinszky professzor szakmai munkásságának összegzésére: „Ha csak minden századik építész vagy író, kutató, művészettörténész vagy laikus városlakó ilyen szeretettel és figyelemmel fordulna saját lakóhelye felé, és Kubinszkyhoz hasonló módon a természet és az épített környezet, a családok és az intézmények történetét képes lenne egyetlen összefüggő folyamatként látni, nem kellene aggódni a magyar társadalom környezetre való érzékenysége miatt.”<sup>65</sup>

Záró gondolatként ezzel az idézettel emlékezem Kubinszky Mihályra mint városépítészre-városrendezőre, a soproni löverlakóra, amely igen jól kifejezi, összegzi emberi habitusát: „Sopron szeretete, a város értékeinek megőrzése, gyarapítása, az elődök kiemelkedő tetteinek példás követése és a Sopron városáért érzett felelősség ébren tartása örökül maradt ránk.”<sup>66</sup>

<sup>62</sup> A kiállítást rendezte: Fekete Szilárd építész.

<sup>63</sup> Így utólag igen sajnálom, hogy az 1982-ben Sopronból történt elköltözésem után csak igen ritkán volt alkalmam Kubinszky professzorral találkozni, avagy telefonon beszélni, de ez nem rajta múlt.

<sup>64</sup> Lásd *Hadas László: A dór fejezet - Kubinszky Mihály építészeti-kritikai elvei* c. e számban lévő cikkét.

<sup>65</sup> Götz Eszter: *A Lőverek újabb arca. Régi-Új Magyar Építőművészet* 2013, 9. sz. 44. <http://meonline.hu/archivum/a-loverek-ujabb-arca/>

<sup>66</sup> *Józan* i.m. 369.

Kubinszky Mihály 1995. június végéig vezette a Soproni Egyetem (Kubinszky oktatói működésének ideje alatt: Erdészeti és Faipari Egyetem) Építéstani Tanszékét, ahol 1957 óta dolgozott oktatóként, előbb tanársegéd, adjunktus és docens beosztásokban, majd 1976-ban egyetemi tanárrá nevezték ki. A tanszék vezetését Winkler Oszkár professzor nyugdíjba vonulása után vette át 1975-ben. 1995 végi nyugdíjazása után mint professzor emeritus egészen haláláig tevékenykedett. 1998-ban az egyetem legmagasabb kitüntetését, a *doctor honoris causa* címet kapta meg. Oktatói élete előtt az építőiparban dolgozott, soproni és Győr-Sopron megyei építkezések építésvezetője volt.

E sorok írója a Soproni Egyetemen tanult, és faipari mérnökként végzett 1963-ban. Több tantárgy gyakorlati óráin és előadásain mint hallgató találkoztam Kubinszky Mihállyal. Az Építéstani Tanszékre 1964-ben pályázat során kerültem vissza oktatónak, és együtt dolgoztam Kubinszky Mihállyal 1995 ig. A közösen eltöltött harmincegy év alatt sok-sok említésre érdemes esemény történt, ezekből a teljesség igénye nélkül – témákra bontva – csak a lényegesekre kívánok röviden visszaemlékezni.

## Oktatás

A tanulmányaim idejére visszaemlékezve és a hallgató társak véleményét röviden összegezve a következők az emlékeink. A Kubinszky Mihály által tartott gyakorlatok és előadások emlékezetesek maradtak és nagyon tanulságosak voltak. A rendszeres évfolyamtalálkozókon mindig szóba kerül a szabadkézi rajz órák „aréna építése”. Az épületszerkezeti gyakorlati órák során tett humoros, de találó és javító szándékú tanári véleménye, az épülő épületek helyszíni látogatásakor tett gyakorlati észrevételei – amelyek naprakész szakmai tudást tükröztek – sok humoros korrigáló megjegyzéssel a mai napig emlékeztetnek. Szívesen elevenítjük fel a bűrtörténeti tárgyhoz kapcsolódó soproni múzeumlátogatásokat is, a fertődi Eszterházy kastélyba tett kirándulással együtt. Kubinszky tanár úr fiatalos, jó értelemben vett közvetlen kapcsolatot alakított ki a hallgatósággal, tudunk tőle tanulni!

Az Építéstani Tanszékre kerülve Kubinszky Mihály azonnal maga mellé vett, és sok-sok tanáccsal segített a kezdeti időben. A gyakorlati órákat közösen tartottuk, először alárendelt helyzetben csak csendben figyeltem a tennivalókat, később már párhuzamosan végeztük a korrigálást, majd néha magamra maradtam, ha Ő más hivatalos elfoglaltság miatt nem tudott ott lenni. Az órák előtt röviden elmondta, hogy mi a tanmenet szerinti program, mi az, amire nagyon kell figyelni. Már a kezdeti időben említette, hogy ajánlatos építéssel kapcsolatos „papírt” szerezni. Ezt meg is fogadtam és 1972-ben kőműves mestervizsgát tettem, majd 1976-ban a vasbeton építési szakmérnöki graduális műegyetemi képzést fejeztem be.



Valétálás, 1981. SOE Központi Levéltár, képgyűjtemény, jelzet nélkül

A gyakorlati órákon, a kiadott feladatoktól függően, alkalmanként először rövid általános ismertetést tartottunk, majd minden rajzot végig korrigáltunk. A korrigálás a szabadkézi rajz órákon azt jelentette, hogy belerajzoltunk a készülő munkákba, ha azt szükségesnek ítéltük. Soha nem radíroztunk, mert a hibák így szembe tűnőbben jelentkeztek, és a korrigálás így tanulságosabb volt. Épület-szerkezet-tani feladatok, tervezési feladatok esetén, a rajzra helyeztük, ún. skiccpauszon át javítottunk. Az alapelv az volt, hogy a hallgató elképzelését követtük, csak javítottunk, de nem terveztünk a diák helyett. Ezért szerették a hallgatók az órákat, és hoztak sokszor nagyon érdekes megoldásokat. Az ügyesebb hallgatók saját tervet is készíthettek saját funkció programra.

A jó rajzosoknak szabadkézi rajzsakkört szerveztünk. A szakköri foglalkozásokon mi is rajzoltunk, festettünk, néha modellt is ültünk. Ezekben a körökben ismert soproni művészek korrigáltak, és adtak tanácsokat. Sokszor rajzoltunk vagy festettünk a városban, a műemlékekben gazdag Sopron erre sok témát biztosított. A kör munkákat évente egyszer zártkörű kiállításon mutattuk be az érdeklődőknek.

A rajz, az építészet, a belsőépítészet iránt fogékony hallgatókkal külön foglalkoztunk. E diákok kiválasztását Kubinszky Mihály nagy hozzáértéssel és oktatói megérzéssel végezte. Így a faipari mérnöki oklevél megszerzése után néhányan az Iparművészeti Főiskolát is elvégezték, és sikeres építészként, belsőépítészként tevékenykednek napjainkban.

Ezen felbuzdulva az „építéstan” tárgy második féléves gyakorlatai közé belsőépítészeti szemináriumot iktattunk és külső előadó meghívásával tervezési feladatot adtunk ki.

Ez olyan kezdeményezés volt, ami bővítette a végzett faipari mérnökök munkalehetőségét, és a későbbi Alkalmazott Művészeti Intézet csírája lett.

Az oktatás Kubinszky Mihálynak olyan hivatás volt, amiben nem ismert pardont. Ezt a hozzáállást át kellett venni, és aki mellette tevékenykedett, annak igyekeznie kellett! Az órákra mindig készült, jegyzeteit állandóan frissítette, az új dolgokat beépítette az előadásaiba, a szakfolyóiratokat rendszeresen olvasta. Kis cetlikre írta fel jegyzeteit, és azokat témák szerint rendszerezte. Négy idegen nyelven (német, angol, francia, olasz) beszélt, olvasott, írt. Ezt a tudást nagyon irigyeltem tőle.

Minden időben a hallgatóság rendelkezésére állt. Amikor még levelező évfolyamokat is oktattunk, ők csak félévenként két konferencián voltak az Egyetemen. Ellenben, ha kérték, sokszor konzultált velük Budapesten, amikor is a beadandó tervezési feladatokat, vagy a készülő diplomatervekkel kapcsolatos problémákat beszéltek meg. Fáradhatatlan volt!

Az ifjúság szerette, vetítettképes előadásait mindig nagy közönség előtt tartotta. A hallgatók kérését – még a különlegeseket is – magáénak érezte és próbálta teljesíteni. Erre példa, hogy egy nagytétényi bútormúzeumi tanulmányi kirándulás és egy válogatott futballmérkőzés azonos napon volt Budapesten. Az évfolyam szerette volna megnézni a meccset. Ezért korábban indultunk Sopronból, láttuk a régi bútorokat – meg a foci vereséget is. A hazaúton csend volt ...

A vizsgáztatási módszerét is elfogadták a hallgatók. A „rázós” épületszerkezeti vizsgákon sokszor alkalmazta a hat kérdéses módszert. Ilyenkor a vizsgaosztályzatot a helyes válaszok mínusz egy alapján határozta meg. A bútortörténeti vizsgák más módon zajlottak, de azokon én nem vettem részt. Amikor nem volt fűtés, a téli vizsgahónapban többször vizsgáztatott a lakásán.

A szakmérnöki oklevél megszerzése után vezető tervezői jogosultságot kaptam. A tanszéken nekem jutott a statikai témakör. A tartószerkezetek méretezését oktattam az erdészeknek, a faiparosoknak és a belsőépítészeknek is. A faiparosoknak bővített faszerkezet méretezést iktattam programba – több órát biztosított a tanterv –, és beadandó feladatként egy nagyobb faszerkezet statikai számítását kellett elkészíteni egy-két statikai rajzzal. Kubinszky Mihály statikai tervezéssel nem foglalkozott, de nagyon jól érezte a szerkezetek erőtanú viselkedését és mindig segített tanácsaival.

A diplomatervezőkkel fokozottan foglalkoztunk, bevezettük az alkalmankénti beszámoltatást (félévenként kétszer), ezt a módszert én javasoltam a Coloradói Egyetemen tett tanulmányutam után. Kubinszky Mihály egyetértett a javaslattal. A beszámoltatáskor a tanszék minden oktatója jelen volt a többi diplomatervezővel együtt. Ismertetni kellett a végzett munkát, védeni az elképzelést, a jelenlévők meg kérdeztek. A módszernek egyik előnye az volt, hogy folyamatos munkára szorította a diplomatervezőket, mert azonnal kiderült, ha nem jutott előbbre a terv a következő beszámoltatáskor. Ezen kívül beszélni kellett a készülő munkáról.

A diplomamunkák megvédése nem zártkörűen zajlott. Meghívtuk a társ-tanszékeket és természetesen a külső bírálókat is, akik többnyire tervezővállalatok, kivitelező

vállalatok mérnökei voltak. A diplomavédés esemény volt az Építéstani Tanszéken, nem pedig „házi rendezvény”, és nem mindenki kapott jelest.

A hallgatóság által rendezett szakestélyeken több alkalommal elnöki funkció vállalására kérték Kubinszky Mihályt. A felkérésnek örömmel tett eleget, és humoros, fordultatos megjegyzéseivel sikeresen vezette le a rendezvényt. Több alkalommal kapott oktatói munkásságát elismerő „díszkorsót”.

Hadd ejtsek itt néhány szót közös oktatómunkánk személyes oldaláról is. Kettőnk között 12 év volt a korkülönbség. Kubinszky Mihály a tanszékre érkezésem pillanatától szárnyai alá vett. Ezzel nem akarom azt mondani, hogy a „többiek” csak hagytak, mert minden Tanszéki dolgozó vigyázott rám és segített, jó közösségbe kerültem, de Kubinszky Mihály, mint egy idősebb „cserkész”, fokozottabban fogta a „farkaskölyök” kezét. Minden tevékenységre figyelt. Időben jelzett, tanácsot adott és keményen véleményt mondott.

Amikor hazatértem amerikai tanulmányutamról azt mondta: „most itthon vagy, sok mindent láttál és tapasztaltál, tanultál, írsz egy könyvet a fa tartószerkezetekről (egyedül vagy társszerzővel, ezt rád bízom), és megcsinálod a disszertációdát. A sorrendet te döntöd el!” Utána a hét minden napján megkérdezte hogyan haladok, mikor olvashat bele az anyagba. A Műszaki Kiadóval is kapcsolatot biztosított,<sup>1</sup> segített a disszertáció téziseinek összeállításában. Kényszerített a folyamatos munkára. Sokszor mondta: „ez a Te érdeked és a Tanszék érdeke is. Majd meglátod, és meg fogod köszönni.” Kipréselte belőlem, köszönöm!

## **Tervezések, szakértések, felmérések, műszaki ellenőrzések, ún. „KK” munkák, pályázatok és kutatások**

A gyakorlati élettel az esetenkénti tervezések és a műszaki ellenőrzések végzésével tartottuk a kapcsolatot, ezek ún. külső megbízásos munkák voltak. E munkák napra kész szakmai ismeretet és tudást kívántak, s az így szerzett új ismereteket be tudtuk építeni az oktatásba. Az épülő és ellenőrzött épületekhez a gyakorlati órán kivittük a hallgatókat, hogy a valóságban lássák a tervezett szerkezeteket. A soproni Vasöntöde rekonstrukciójának, a soproni Hőerőmű bővítésének, a soproni Fedett uszoda tetőcseréjének műszaki ellenőrzése voltak a legjelentősebbek, amelyeket az Építéstani Tanszéken Kubinszky Mihállyal közösen bonyolítottunk le.

Nagyon tanulságosak voltak ezek a műszaki ellenőrzések. Megtanultam az építési szakmát! Kubinszky Mihálytól ellestem a tárgyalás fortélyait, a felmérések és számlák ellenőrzésének buktatóit, és a sok kivitelezői svindli még elfogadható nagyságrendjét és változatait! Mint műszaki ellenőr, Kubinszky Mihály precíz és szigorú volt. Az épület tervezett szerkezeti megoldásában, különösen az eltakart szerkezeti részeknél mindig leellenőrzött. A vasbeton szerkezeteknél a vasszerelést betonozás előtt szálanként ellen-

<sup>1</sup> Ez a kiadó jelentette meg a szóban forgó kötetet: *Rónai Ferenc – Somfalvi György: Fa tartószerkezetek tervezése, méretezése.* Budapest, 1982.

őrizte. Sok esetben találkozott a korábbi, építésvezetői munkássága idején vele illetve nála dolgozó szakmunkásokkal. Ő is emlékezett rájuk, ők is emlékeztek rá.

A fertődi Esterházy kastély műemléki felújításának építési munkáit 1957-től ellenőrizte, és párhuzamosan végezte a felújítási munkák adminisztrációját is. Amikor a kastély az Erdészeti és Faipari Egyetem kezelésébe került, hivatalosan a Tanszékre szállt ez a feladat. Később ebbe a munkába is bevont, ketten csináltuk. Nagyon tanulságos volt úgy épületszerkezeti, mint építészettörténeti vonatkozásban.

Alkalmanként tervezési feladatokra is kaptunk felkérést. Emlékezetes munkánk volt a Tatabánya mellett, valamint a Kaposvár melletti parkerdőben tervezett gyalogos hidak terveinek az elkészítése. Sajnos, egyik sem épült fel. Mindkettő rétegelt-ragasztott szerkezetű lett volna. Nem volt egyszerű összeszervezni a szakági (talajmechanikus, épületgépész, villamos tervező stb.) munkatársakat, de – tekintettel Kubinszky Mihály nagy ismeretségi körére – ez is mindig sikerült. A tervezésekbe több esetben egyetemi társanszékeket is bevontunk.

Több erdőgazdasági, valamint faipari vállalat részére készítettünk szakvéleményt építészeti, faépítészeti, valamint faszervezeti témákban, és magántervezői tevékenységet is folytattunk. Az építészeti részt Kubinszky Mihály tervezte, a statikai rész és a tervek kívánalom szerinti megrajzolása rám hárult. Régi épületek építmények felmérésére is kaptunk megbízást. Ezek közül a keszthelyi Georgikon épületeinek a felmérése volt a legjelentősebb. Ügyes negyedéves hallgatókból sikerült csoportot szervezni, akik nyári szünidőben a helyszíni felmérést elvégezték és a dokumentációt elkészítették. Természetesen a helyszínen és a felmérések rajzi feldolgozása során – a kívánalom szerint – alkalmanként jelen voltunk és tanácsokat adtunk, a munkát felügyeltük. A Georgikon épületeinek felújításakor a dokumentációnkat fel is használták.

Pályázatokon is részt vettünk. A vasúti perontető pályázaton 1966-ban Csellár Ödönnel, a műegyetemi Acélszerkezet-tani Tanszék oktatójával közösen pályáztunk és nyertünk első díjat. Akkor még nagyon fiatal voltam és nagy megtisztelés volt, hogy csapattag lehettem. Tanulságos pályázat volt! A gyártott faházakra kiírt meghívásos pályázaton (1976) – mint Építészeti Tanszék – is indultunk és megvettünk nyertünk. (Minden pályázati tervünkön elrejtettük kabala figuránkat, ami egy magán könnyítő kiskutya pici rajza volt. A perontető pályázaton szerencsét hozott, a faház pályázatnál kevésbé, és mi ezt komolyan így gondoltuk!)

Végeztünk hivatalosan kutatómunkát is. A gyártott faházkutatás az egész Faipari Mérnöki Kar feladata volt. E munkában tíz tanszék vett részt, és mintegy öt évig tartott. A koordinálást az Építészeti Tanszék végezte. Sok közös feladatunk volt ebben a programban, amit jól oldottunk meg, mert a végső zárójelentésünket elfogadta a megbízó.

## **A vasút**

A vonat, a vasút, a fényképezés! Kubinszky Mihály első könyve a pályaudvarok építészetéről szól. A vasút, a mozdonyok gyermekkorra óta, mint mondta, fő érdeklődési területe volt. Első bokszt fényképezőgéppel – mesélte –, már mozdonyról készített képet. Ez az

érdeklődés és a kapcsolódó fotózás szenvedélye lett, és élete végéig meg is maradt. Mindent gyűjtött, ami a vasúttal kapcsolatos volt. A vasúti térképek, régi és új menetrendek, vasúttal kapcsolatos képes levelezőlapok, bélyegek, naptárak, régi vasúti jegyek, stb. stb., még felsorolni sem egyszerű, és talán pontosan csak Ő tudta. Ennek a szenvedélynek csendes és visszahúzódtó résztvevője és segítője voltam, amíg együtt dolgoztunk. Közös útjainkon többször vártuk a vonatot, vagy szaladtunk érkező vonat elé. Az érvényes menetrend mindig a táskájában volt és sokszor már előre kiválasztotta a „lelővendő” vonatot. Az egyetemi gépkocsivezetők – ha hivatalos kocsival utaztunk – ezeket a „vadászkat” mindig megértően tolerálták. A vonatokról több nagy albumot készített és nem sokkal halála előtt – tudomásom szerint – a Műegyetem Út- és Vasútépítési Tanszékének adományozta. A gondosan sorrendben összeállított és feliratozott negatív és pozitív képek vasúttörténeti értéke szerintem nagyon jelentős és egyedülálló. Volt fényképezési engedélye (amit sok állomáson csalódottan vettek tudomásul) és így szabadon hódolhatott szenvedélyének.

Otthonában fiaival kétszintes terepasztalt épített. Mozdonyok, kocsik, fordító korong, stb. volt a „Löveri Vasúttársaság” tulajdonában. A ház egyik szobája ezzel volt tele. Később kerti vasutat is épített.

## Együttlétek és mindennapok

Korán volt szerencsém megismerni a családját, építészmérnök feleségét, Éva asszonyt, és három fiúgyermeküket. Löveri házukban többször vendégeskedtem, először egyedül, majd házasságom után feleségemmel. Ezek a vizitek – néha nálunk – kölcsönösen, egészen 2015-ig ismétlődtek.

Az oktatás szabad pillanataiban, ha megoldható volt együtt teniszeltünk, vagy a közös kiküldetések szabad óráiban, ha lehetőség volt, jót úsztunk. Úszni nagyon szeretett, jól is úszott, és a teniszjátékot is élvezte. Kirándulni is nagyon szeretett, az 1990-es évektől több esetben, ha a munka engedte, a közeli ausztriai hegyeket is megmásztuk.

A közös hivatalos vagy privát utakon jókat ettünk. Szeretett enni, nem volt válogatós. Mesélte egyszer, hogy náluk otthon nem volt válogatás. Dísz története az az eset, amikor építésvezetői életében a dolgozói reklamáltak az üzemi koszt miatt. A reklamálóknak azt mondta, hogy délben kivizsgálja a panaszukat, és ha jogos, hatásosan intézkedni fog. Délben, mivel ő is az üzemi konyhán evett, először elfogyasztotta a saját adagját, majd a reklamálók vezetőjétől megkérdezte „Ön szerint az ebéd nem jó?” – a kérdezett válasza „Igen, nem jó!” „Ön az ebédet nem eszi meg?” Válasz: „Nem!” „Nekem adja az ebédet?” Válasz: „Igen!” Kubinszky építésvezető megette azt az adagot is. Még két másik reklamáló „ehetetlen” ebédjét is elfogyasztotta, majd a jelenlévőknek azt mondta: „Az ebéd ízletes volt, én négy adagot megettem, szerintem a reklamációnak nincs objektív alapja.” A vezetéséhez tartozó építkezésen többé nem volt probléma az üzemi konyhával!

Egy másik emlékezetes eset egy terepi felmérésen történt, amikor úgy határoztunk, hogy korán és alaposan bereggelizünk, majd egész nap, evés nélkül dolgozunk a helyszí-



A 2011. évi keszthelyi „bridzs edzőtábor” résztvevői

nen. Rövidre fogom a történetet: úgy tíz óra körül a pincér azt mondta „Uraim, többet nem hozok, ne rendeljenek!”

A bridzs volt a kedvenc kártyajátéka. Megvoltak az állandó társak, és emlékezetes játékokról mesélt. A bridzs minden hétvége kötelező programja volt. Idővel úgy alakult, hogy játékosok lehettünk feleségemmel, mert „megfiatalodott” a társaság. Alkalmanként emlékezetes névnap, születésnap, kétéasztales játékokon voltunk játékosok. Felejthetetlenek maradtak (mikor már nyugdíjasok lettünk) az évenként szervezett „bridzs edzőtáborok” Harkányban, illetve Keszthelyen.

Még 2015-ben is eljártunk Kubinszky Mihállyal és Langer Györggyel kártyázni időseim (oroszfogságot is megjárt) kedves soproni ismerősünkhöz, Dávidházy Istvánhoz, az evangélikus otthonba. Hetente, kéthetente játszottunk, s játékunkon nem látszott meg az évek múlása, pedig négyen összesen túl voltunk a 300 éven. Sajnos, már ő is elment!

## Befejezés

Nehezen vállaltam a megemlékezés megírását. Nagy feladatot jelentett, mert, inkább rajzoló vagy számoló, mint írók. Igent mondtam, mert annyi mindent kaptam Kubinszky Mihálytól a harmincegy év alatt és utána is haláláig, hogy ez a pár ügyetlen sor csak a köszönet cseppjeinek nevezhető... Nyitott volt velem, mindent kérdezhettem, sokat segített, de erőszakos volt velem, ha az előremenetelemért hajtott, kifogásaimat felülbírálta, szemét rajtam tartotta.

Sokszor mesélt, olyan történeteket ismertem meg, amelyekre azt szokták mondani: „nem közölhető”, „olvasás nélkül el kell égetni”. Ezek tették teljessé őt, az Embert, aki hitében, hazaszeretetében, munkájában és magánéletében példamutatóan élt, és fáradhatatlanul alkotott, élete utolsó pillanatáig!

A megemlékezésben nem részleteztem azt a gigantikus tudományos munkát, amit az oktatás mellett végzett. Megközelítőleg ötszáz tanulmány, tudományos publikáció, cikk az, ami tőle nyomtatásban megjelent, valamint egyetemi jegyzetek és mintegy negyven könyv, magyar és idegen nyelven. Rendszeresen tartott előadásokat idegen nyelven, külföldön és hazai egyetemeken.

A Sopron várossal, szakmai egyesületekkel kapcsolatos közéleti, illetve az Akadémiával kapcsolatos tudományos tevékenysége is szerteágazó volt. Sokszor ott voltam ezeken az eseményeken, az első időkben plusz egy főként a háttérben, később vagy vetítettem, segítettem, ha tudtam, amikor éppen szükség volt valamire. Ahogy múlt az idő, már fél-szavakból, tekintetből, megértettük egymást!

Az oktatás mellett, az építészettörténet volt a szakterülete. Építészetkritikai publikációs munkáira különösen büszke volt. Sokszor mondta, hogy az építészeti tevékenység eredménye az épített környezet, ami körülvesz bennünket, és az olyan, mint a levegő, nagyon fontos, ezért a tisztaságára ügyelni kell!

Hetvenötödik születésnapján a barátokkal együtt köszöntöttük. Ügyetlen rímekbe szedve a következőket mondtam: „Élj még huszonötöt, és érd el a százat / mert a hetvenöt csak háromnegyed-század!” Nem így alakult, odafenn másképpen döntöttek ...

Számomra meghatározó és felejthetetlen volt a közösen megélt harmincegy év, most utoljára még egyszer: **KÖSZÖNÖM!**



Kubinszky Mihály: A Schwartz-lőver, Csongor út, tusrajz, 1976. (A Kubinszky család tulajdonában)

Minden szakmában dolgoznak olyan egyéniségek, akik zsinórmértékül szolgálnak a kortársak számára, írásait hosszú időnkig haszonnal forgatják. Ilyen szakember volt Kubinszky Mihály, aki bár nem vasutasként dolgozott, de a hazai hálózat kiváló ismerőjeként úttörő munkát végzett a pályák mellett álló épületek bemutatásával. Építési végzettsége, majd Sopronban folytatott gyakorlati tevékenysége nem kötötte a vasúthoz. Miközben megvalósultak a tervei, foglalkozott helyreállításokkal, építésmérnökként szorgoskodott sok kivitelezésen, szabadidejében tudatosan és nagy előrelátással fényképezett. Egyik fő témája a vasút volt, ahol a szerelvényeket, az épületeket, a forgalom különböző helyszíneit és eseteit örökítette meg. A második világháború alatt elkezdett fotózását sem az akkori, sem a későbbi tilalmak nem tudták akadályozni. Sikeres könyvei után a MÁV akkori vezérigazgatójától sem szabad jegyet kért, hanem az egész hálózatra kiterjedő írásbeli engedélyt a fotózásra!

Éleslátását, az apró elemekre koncentrálni tudását nagyszerűen hasznosította a ferőtódi Esterházy kastély felújítása során, ahol a korszak legkiválóbb szakemberével, Rados Jenő professzorral dolgozott együtt. Az építészeti munkák vezették el az akkori Soproni Erdészeti- és Faipari Egyetemre, ahol a jövőző szakemberek képzésében vett részt. Az Építéstani Tanszéken bejárta ez egyetemi ranglétra minden fokát, s az oktatás mellett egyre többször fordult érdeklődése a vasúti épületek felé. A fényképezés után a pályákon található épített örökség szakmai feldolgozásába kezdett és – szavaival élve – „passzióból” írni kezdte történeti és elemző munkáit.

Az óriási szakmai teljesítményből a vasúti témával foglalkozó köteteket, legfontosabb írásait kiemelve is látszik a „passzió” eredménye. Először a *Vasutak építészete Európában*<sup>1</sup> címmel megjelent kötetben írt önállóan erről a témáról. A magyar nyelvű szakirodalomban előtte ilyen jellegű összefoglalás nem látott napvilágot könyv formájában. Az 1965-ben megjelent munka természetesen magán viselte a korban meglévő szakmai elszigeteltséget is, amely egyrészt a vasút stratégiai ágazati megítéléséből, másrészt a kevés személyes kapcsolatból eredt. Az utazási lehetőség hiányát a nyelvek ismeretével, az osztrák, német kollégákkal a nehézségek közepette is fenntartott kapcsolatai révén pótolta, s a zárt helyzet ellenére kiváló összegzést írt. A magyar nyelvű könyvet négy évvel később sikeresen adta ki német nyelven Stuttgartban *Bahnhöfe Europas*<sup>2</sup> címen, s ezzel vált ismertté külföldön is a vasúti kutatók körében. Ez a kettős kiadás megerősítette abban, hogy érdemes az erdész és faipari mérnökök számára tartott tervezési órák, tájépítészeti gyakorlatok mellett a passziójának bizonyos részterületével is foglalkozni.

<sup>1</sup> Kubinszky Mihály: *Vasutak építészete Európában*. Budapest, 1965.

<sup>2</sup> Mihály Kubinszky: *Bahnhöfe Europas: Ihre Geschichte, Kunst und Technik: Für Eisenbahnfreunde und kulturgeschichtlich Interessierte*. Stuttgart, 1969.



A vasútkutató Kubinszky Mihály  
(A Tóth Sándortól kapott képet Baranyai Lenke bocsátotta a Soproni Szemle rendelkezésére.)

Az egyetemen elvárt tudományos munkássága során 1974-ben *A századforduló építészelmélete* címmel Magyar Tudományos Akadémián megszerezte a műszaki tudomány doktora fokozatot. Kézirata – arányosan – foglalkozott a vasúti épületekkel is. A *Modern építészeti lexikon*<sup>3</sup> főszerkesztőjeként sikeresen helyet biztosított a korábban ritkán tárgyalt vasúti épületek bemutatásának.

A vasút iránti érdeklődése nemcsak az épületekhez, hanem a mozdonyokhoz is fűzte, aminek köszönhetően a MTA Technikatörténeti bizottságának titkáráként Mandorff Béla, Varjú Béla és Kopasz Károly társszerzőkel közösen összeállították a magyar mozdonyok történetét. A könyv különös sorsa, hogy az Akadémiai Kiadó végül csak német nyelven adta ki a svájci Birkhäuser Verlaggal közösen 1975-ben.<sup>4</sup> Az első hazai mozdonytörténeti összefoglaló külföldön nagy sikert aratott. Kiváló képanyagával bemutatta a magyar fejlesztéseket: a híressé vált villany járművektől a korszakában világrekorder gyorsaságot is tartó 424-es gőzösig.

Egyetemi tevékenységét kollégái és az oktatás országos irányítói azzal honorálták, hogy 1978–1981 között tudományos rektorhelyettesi megbízást kapott. Vezetői feladatai mellett is szorított időt a vasúti kutatásaira, és közben egyre több fényképet készített a hazai és az európai vasutakról. Az épületekről rendelkezésére álló hatalmas dokumentáció alapján a Corvina Kiadónál 1983-ban megjelent a *Régi magyar vasútállomások*<sup>5</sup> című kötete, amely osztatlan sikert aratott. A több ezer példányban kiadott munka két függelékkel rendelkezik. Az elsőben a magyarországi vasutvonalak megnyitási dátuma szerepel, a fontosabb pályaudvarok üzembe helyezésével együtt. Mivel 1983-ban csak elérhetetlen régi kiadványokban (Magyar vasúti almanach, éves üzletjelentések, Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, valamint Ruzsicska Lajos kézirat formájában sokszorosított *A magyar vasútépítések története 1914-ig*) lehetett a vasutak megnyitásáról tájékozódni, alapvető műként forgatták a könyvet. A második függelékben a kötetben részletesen elemzett budapesti pályaudvarokkal kapcsolatos pontosítások, a harmadikban egy elképzelt fővárosi főpályaudvar tervrajzaihoz kapcsolódó megjegyzései olvashatók. A felhasználható munkáknál joggal állapítja meg: „A magyar vidéki városok pályaudvarairól szóló irodalom szinte teljesen hiányzik, utalások csak egyes városmonográfiákban találhatóak.” 83 régi és kiadáskori képeslap, fénykép ábrázolja a szövegben elemzett épületeket. A régiesített lapokon közreadott tervek, fotók nagyban hozzájárultak a kötet sikeréhez. Hasonló képek csak egyéni, esetenkénti múzeumi gyűjteményekben voltak láthatóak, de könyvben addig nem jelent meg ennyi ábrázolás.

A képek mellett a szerző nagy figyelmet fordított az épületek csoportosított bemutatására. A vasút kezdeti időszakáról és az évszázados örökségről szóló első fejezethez nem kapcsolódik képes melléklet, az állomásépületek kialakulásáról szóló második fejezetben rajzok szemléltetik a különböző állomási típusokat. Mind a közönség, mind a szakem-

<sup>3</sup> Kubinszky Mihály (szerk.): *Modern Építészeti Lexikon*. Budapest, 1978.

<sup>4</sup> Mihály Kubinszky: *Ungarische Lokomotiven und Triebwagen*. Budapest, Basel; Stuttgart, 1975.

<sup>5</sup> Kubinszky Mihály: *Régi magyar vasútállomások*. Budapest, 1983.

berek előtt világos kép bontakozik ki a harmadik fejezetben, melyben „A múlt század magyar állomásépületeiről” ír. Az építészmérnök pontosságával, de a laikusok számára is érthető módon, leegyszerűsített változatban elkészített tervrajzok nyomon követik a hazai hálózat fejlődését. A magánvasutak nagy forgalmú állomásairól, majd a MÁV épületeiről közreadott rajzok után a helyi érdekű vasutak egymáshoz igazodó négy típusterve található a könyvben. A fejezet végén a négy felvételi épület áttekintő térképe segítségével minden érdeklődő közelről megismerheti a vidéki hálózat zömét kitevő vicinálisok típus állomásait.

A budapesti pályaudvarok külön fejezetben szerepelnek, s itt látható a tervezett, de soha meg nem épült központi csarnok térszínti alaprajza. A nagy városok századfordulón átadott új állomásai kapcsán az ötödik fejezetben külön is megemlékezik Pfaff Ferencről, aki a MÁV tervezői csapatát vezette, de sem Kubinszky Mihály, sem azóta más kutató nem talált róla sok érdemi adatot. Bár az iroda igazgatójának személyéről keveset tudunk, a legnagyobb pályaudvari épületek azóta is állnak, a vasúti forgalom zajlik bennük Magyarországon, illetve az utódállamok területén.

A kötetben a vasúti építészet elhanyagolt területén belül olyan apró részletekről is szó esik, mint az őrházak, rakodók és raktárak, állatfelhajtók. A kötet röviden kitér az állomások berendezéseire, az utasok számára a vasút hozta új lehetőségekre is. Korszakot nyitott a könyv, a megindult vasúti kutatásokhoz kiváló alapot teremtett pontosságával, sokoldalúságával, fontos műszaki adatközlésével.

Egy Győrben tartott vasúttörténeti előadása után Gombár Györggyel és Haller Györggyel közösen kezdeményezték a MÁV égisze alatt megalakított História Munkabizottságot, amely 1988-tól megjelentette a Vasúthistóriai évkönyvet, Kubinszky Mihály számos tanulmányának fórumát. A szoros vasúti kapcsolatát jól mutatja, hogy felkérésre megalkotta a MÁV műemlékvédelmi házi szabályzatát, amely csak helyi nyomtatásban látott napvilágot, de napjainkig a vállalaton belüli ilyen irányú tevékenység vezérlője.

Kubinszky Mihályt soproni kötődése segítette a határ túlsó oldalára került vasúti hálózat felderítésében is. A korban messze előttünk járó osztrák, német, olasz vasúttörténeti feltárások és a személyes kapcsolatok meghozták e munkája gyümölcsét is: a magyar állomásokról szóló kötet után három évvel megjelent a *Bahnhöfe in Österreich*<sup>6</sup> című munka. A második német nyelvű könyv külföld felé jelezte: a vasfüggöny nem akadály a kiváló szakmai munkának. Kubinszky professzor egyre több külföldi útján személyes jelenlétével, előadásaival is növelte tekintélyét, és meghatározó kutatójává vált a térségbeli vasúti építészetnek.

Következő munkája Gombár Györggyel közösen jelent meg *Vasútállomások Magyarországon*<sup>7</sup> címmel. Az albumszerű kötet ismét kitűnt különleges formájával, melynek borítóján a fővárosi Nyugati pályaudvar felújított képe látható. Nem véletlenül, mivel a Professzor Úr műemléki tervezőként aktív résztvevője volt az épület rekonstrukciójá-

<sup>6</sup> Mihály Kubinszky: *Bahnhöfe in Österreich: Architektur und Geschichte*. Wien, 1986.

<sup>7</sup> Kubinszky Mihály, Gombár György: *Vasútállomások Magyarországon*. Budapest, 1989.

nak. A könyv első része a régi vasútállomásokat bemutató nagysikerű első kötet bővített, átdolgozott változatát tartalmazza, melyben több korábban nem szerepelt magánvasúti építmény – köztük a GySEV – elemzése is olvasható. Az 1914-ig forgalomba helyezett állomások közül külön alfejezet foglalkozik a gödöllői királyi várópavilonnal.

A kötet második része összefoglalja a két világháború közötti MÁV építkezéseket, külön kiemelve az észak-erdélyi Szeret és Dédafalva közötti, rendkívül nehéz körülmények által befolyásolt szakasz sikeres kivitelezését. A legnagyobb rész az újjáépítéssel és az 1948 utáni fejlesztésekkel foglalkozik. Az Úttörővasút épületeinek bemutatása mellett szépen kirajzolódik a korszakban tapasztalt kettősség: a funkcionális építészeti kései alkotásai és a szocialista realizmus stílusában készült állomások együttes jelenléte.

Külön fejezet szól a két új budapesti pályaudvarról: a Déli és a Kőbánya-Kispest megnyitása immáron a fejlesztések megindulását mutatja. Az óriási forgalmat lebonyolító szolnoki állomás teljes áthelyezését és az új épületi egység bemutatását a könyv behelyezi a hazai csomópontok kiemelését szorgalmazó közlekedéspolitikai koncepcióba. A kötet lezárása táján átadott új állomási épületek rövid összegzése kapcsolódik az új funkciók felvillantásához. Az utasok kényelme szempontjából fontos perontetők ismételt megjelenése mind műszakilag, mind funkcionálisan változtatásokat hozott az állomások korábbi működésében, s ezeket kiválóan rögzíti a könyv. Külön alfejezet szól a vasútvonalak mentén található műemlékekről.

Kubinszky professzor kiváló osztrák kapcsolatai révén aktív részese volt a Semmering vasút világörökségre pályázó dokumentációja előkészítésének, és két kötet társszerzőjeként nagyban hozzájárult a program sikeréhez.<sup>8</sup> Közreműködött a Horváth Ferenc vezetésével megjelentett *Magyar vasúti építkezések Erdélyben* című kötet munkálataiban is, az építmények bemutatását nagyrészt a Professor Úr vetette papírra.<sup>9</sup>

A távolsági vasutak mellett a városi kötőtpályás közlekedés története is foglalkoztatta. Az ezredfordulón Lovász István és Villányi György társaságában közreadta a *Régi magyar villamosok* című összefoglaló munkát.<sup>10</sup> Régi álma valósult meg egy év múlva, amikor hatalmas fényképarchívumából kiválogatta és kétnyelvű albumban közreadta a legsikeresebb hazai gőzmozdonyról, a 424-es gépről készült felvételeit. A nagyszerű járműről különböző helyeken és eltérő feladatok végrehajtása közben készült képekhez kapcsolt szövegekkel méltó keretben mutatja be a kötet a magyar ipar kiváló termékét.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> Mihály Kubinszky, Hans Peter Pawlik, Josef Otto Slezak: *Architektur an der Semmeringbahn. Schöne Landschaft. Schöne Bauten. Schöne Lokomotiven.* Wien, 1992.; Alfred Horn, Mihály Kubinszky: *K.u.k. Eisenbahn Bilderalbum: die Eisenbahnen in der österreichisch-ungarischen Monarchie auf alten Ansichten.* Wien, 1992–1993.

<sup>9</sup> Horváth Ferenc, Kubinszky Mihály: *Magyar vasúti építkezések Erdélyben.* Budapest, 1998. (Vasúthistória Könyvek).

<sup>10</sup> Kubinszky Mihály, Lovász István, Villányi György: *Régi magyar villamosok: a történelmi Magyarország közúti vasutai a kezdettől a II. világháború végéig.* Budapest, 2000.

<sup>11</sup> Kubinszky Mihály: *Emlékképek a 424-esről.* Szeged/Tatabánya, 2001.

A fontosabb magyarországi vasútvonalak építményeinek több fordulóban megjelent összegzése után sikeresen szövetkezett két fiatal történésszel a magyar vasúti mellékvonalak történetének feltárására.<sup>12</sup> A kevesek által kutatott helyiérdekű vasutak épületeit Kubinszky Mihály írta le, sok egyedi példát, különleges megoldást rögzítve. Fotóiból sok már eltűnt állomást láthat a kötetben az olvasó, és megismerheti a vasúthoz kötődő emlékeket. Az első világháború kitöréséig forgalomba helyezett vicinálisok kiépülése mellett a történelmi viharokban megtépzott, majd különböző címen meg is szüntetett mellékvonalak összegző értékelését adja a kötet. A HÉV hálózatot, köztük a horvátországi vasutakat is, nagyobb tájegységenkénti csoportosításban közlik. Külön érdekesség a vasutat kezdeményezőik számbavétele, amely a hagyományos helytörténeti munkákban szereplő leírások mellett társadalmi háttérrel is ad. A műemlékekre nagy gondot fordító szerzők önálló fejezetben tárgyalják a megmaradt emlékeket és értékeket. Az épületeken túl szó esik a járműparkról, a levéltári adatokról, a forrásokról. Külön öröm minden témakörben kutatóknak, hogy a feldolgozáshoz részletes szakmai bibliográfiát is csatolnak, ami sajnos a MÁV vasúttörténeti feldolgoásaiban (a levéltári jelzetekkel együtt) gyakran elmarad.

Közel a kilencvenedik életéhez megírta *Az én vasutam*<sup>13</sup> című könyvet, melynek megjelenését is megérte. A másfél száz oldalas kötet saját gyermekkori élményeitől kezdve a fontosabb vasúthoz köthető munkákon át a szakmai tevékenység irodalmi összegzéséig tart. Az olvasó megismerheti egy szorgalmas kutató és tanár „passzióból” végzett vasúttörténeti munkásságát, amely külön is maradandó alkotások sorából áll. Nyilván különös volt számára saját tevékenységét tárgyilagosan összefoglalni, de hosszú élete és tevékeny egyénisége lehetővé tette, hogy saját maga értékelhesse munkásságát. Emlékeit, a vasúthoz köthető útjait, barátait, munkáit kívülről szemlélve írta le. Az egész életére jellemző határozott véleményét szerényen, nem hivatkozóan, de pontosan öntötte mondatokba. Munkásságának utolsó percéig segítette a vasúttörténettel foglalkozó kollégáit, támogatta a fiatal doktori hallgatókat. Önzetlen pártolása is segített abban, hogy a témakörben dolgozók száma öröndetesen nőtt az országban és ezen belül Sopron környékén is. Neve és kiváló munkássága a vasúttörténettel foglalkozók előtt fennmarad és az utódok zsinórmértékül fogják használni műveit!<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> Kubinszky Mihály, Nagy Tamás, Turóczy László: Ez a vonat elment: adatok és képek a régi magyar vasúti mellékvonalak történetéhez. Tataháza, 2009.

<sup>13</sup> Kubinszky Mihály: *Az én vasutam: egy vasútbarát építész emlékei és képei*. Sopron, [Budapest], 2012.

<sup>14</sup> A jelen tudományos közleményt a szerző a Pécsi Tudományegyetem alapításának 650. évfordulója emlékének is szenteli.

Kubinszky Mihály professzor halálával a Kitaibel Pál Természettudományi Asztaltársaság 2016 októberében legrégebbi tagját veszítette el. 1966 májusában lett az általa is nagyra tartott helyi szerveződés tagja, és több mint ötven éven át tartozott ehhez a polgári értékeket őrző sajátos társasági formához, az asztaltársasághoz. Mielőtt Kubinszky professzor úr e téren kifejtett tevékenységét részleteznénk, tekintsük át röviden a Kitaibel Pál Természettudományi Asztaltársaság múltját és céljait.<sup>1</sup>

Az Asztaltársaság ötlete dr. Graeser Frigyesztől származik, aki Nagyszebenből került Sopronba. Motiváló tényező lehetett nála az egykori Magyar Orvosok és Természetvizsgálók Társulatának ülései, valamint az erdélyi szászoknál szokásos önképző összejövetelek. Az ötlet nyomán 1934. június 5-én a Pannónia étteremben Botvay Károly főiskolai tanár, éghajlattan és talajtan tudós; Breuer György bányaigazgató, amatőr ornitológus; Graeser Frigyes gyermekorvos, amatőr lepkekutató; Leitner József ev. líceumi tanár, geográfus; Mika Ferenc pénzügyi főtanácsos, amatőr botanikus; Mika József főiskolai adjunktus, kémikus; Proszk János főiskolai tanár, kémikus és Varga Lajos honvéd főreáliskolai tanár, limnológus megbeszélést tartott. A jelenlévők elhatározták, hogy a természettudományok ápolására asztaltársaságba tömörülnek. Megállapodtak abban, hogy 1934. október 2-án újból összejönnek a Pannónia étterem különtermében.

Ezen a második összejövetelen Proszk János tartott előadást „Az atomisztika fejlődéséről és a nehésvízről”, amelyen a fentiekben kívül jelen volt még Bencze Pál hercegi főerdész, Meller Béla fogorvos, Romwalter Alfréd főiskolai tanár, kémikus és Vajk Artúr bányatanácsos is. Őket tekinthetjük az Asztaltársaság alapító tagjainak, mivel az első előadás hallgatói ők voltak. Ezen az összejövetelen állapodtak meg arról, hogy az Asztaltársaság alapszabályok, tagdíjak és tisztikar nélkül, teljesen baráti alapon fog működni. Ekkor határozták el, hogy minden hónap második keddjén jönnek össze és két előadást hallgatnak meg, utóbbi a későbbiekben aztán egy előadásra szűkült. Itt dönt el, hogy az előadó lesz a következő összejövetel soros elnöke, akinek a tagok értesítésén túl az is kötelessége, hogy a vendéglői termet lefoglalja, illetve akadályoztatott előadó esetén másiktól gondoskodik. Az Asztaltársaság először egy évre alakult, de az első év után, a sikeres működés jeleként fennállását határidő nélkül meghosszabbította. 1938. március 8-tól pedig nyomtatott meghívókon értesítették ki a tagságot a következő összejövetelről.

Ha alapszabályok nincsenek is, de az évek során szokások azért kialakultak! Ezek közül a legfontosabb a jegyzőkönyv készítése. Breuer György az 1935. november 12-én tartott ülésen az Asztaltársaságot megajándékozta az addig megtartott 12 összejövetel jegyzőkönyvével, amelyeket – vélhetően – részben emlékezetből, részben saját feljegyzé-

---

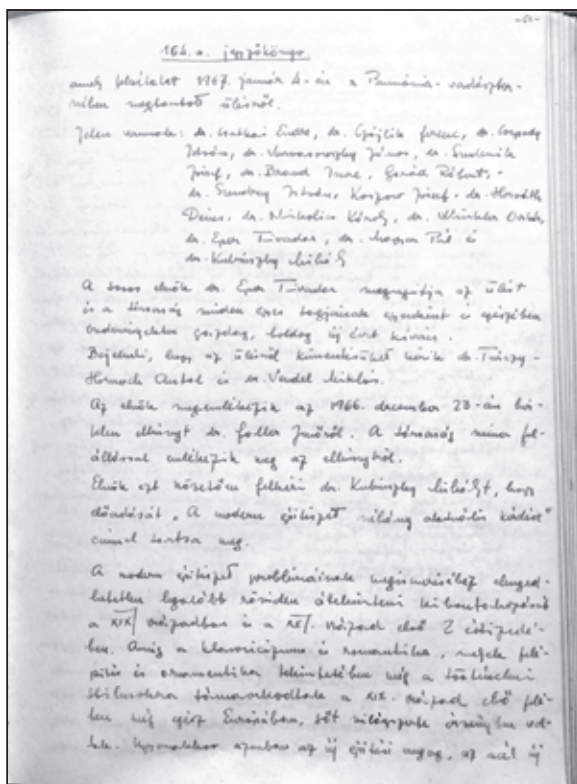
<sup>1</sup> Bartha Dénes – Wallner Ákos: A Kitaibel Pál Természettudományi Asztaltársaság tagjai és összejövetelei. Sopron, 2012.

sei alapján, nagyon szép és olvasható írással írt vagy íratott be egy bekötött könyvbe. Ekkor határozták el, hogy az Asztaltársaság tagjai a következő összejövetelekről is készítenek jegyzőkönyvet, amelyben feltüntetik a résztvevőket, az előadó nevét és az előadás címét. Néhány összejövettel később már az előadások tartalmát is lejegyezték. A tagok hamarosan megegyeztek abban is, hogy az előadások témakörét nem korlátozzák. Az első megállapodás úgy szólt, hogy mindazon témákban tartanak előadásokat, amelyek a *Természettudományi Közönyben* (a mai *Természet Világa* elődje) szerepelnek, de később ezt a területet is kiszélesítették. Az Asztaltársaság névadójául Kitaibel Pált választották, akinek természettudományos érdeklődése és munkássága valóban széles területet fogott át, ugyanakkor a közeli Nagymartonban született, és Sopronban is járt iskolába. Arcképe már az első jegyzőkönyvi kötetben a címlap után szerepel.

Nagyon hamar kialakult az a szokás is, hogy új tagok miként válhatnak az Asztaltársaság tagjává. Mindenképpen egy-egy tag ajánlására hívják meg a jelöltet a következő összejövetelekre, aki ennek a végén nyilatkozik, hogy kíván-e az Asztaltársaság tagja lenni. Ugyanakkor a soros elnök azt is megtudakolja az ajánlattételkor, hogy a tagok között van-e valaki, aki ellenzi az új tag felvételét. Az új tagnak egy éven belül kell a „székfoglaló előadást” megtartania. A tagságot elveszíteni nem lehet, az elhalálózással vagy kilépéssel szűnhet meg. A városból való elköltözés nem jelenti feltétlenül a tagság elvesztését, de hallgatólagos megállapodás alapján az a tag, aki két évig nem jön el az összejövetelekre, vagy nem menti ki magát, a későbbiekben már nem kap meghívót. Ez az idős tagokra azonban nem vonatkozik. Szokás az is, hogy az elhunyt tagokról a napirenden lévő előadás előtt az egyik tag megemlékezik, e méltatás és lehetőség szerint az elhunyt fényképe a jegyzőkönyvbe is bekerül.

Az Asztaltársaság a jubileumi üléseket valamennyi alkalommal megünnepelte, ezen az elmúlt száz összejövetelekre, illetve a teljes múltra tekintettek vissza. Nyáron az Asztaltársaság nem tart összejöveteleket, viszont a júniusi évadzáró és/vagy a szeptemberi évadnyitó összejöveteleken szokássá vált tanulmányi kirándulások, illetve kötetlen baráti összejövetelek (például flekkensütés) megrendezése.

Az Asztaltársaság háromszor szakította meg működését. A 88. összejövetel (1944. április 20.) után – a német megszállás miatt – 1945. október 4-én tartották a következő összejövetelet. Ezt a 89. ülést Machatsek Aladár hívta össze, bár az ülésen elfoglaltsága miatt nem tudott megjelenni. Leitner József itt mutatta be a Hruby Ede doktor romos lakásából előkerült jegyzőkönyvi kötetet. Érdekesség, hogy a 90. előadást ismét Proszty János tartotta „Az atomenergia felszabadításáról” címmel. A második szakasz 1951. május 7-én, az ismert politikai légkör miatt a 135. összejövetelel szakadt meg, amelynek enyhülésével Varga Lajos alapító tag 1954. november 25-ére ismét összehívta a tagságot. A leghosszabb kényszerszünet 1956. október 18-a után (a 155. összejövetel bezárásával) vette kezdetét, a tagok tízévi hallgatás után Csatkai Endre kezdeményezésére 1966. március 7-én jöttek újra össze. Ezen a 156. összejövetelel Brand Imre, Csapody István, Csatkai Endre, Faller Jenő, Kárpáti László, Mika Ferenc, Szedenik József, Varvasovszky János határozta el, hogy az Asztaltársaság folytatja működését. Azóta tevékenysége töretlen, s miként működése valamennyi évében, most is Sopron polgári életének jellegzetes színfoltja.



I. kép. Kubinszky Mihály székfoglaló előadásának kezdőlapja az Asztaltársaság jegyzőkönyveinek 2. kötetében (Fotó: Kücsán József)

Kubinszky Mihály a jegyzőkönyv tanúsága és jó memóriájának köszönhető emlékezete szerint 1966 májusában lett a Kitaibel Pál Természettudományi Asztaltársaság tagja, mely tényt gyakran emlegette az asztaltársasági összejöveteleken.<sup>2</sup> Valójában az 1966 márciusában – Csatkai Endre jóvoltából – feltámasztott társaság egyik „alapítója”. Az ötven év alatt 25 előadást tartott, melyek témái is bizonyítják sokoldalúságát, széleskörű műveltségét. A legtöbb előadás hivatása területéről származik, az építészettel, stílusokkal kapcsolatos. Székfoglaló előadásának témája „A modern építészet néhány aktuális kérdése” volt, amelyet 1967. január 4-én prezentált az Asztaltársaság tagjainak a Pannónia szálloda vadásztermében, az összejövetelek akkori törzshelyén.<sup>3</sup> A későbbiekben is hű maradt ehhez a témakörhöz, a Deák vendéglőben, majd a Perkovátz-Házban az alábbi

<sup>2</sup> Az Asztaltársasággal kapcsolatos emlékeit önéletírásában is részletezte, lásd bővebben *Kubinszky Mihály: Az ion fejezet. Egy építész emlékiratai*. Budapest, 2006, 94–95.

<sup>3</sup> A Kitaibel Pál Természettudományi Asztaltársaság jegyzőkönyvei, 2. kötet: 139–207. jegyzőkönyv, 1955. február 17. – 1971. szeptember 7., a Soproni Egyetem Levéltárának letétjében.

előadásokkal örvendeztette meg asztaltársait, érdeklődő hallgatóságát: A szecesszió / Észak-Olaszország építészete / A mannheimi csarnok / Rokokó bútor / Posztmodern építészet / Az építészet és a mérnök / A SOTEX kultúrház 50 évvel ezelőtti tragédiája / Vicenza-környéki villák / Bauhaus. Mint a hazai műemlékvédelem megszállott patrónusa több előadást szentelt e témakörnek is, felhívta a figyelmet pusztuló kultúrtörténeti értékeinkre, a közeljövő tennivalóira. Elhangzott előadásai e témakörben: Tájvédelem Angliában / A Lőverek jellegvédelme / A legújabbkori műemlékek védelme.



2. kép. A Kitaibel Pál Természettudományi Asztaltársaság kirándulása a Semmeringre 2005. június 18-án, az 535. összejövetel alkalmából (Fotó: Bartha Tamás)

Szenvedélyes fotósként járta a világot, örökítette meg élményeit, amelyekből szívesen tartott színes útibeszámolókat. Ezekben nemcsak a látnivalókra, nevezetességekre hívta fel a figyelmet, hanem azokat összekapcsolta az ország múltjával, történelmével is: Franciaországi útiképek (Halász Mihállyal közösen) / Spanyolországi útiképek / Beszámoló Brazíliában tett utazásáról. A nagy szerelem, a vasút sem maradhatott ki az előadások sorából, a 424-es vaslokomotívot az egyik legkiemelkedőbb ipari remekműnek tartotta (Korunk pusztulófélben lévő őslénye, a gőzmozdony), nagy élmény volt vele a helyszínen tanulmányozni Carl Ritter von Ghega semmeringi tájba illő vonalvezetését, amit ő *Gesamtkunstwerk*ként emlegetett (kirándulás: a Semmering vasút bemutatása ve-

zetésével), s többen tőle tudtuk meg, hogy az európai törpeállamnak, Vatikánnak saját vasútja és állomása is van (A Vatikán vasútja). Kötelességének érezte, hogy megemlékezzen a példaképeinek tartott személyiségekről is, akik között nemcsak építészek vannak: Lechner Ödön / Megemlékezés Winkler Oszkáról / Otto Wagner / Megemlékezés Lechner Ödönről születésének 150. évfordulóján / Az Erzsébet-kerti Bánffy Miklós emlékhely. Nyugdíjas korában készített önéletírását és szakmai hitvallását tartalmazó, *Az ion fejezet* című könyvét az Asztaltársaság tagjainak is bemutatta.



3. kép. Kubinszky Mihály a semmeringi vasút vonalvezetéséről tart ismertetőt az Asztaltársaság tagjainak (Fotó: Bartha Dénes)

Előadásainak közös jellemzője, hogy szigorúan ragaszkodott – Nikolics Károly asztaltársával együtt – az „akadémiai hús perchez”. Sokszor ismételte, hogy aki nem tudja mondanivalóját ennyi időben összefoglalni, az ne is kezdjen bele az előadásába, a hallgatóság figyelmét úgysem tudja mindvégig ébren tartani. Ugyanakkor az Asztaltársaság egyetemi oktató tagjaiban azt is tudatosította, hogy a soros előadó váratlan akadályoztatása esetén képesek legyenek bármikor beugrani, mindig legyen készenlétben valamilyen érdekesnek tűnő téma, amellyel az előadások folytonosságát fenn tudjuk tartani. Erre

néhány ízben ő maga is példát mutatott. Előadásai valóban lebilincselőek voltak! Alázat a választott téma iránt, választékos és közérthető fogalmazás, megnyerő modor, csöpp irónia jellemezték az előadót a téma történelmi – irodalmi – művészeti vonatkozásainak összekapcsolásával. Nem lehetett nem figyelni rá!

E visszaemlékezés írója nagyon büszke arra, hogy negyed századdal ezelőtt Csapody István mellett Kubinszky Mihály is támogatója és ajánlója volt az Asztaltársaságba történő felvételnél. „Meglásd, nem fogsz csalódní az asztaltársaságban, jól fogod magad érezni. Ez Sopron legpatinásabb önkéntes szerveződése.” Nem tévedett, az asztaltársasági összejövetelek valóban ünnepnapoknak számítanak, de sajnos most már Kubinszky Mihály nélkül.



Kubinszky Mihály: Tűztorony a Festőközből, akvarell, 2005. (A Kubinszky család tulajdonában)

Megtiszteltetéssel vettem a Soproni Szemle felkérését, hogy írjak Kubinszky Mihály helytörténész köri tevékenységéről egy tematikus számba, mivel Domonkos Ottó és Gömöri János után én vagyok az asztaltársaság egyik legrégebbi tagja.

A Helytörténészek Asztaltársasága 1971-ben alakult, a soproni szellemi élet kiemelkedő alakja, Csatkai Endre kezdeményezésére, aki azonban ezt már nem érthette meg. Tervét múzeumigazgató utóda, Domonkos Ottó, és Csatkai Endre tehetséges „fogadott tanítványa”, Szita Szabolcs valósította meg. A baráti társaság alapító tagjai zömmel a múzeum, valamint a levéltár munkatársai és a Soproni Szemle szerzői közül kerültek ki. Domonkos Ottó, Horváth Zoltán, Környei Attila, Varga Imréné, Hiller István, Hárs József, és Szita Szabolcs bábáskodott a kör létrejötténél.

A meghívások alapján 31 főre gyarapodó társaság tagjai között találjuk Papp Istvánt és Nagy Jánost az egyetem Marxizmus Tanszékéről, Tirnitz József levéltárost, Dávid Ferenc művészettörténészt, Gömöri János régészt, Mollay Károly nyelvész professzort, Kelényi Ferenc, Bauer Tiborné, Nagy Alpár, Pröhle Jenő és Lőrincz László tanárokat, Friedrich András közgazdászt, Becht Rezső és Hegyi Ferenc írókat, Sarkady Sándor költőt, Tompos Ernő heraldikával is foglalkozó építész, Winkler Gábor és Kubinszky Mihály építészeket, Fekete Ferenc, és Németh Antal mérnököket, id. Mühl Nándor, és Karner Károly amatőr helytörténet-kutatókat.<sup>1</sup>

A társaság a Kitaibel asztaltársasághoz hasonlóan alakította ki működési szabályait. Az előadások témáinak egyetlen megkötöttsége azok helytörténeti vonatkozása volt. Az őszi alakuló után a decemberi ülés várostörténelmi jelentőségűnek volt mondható, mert Horváth Zoltán levéltár-igazgató tartott megemlékezést az 50 évvel azelőtti soproni népszavazásról, amelyet addig hallgatás övezett. Az ülést pezsgő dialógusok követték. Mollay Károly professzor ismertette a vonatkozó osztrák szakirodalomban megjelenő vélekedéseket, a jelenlevők pedig több javaslatot tettek a méltó megünneplés kiterjesztéséről (felhívás az iskolákhoz, az összes templom harangjának egyidejű megszólaltatása, mint ahogy 1921-ben történt). Az utóbbi javaslatokat azonban el kellett vetni, mivel a körnek a közösségen kívüli fellépésre nem volt jogosultsága. A szélesebb közvéleményt mindössze Horváth Zoltán *Kisalföldben* megjelenő írása tájékoztatta a *civitas fidelissima* jeles eseményéről.<sup>2</sup> Jóval később, 1996-ban, a Magyar Történelmi Társulat Környei Attila által vezetett soproni tagozata és a Soproni Levéltár szervezett közösen tudományos konferenciát a népszavazásról, *Magyarok maradtunk!* című rendezvényén, amelyről tanulmánykötet is megjelent.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> A Soproni Helytörténészek Asztaltársasága jegyzőkönyvei 1. kötet, 1971.

<sup>2</sup> A jegyzőkönyvben szerepel mellékletként a cikk.

<sup>3</sup> „Magyarok maradtunk” 1921–1996. Konferencia a soproni népszavazásról. Szerk. *Turbuly Éva*. Sopron, 1997.



Nagylózs, a Helytörténész Kör évzáró kirándulása, 1999.

Balról jobbra: Tóth Sándor, Macher Frigyes (1923–2005), Dávidházy István (1923–2016), Molnár László (1924–2012), Kubinszky Mihály (1927–2016), Kubinszky Mihályné, Hárs József (1925–2016), Horváth Zoltán (1931–2012), Dávidházy Istvánné †, Rátzné Schneider Ildikó, Rátz József, Baranyai Lenke, Metzl János (1916–2003), Turbuly Éva, Perkovácz Tamás, Németh Szilveszter, Metzl Jánosné † és Őrsné dr. Kiss Margit (1929–2015).

A széles körű műveltséggel rendelkező Kubinszky Mihály a kezdetektől fogva hűséges tagja volt az asztaltársaságnak. Életrajzi könyvében kiemeli, hogy élvezettel hallgatta Becht Rezső, később Szabó Jenő hangulatos írásait a régi Sopronról.<sup>4</sup> Mi pedig az ő visszaemlékezéseit hallgattuk ugyanígy. Élveztek a hozzászólások során humorát, megcsodáltuk műveltségét, amelyet négy nyelven (német, angol, francia, olasz) tudott kifejezni. Ennek tanúi voltunk, amikor egy alkalommal a Perkovácz-házban tartózkodó külföldiek meglátogatták ülésünket. Megnyerő közvetlensége az év végi kirándulásaink során is megnyilvánult. Számos előadást tartott szakterülete, az építészet, vagy passziója, a vasúttörténet témájában.

<sup>4</sup> *Kubinszky Mihály: Az ion fejezet, Budapest, 2006. 95.*

1973. októberében A Lőverek néhány időszerű kérdése témát taglalta.  
1975. március 11-én Sopron város forgalmi rendezésének problémáiról,  
1976. március 16-án Brno modern építészetéről,  
1978. március 11-én A Budapest, Rákóczi úti sortatarozás építészeti kritikájáról,  
1982. október 12-én Emlékezés a soproni bombázásokra,  
1984. február 14-én A polgári ellenzék Sopronban a Horthy-korszakban címmel tartott előadást.

1987. március 11-én két új könyvét mutatta be. Ezek: *Die Eisenbahn auf der Medaille, és Bahnhöfe in Österreich: Architektur und Geschichte.*

2004. novemberében A Lőver Bizottság rövid története és alapszabálya 1886-ból című témát ismertette, amely a 2005-ben megjelent, *A régi soproni Lőver* című könyvének hozadéka volt. (Szenvedélyesen harcolt a név fenti változatáért, amelyet azonban a köznyelv csak részben fogadott el.)

2006-ban *Az ion fejezet* című életrajzi könyvét mutatta be, 2007-ben pedig az 1880. évi XXX. tc. nyomán fellendülő magyarországi vasútépítésről beszélt.

2010-ben felesége, Éva asszony ismertette a Kubinszky-családra vonatkozó, kiterjedt családfakutatását a köri ülésen.

Kubinszky professzor életkora előrehaladtával, mozgásproblémái következtében, már ritkábban tudott megjelenni körünkben, megfosztva minket emlékei, tudása tárházából származó értékes hozzászólásaitól, történeteitől. Az utolsó előadás, amelyen részt vett 2014-ben, *Az utolsó nárciszok* cím alatt megjelent, a Széchenyi Gimnáziumról szóló könyvem bemutatója volt. Számomra megtisztelő, és feledhetetlen volt a kitűnő, de mégis szerény tudós érdeklődése. Tőle és körünk már nem élő tagjaitól a fenti, az „aranykorból” származó fotóval búcsúzunk. Emlékük ma is beragyogja tevékenységünket.



Kubinszky Mihály: Festőköz, akvarell. (A Kubinszky család tulajdonában)

# TANULMÁNYOK KUBINSZKY MIHÁLY EMLÉKÉRE

Jankó Ferenc | Sopron ipari örökségéről

A rendszerváltozás után a városainkban zajló területi-gazdasági folyamatok közül az egyik leglátványosabb az iparterületek hanyatlása, funkcióváltása, átalakulása volt. Az 1990-es évtized végére a kibontakozó kutatások révén hazánkban is meghonosodott a „barnaözö”, illetve a „barnaövezet” fogalma, amely a legáltalánosabb definíció szerint felhagyott vagy kevésbé hasznosított ipari, vasúti, katonai területeket jelöl.<sup>1</sup> E tanulmányban egy 2007–2009-ben, részben egyetemi hallgatók bevonásával Sopron egykori és jelenlegi ipari-gazdasági területeit számba vevő kutatás eredményeire támaszkodom.<sup>2</sup> Mindez terepi, földhivatali adatgyűjtésből állt, kiegészült egyéb források összegyűjtésével.<sup>3</sup>

Munkámban elsősorban a 20. századi gyáripari, üzemi telephelyekre koncentrálok.<sup>4</sup> Írásomban először röviden vázolni szeretném a soproni gyáripar tündöklését és, ha nem is bukását, de leépülését, átváltozását, hiszen a „romokon” alig-alig fejlődött ki valami olyan új ipari tevékenység, amely a termelési hagyományok tovább élésének tekinthető. Ezt a gondolatot figyelembe véve tárgyalom az ipari örökség kérdését, amely tehát nem szűken értelmezett fogalom, a műemlékvédelem és az építészet terrénuma csupán, hanem a falak, a kulisszák mögött a szellemi-kulturális örökség kérdését is szem előtt tartom. Végül egy táblázattal foglalom össze a 20. század három korszakának funkcióváltásait a telephelyek vonatkozásában.

Az ipari örökség kérdése fokozatosan merült fel Sopronban is. Az egyik első tudományos háttérű felvetés talán az egyetem közgazdaságtudományi kara által rendezett *Építőköcskák 2008 Városfejlesztési pályázatán* történt, ahol az első helyezést a Déli pályaudvar területének revitalizációjával foglalkozó csapat nyerte el, de említhetjük a két évvel későbbi versenyt is, ahol a vasöntöde megújítása volt a témája a győztes formációnak. A város, illetve az önkormányzat fejlesztéspolitikája e területen a városfejlesztési tervek-

<sup>1</sup> Barta Györgyi (szerk.): A budapesti barnaövezet megújulási esélyei. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest, 2004.; Kiss Éva: Területi szerkezetváltás a magyar iparban 1989 után. Pécs–Budapest, 2010.

<sup>2</sup> Ezért köszönet illeti a következő hallgatókat: Fódi Veronika, Halász Eszter, Máté Gyöngyi, Zambó Ilona és Tóth Zoltán.

<sup>3</sup> A külön hivatkozott tanulmányok, könyvek mellett az üzemek azonosításának fontos forrásaként említhetők meg Heimler Károly: Sopron topográfiája. Sopron, 1936. mellett a régi telefonkönyvek (Magyarország telefonkönyve, 1938, 1948; Megyei telefonkönyv, 1964, 1973, 1987 – a Magyar Posta Múzeum gyűjteményéből), a fénykép-, illetve képeslap-albumok (pl. Göncz József – Bognár Béla: Sopron a vármegyeszékhely képeslapokon, 1896–1945. Sopron, 2003.; Uők: Sopron vármegye ipara dokumentumokon és képeslapokon. Sopron, 2005.; Uők: Közlekedés Sopron vármegyében. Kordokumentumokon és képeslapokon. Sopron, 2006., vagy a városi levéltárban, földhivatalban található térképek (pl. Sopron Szabad Királyi Város Átnézeti térképe 1:5000, 1930k, SvT 21; Sopron város kataszteri térképe, 1984).

<sup>4</sup> Korábbi adatokra vonatkozóan lásd a várostörténeti atlasz adattárát: Jankó Ferenc – Kücsán József – Szende Katalin (összeáll.): Sopron. Magyar Várostörténeti Atlasz 1. Sopron, 2010. Az Adattár összeállításában Kiss Melinda működött közre.

ben érhető tetten. A 2008-ban elfogadott integrált városfejlesztési stratégia<sup>5</sup> már megemlítette a város északnyugati iparterületének részben barnamezős jellegűvé válását, illetve az akkoriban tervezett szállodafejlesztést a ruhagyár épülettömbjében, stratégiaszinten azonban nem foglalkozott a területtel. A későbbi tervekben már egyre nagyobb hangsúlyt kapott a téma, 2011-re több városrész rendezési terve a helyi védelem körébe vont több ipari épületet is. A 2014-es integrált településfejlesztési stratégia<sup>6</sup> pedig már részcként jelölte meg a barnamezők fejlesztését, konkrétan, projektszinten pedig a volt 48-as lak tanya területének funkcióváltását fogalmazta meg. A tervek azonban mind ez ideig tervek maradtak, s mindent összevetve, a barnamezős probléma, illetve az ipari örökség nincs a soproni városfejlesztés homlokterében. Természetesen ez részben érhető is a belvárost, a történelmi külvárosokat és a Lővert figyelembe véve. Időszerű tehát számot vetni a város anyagi és szellemi ipari örökségével, ugyanis az értékek és az emlékek eróziója ezen a téren is folyamatos.

### **A város iparterületeinek fejlődése a második világháborút megelőző időszakban**

Sopronban a kiegyezést megelőzően elsősorban fogyasztási cikkeket gyártó kisebb-nagyobb üzemek létesültek, így szóda- és szappangyár, ecetgyárak, a környékbeli cukormanufaktúrákon alapuló likőr és szeszgyárak, a híres Seltenhofer-féle harangöntő és tűzoltószergyár, keményítőgyár, és számtalan téglagyár. A város és környékének ipari hagyományaihoz szorosan hozzátartozik a cukorgyártás; az egész nyugat-magyarországi régió cukorrépatermő vidéknek számított a történelmi Magyarországon belül, ennek megfelelően számos cukorgyár létesült a vidéken. A legelső cukorgyár Sopronban 1794-ben épült az Újteleki utcában, termelni azonban a pénzügyi nehézségek folytán csak két év múlva kezdett, majd egészen 1890-ig működött, akkor a szomszédos nagyobb gyárak felépítése miatt elsorvad. Előbb Felsőszalván (Hirn – 1850), Cinfalván (Siegendorf – 1852), majd Nagycenken (1854) és a Sopronhoz tartozó Kőhidán (1854) létesült egy-egy gyár. Miután a kőhidait fegyházzá alakították, gépeit 1879-ben átköltöztették Petőházára, az akkor ott megnyílt üzembe.<sup>7</sup>

A város 20. században is működő és meghatározó gyárainak többsége a századfordulón és a két világháború között települt Sopronba. Több sikertelen gyáralapítási kísérlet történt a kiegyezés után, amelyek közül sokat a kormányzati támogatás hiánya hiúsított

<sup>5</sup> Sopron Megyei Jogú Város Integrált Városfejlesztési Stratégia. SMJV Önkormányzata – HitesyBartuczHollai Euroconsulting Kft.– Portaterv Kft.– Óduda-Újlak zRt., 2008 február.

<sup>6</sup> Sopron Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014-2020. Grants Europe Consulting–Váti Városépítési Kft.–SVF Kft. 2014 szeptember.

<sup>7</sup> *Tömördi Máté*: A Petőházi Cukorgyár 130 éve. Soproni Szemle 65. (2010), 305–324.; *A Szála Erzsébet*: Nyugat-Magyarország művelődés és ipartörténetéből. Magyar Tudománytörténeti Intézet – Nyugat-magyarországi Egyetem, Piliscsaba–Sopron, 2004.; *Csatkai Endre*: Az első soproni (Rupprecht-féle) cukorgyár sorsa. Soproni Szemle 5. (1941), 244–245.; *Kelényi Ferenc*: Sopron kereskedelme és ipara a kiegyezés évében. Soproni Szemle 18. (1964), 307–318.

meg. Sopron akkoriban ugyanis bűnös városnak számított, a császári udvarhoz való hűsége, a Bach-korszakban betöltött közigazgatási szerepe miatt.<sup>8</sup>

A város északnyugati ipari területének kialakulásához az első lökést kétségtelenül a bécsújhelyi vasút adta meg (1847), amely a Szombathely–Nagykanizsa vonal megnyitásával (1865) átmenő vonallá vált. A vasútállomás és a vasútvonal közelségéből fakadóan – s itt talán az ausztriai orientáció, a nyugat felé fordulás is szerepet játszott – markáns katonai-ipari fejlődés vette kezdetét a század utolsó három évtizedében. Így a századfordulóig négy laktanya épült fel a Flandorffer (ma: Táncsics) utca és a Rák-patak között, ezen kívül csapatkórház és élelmezési raktár létesült.

Az 1865-ben alapított gázgyár az ipari fejlődés egyik első csírája, és egyben annak alapja is volt. Telephelyválasztását a Déli pályaudvar elhelyezkedése befolyásolhatta, annak közelségében a gázgyártáshoz használt kőszén szállítása jóval könnyebb volt.<sup>9</sup> Ez a vasúttal egyetemben sok későbbi üzem letelepedésére hatással lett. Később a villamosmű is a gázgyár szomszédságába telepedett le, amelynek nyomán 1898-ban indult meg az áramszolgáltatás a városban.<sup>10</sup>

Az 1910-es népszámlálás időpontjában még nem sok jelentősebb munkáslétszámot foglalkoztató gyárüzemet találunk. A brennbergi kőszénbánya ekkor 832, a lakatosárugyár 563, egy gomb- és fémdíszműgyár, illetve a Seltenhofer-féle tűzoltószergyár 59-59, a legnagyobb téglagyár 212, a szőnyeggyár 207, a cipőgumi és szalaggyár 119, a szivarkahüvely és szipkagyár 187 főt foglalkoztatott.

Ma a legpatinásabb vállalatok közé tartoznak a Vasárugyár örököseként az Elzett nevet viselő különböző cégek, valamint a Sörgyár. Utóbbi 1895-ben Lenk Samu vegyianyag-gyára helyén kezdett működni, az alapítók között volt a brünni serfőzde is. Majd a Kőbányai Sörgyáré lett az üzem, még 1917-ben.<sup>11</sup> A Vasárugyár Rt. egy osztrák gyáros öntödéjének (1888) helyén létesült 1901-ben, osztrák tőkebefektetéssel, Vasárugyár Rt. Sopron-Graz néven. A záruk, vasalatok gyártására szakosodott cég 1909-ben saját vasöntödét alapított a mai Ágfalvi út mentén, amely később már nem csak a zárgyár öntvény szükségletét elégítette ki, hanem országszerte ismertté vált termékeivel.<sup>12</sup> A két gyár az első világháború kitörésekor 700 fővel dolgozott, majd e szám a második világháború kitöréséig 500 fő körül mozgott. Már a háborús években újabb fémipari üzemmel bővült a város, mégpedig a délkeleti területen, a vasutak ölelésében. A Weiss Manfréd Acél- és Fémművek budapesti cég 1940-ben létesített fémáru-gyárat, amely később tügyár néven vált városszerte ismertté.<sup>13</sup>

<sup>8</sup> Horváth Zoltán: Idegen (külföldi) tőkések gyáralapítási kísérletei Sopronban 1918 előtt. Soproni Szemle 42. (1988), 193–220.

<sup>9</sup> Hiába javasolta Hasenauer városi főmérnök, hogy a város délkeleti területein létesítsék, ezt a szélviszonyok is indokolták volna.

<sup>10</sup> Baumann József: A soproni gázmű története 1865–1978. Soproni Szemle 25. (1981), 1–32., 97–128.; Molnár József: A százéves Soproni Gázgyár története. Soproni Szemle 21. (1967), 30–42.

<sup>11</sup> Kölkedi István: Az első Soproni Serfőzde és Malátagyár R. T. története. Soproni Szemle 15. (1961), 3–9.

<sup>12</sup> Mühl Nándor: A soproni vasöntöde története. Soproni Szemle 69. (2015), 252–271.

<sup>13</sup> Szőke László (szerk.): Magyar Sopron. Társadalmi, ipari és kereskedelmi életünk az újjáépítés tükrében. Sopron, 1947.

A textilipari beruházások többségükben az első világháborút követték, főképpen osztrák és német tőkések befektetései révén. Mindez a város tudatos telepítési politikájának is felfogható; Sopron ugyanis számtalan kedvezményt adott a városba települő üzemeknek. A legkorábban, 1909-ben induló szőnyeggyárnak a közgyűlés például egyszeri 45 ezer koronás pénztámogatást, 10 évig folyósítandó 2000 koronás segílyt és 15 éves városi adómentességet szavazott meg, amelyeket állami kedvezmények még többszörösen megfejelték. De a fésűsfonó szintén adókedvezményeket és segílyt kapott. A 19. század végére már megszűntek a viszonylag híres soproni textiles céhek is, s lehetővé vált a soproni kemény vízből a lágyvíz előállítás, amely egyesek szerint a textilipar megtelepedésének egyik utolsó akadálya volt. Az egy bécsi cég által alapított szőnyeggyár később vált önállóvá, majd az újpesti gyárral egyesült. A háború előtt már 750 fővel működött, de dolgozóinak száma 1945 után még tovább emelkedett, s tartósan, évtizedekig meghaladta az 1000 főt is. Profilja a szőnyeg mellett, a posztó, szövet, bútorszövet készítésére is kiterjedt, sőt ezek nagyobb arányt is képviseltek a termelési értékben. A pamutipari gyárat 1922-ben alapította egy osztrák cég. 1926-ban és 1929-ben létesült két selyemgyár a városban, majd 1934-ben német tőkével a fésűsfonalgyár. Utóbbi mintegy 250 fővel dolgozott a háború előestéjén.<sup>14</sup>

A felsorolt textilipari üzemek mellett még egy-két nagyobb létszámot foglalkoztató gyár működött a két világháború között. Így a Kőszegi úton a Wellesz-Schwitzer-féle cipőrugany-, szalag- és húzógyár, a Hátulso utcában a húsgyár, amelynek elődje már 1869-ben működött, de igazán ipari jellegűvé csak az 1920-as években vált. Természetesen még sok kisebb-nagyobb soproni vállalkozás létezett (szappangyár, ecetgyár, szivarkapapírgyár, kenyérgyár, tejgyár, kaptafagyár, keményítőgyár, téglagyárak stb.), de lehetne említeni a sertéshizlaló telepeket is a Kőszegi útról, vagy a már meglévő borászati pincéket, amelyek a mezőgazdasági telephelyeket képviselték.<sup>15</sup>

Az ipari-gazdasági fejlődés súlypontja tehát a város északnyugati részén maradt még ebben az időszakban; a Győri út mentén a város a második világháborúig éppen hogy csak átlépte a győri vasút kanyarulatát: a közvágóhíd (1869) és a Manninger-féle szóda- és szappangyár telephelyével (1828). 1939-ben a Bergmann (Boronkai) Pál-féle városrendezési terv az ipari üzemek nem túl szerencsés elhelyezkedését felismerve több üzemet már kitelepítésre szánt, s a város fő ipari területét délkeleten határozta meg.<sup>16</sup>

Északkeleti irányban ekkor még a számtalan téglagyár akadályozta a város lakóterületi fejlődését. A Kiegyezés környékén mintegy hat téglagyár működött a mai elkerülő út, Ravasz u., Agzag u., Téglá u. környékén, de jutott téglagyárból az Alsó-Lőverbe (a Villa

<sup>14</sup> *Dávidházy István*: 50 éves a Soproni Posztó- és Szőnyeggyár. *Soproni Szemle* 13. (1959), 270–273.; *Fekete Ferenc*: A soproni textilipar 25 éve. *Soproni Szemle* 24. (1970), 325–339.; *Verő Mária*: A Soproni Fésűsfonógyár története (1934–1976). *Soproni Szemle* 33. (1979), 53–68.

<sup>15</sup> *Heimler Károly* (szerk.): Sopron topográfija. Sopron, 1936

<sup>16</sup> *Bergmann Pál*: Sopron városfejlesztési terve. *Soproni Szemle* 3. (1939), 211–231.; *Üő*: Sopron városrendezésének kérdései. *Soproni Szemle* 4. (1940), 74–93.; *Horváth Zoltán*: Sopron városias fejlődése a kapitalizmus első időszakában (1848–1914). *Soproni Szemle* 39. (1985), 119–146., 213–235.

sor alatt), a Kőszegi út és a Győri út mellé (Turnhardt major) is. Ezek közül öt még a második világháború idején is működött.

A felsorolt üzemek a második világháború harmadik évében készült katonai felmérés térképén is nyomozhatók, hozzájuk tartozóan ekkor mintegy 13 gyárkérmény számolható össze a városban – amelyekből mára egy sem maradt, a meglévők mind későbbiek.<sup>17</sup>

## A szocializmus évtizedei

A második világháború pusztításai természetesen a gyárakat sem kímélték. A várost ért bombázásokat szinte sértetlenül úszta meg a szőnyeggyár, a fésűsfonalgyár és a sörgyár. Viszont a zárgyár, a selyemgyárak, a pamutüzem, a tejgyár és a tűgyár súlyos sérüléseket szenvedtek. A cipőruganygyárat, a malátagyárat (ma helyén a Gyermekek- és Ifjúsági Központ van), a Jacobi-féle szivarkapapírgyárat (helyén az egyetem új kollégiuma és a menza épülete) már nem volt, aki romjaiból felépítse.<sup>18</sup> Fontos tény továbbá, hogy a város számtalan laktanyája, katonai épülete is ekkor lett az enyészeté, amely megkönnyítette a területek funkcióváltását a világháború után. Számtalan kisebb-nagyobb üzem, vállalat telepedett meg a romok helyén (1. táblázat).<sup>19</sup>

Annak ellenére, hogy a város határ menti helyzete, történelmi öröksége miatt nem tartozott az állami iparfejlesztési beruházások fő célterületei közé, az ipar Sopronban is oly jelentőssé vált, hogy az ipari foglalkoztatottak aránya az 1960-as népszámlálás idejére meghaladta az 50 %-ot, 1980-ra pedig a 60 %-ot is.<sup>20</sup> Nem véletlen, hogy a korabeli írások „jelentős nagyipari városnak” titulálták Sopront.<sup>21</sup> Az évtized végére azonban már felismerték, hogy a város extenzív iparfejlesztésének lehetőségei messze kimerültek, s felszínre kerültek azok a problémák is, amelyek igazából a mai város gazdasági szerkezetét is jellemzik, azaz a függés, az irányítási központok városon kívülisége, a bedolgozó jelleg, az erős húzóágazatok jelenlétének hiánya. Látszott már az is, hogy a textilipar zsugorodásnak indul, s a gép- és elektronikai ipar válik kulcságazattá.<sup>22</sup>

A város faipara az 1950-es években kezdett kialakulni. A Bútoripari Szövetkezet 1948-ban, a SOFA elődje 1951-ben, a FORFA 1956-ban kezdett termelni. A textilipar súlya a háború után tovább nőtt (Ciklámen Ruhaiipari Szövetkezet – 1949, Ruhagyár – 1950), termelési értéke a nyolcvanas években 40, foglalkoztatotti létszáma 50 %-ot képviselt az iparon belül. A szőnyeggyárban 1966-ban mintegy 1500-an, a pamutiparban 2000-en, a ruhagyárban 1300-an, a fésűsfonalgyárban és a selyemgyárban pedig 800–800-an

<sup>17</sup> Magyarország katonai felmérése, 1941 <http://mapire.eu/hu/map/hungary1941/>

<sup>18</sup> *Peterdi Ferenc*: A soproni gyáripar fejlődése a felszabadulás után. Soproni Szemle 14. (1960), 4–7; *Szöke* i.m.

<sup>19</sup> *Boronkai Pál*: Sopron újjáépítése. Soproni Szemle 14. (1960), 8–33.

<sup>20</sup> Ma városi adat nem nyilvános, de azt tudjuk, hogy a KSH 2011-es népszámlálása idején a megyei jogú városokban 19 % volt átlagosan ez az érték.

<sup>21</sup> *Peterdi* i.m. 4.

<sup>22</sup> *Szántó István*: Sopron város és vonzáskörzete iparának helyzete és fejlesztésének hosszú távú feladatai. Soproni Szemle 39. (1985), 25–47.

dolgoztak. A hatvanas években majd' mindegyik gyárban korszerűsítések zajlottak, új üzemcsarnokok épültek. A ruhagyár 1954-ben költözött a Rákóczi utcai volt Zrínyi Ilona tiszti leánynevelő intézet falai közé, majd az 1960-as években bővítették az épületet. Mindegyik gyár igen kiterjedt szociális infrastruktúrával (óvoda, bölcsőde, orvosi rendelő, kulturális- és sportlétesítmények) rendelkezett, de ez természetesen nemcsak a textilipari üzemekről volt elmondható. A selyemiparban a legfőbb változást az jelentette, hogy az addig különálló vállalatokat 1951-ben összevonták, a párhuzamosságokat megszüntették, vagyis a Kőszegi út két oldalán fekvő gyár jött létre.<sup>23</sup>

Feltörekvőben volt a fém- és gépipar. A Könnyűipari Gépgyártó vállalat elődjeként a Soproni Gépgyár 1949-ben alakult, az Autófelszerelési Vállalat elődjeként az autóalkatrész-gyár 1952-ben – ez a GySEV területéből leválva a Batsányi utcában, kis helyen működött –, de említhető az Építőgépgyártó Vállalat is az István bíró utcából. Az AFIT, immár a Somfalvi úton 1980-ban gumigyárat is létesített. A Weiss Manfréd gyár tügyár néven folytatta tevékenységét, később szervezetileg összevonták a lövői késgyárral. A gépipar aránymutatói, azaz termelési értéke és foglalkoztatotti aránya 30 % körül mozogtak, míg a faipar csak 20, illetve 10 %-ot mondhatott magáénak. Az elektronikai alkatrészeket gyártó Gamma művek azért is említendő, mert egészen a 80-as évek végéig a Szent György utca 16-ban működött, majd 1987-ben költözött az Állami Gazdaság telephelyére, az Ágfalvi u. 2./a alá. A város ipari profiljának kialakításában mindezek mellett a szövetkezetek is meghatározók voltak (pl. Ciklámen Ruháipari Szövetkezet, Autófém és Rézműipari Szövetkezet, Bútoripari Szövetkezet, Vas és Járműipari Szövetkezet). A város ma jelentős üvegiparának csiráját a szocializmus időszakában a tanácsi fenntartású Vegyesipari Vállalat hordozta, amely üvegtechnikai cikket gyártott az építőipar tevékenység mellett. Az élelmiszeriparban nem történtek jelentős változások. Megemlítendő a sörgyár kapacitásnövelése, új kenyérgyár építése a Kőszegi úton, a malom szomszédságában (1985), a vágóhid korszakosítása, átépítése (1980), valamint a tejgyár fejlesztései.<sup>24</sup>

Az 1948-as államosítást 1955 és 1963 között az üzemek összevonása követte, majd még számtalan átszervezés következett. Ennek a folyamatnak az eredménye, hogy a Ruhagyár kivételével a soproni gyárak elvesztették önállóságukat, ami a városi ipar dinamikájának alacsony voltára szintén hatást gyakorolt. Mindazonáltal néhány vállalat kisebb termelő egységeket létesített a közeli településeken, így a Ruhagyár Brennerbányán, Csornán és Csepregen, a Ciklámen Kapuváron, a vasöntöde Bősárkányban. Csak 1981 és 1983 között lett újra önálló a sörgyár, az 1979-től új iparterületen működő AFIT és a SOFA. Utóbbiak a szocialista zöldmezős ipari beruházások legjelentősebbjei közé tartoztak Sopronban. A látványos termelési volumen-bővülés azonban jellemzően három cégnek, az ELZETT-nek, az AFIT-nak és az Öntödének köszönhető. Az exportra

<sup>23</sup> Fekete i.m.

<sup>24</sup> Horváth Mihály: Gazdasági élet. In: Mollay Károly (szerk.): Sopron a felszabadulás óta. 1945–1985. Sopron, 1985.; *Uő*: Sopron ipara. In: Sarkady Sándor (szerk.): Sopron és környéke. Korrajz és lexikon. Sopron, 1992. 149–160.; Szántó i.m.

termelés ugyancsak három vállalatnál volt jellemző: az AFIT-nál, az ELZETT-nél és a Szőnyeggyárnál.<sup>25</sup>

A város a szocializmus időszakában tehát továbbra is inkább az északnyugati területen bővítette ipari kapacitásait, holott folyamatosan napirenden volt a gyárak kitelepítése.<sup>26</sup> Sőt délen, az ekkor érvényes új pályaudvar-tervek miatt a tűgyárat, továbbá a selyemgyárat és a malmot is át akarták telepíteni; mindezek azonban a város anyagi lehetőségei miatt elmaradtak. Ezek mellett számos kereskedelmi és építőipari vállalat számára is az északnyugati területen jelölték ki a telephelyet, ám a délkeleti területen letelepedő cégek között is inkább a szolgáltató szektorba tartozókat találni.<sup>27</sup>

A pénzsűke az oka annak is, hogy máig ható településszerkezeti problémákat okozott egyes gyárak letelepedése. Így említhetjük a Ruhagyár és a FORFA telephelyválasztását, hiszen mindkettőt lakóterületek ölelték körül – előbbi ugyan bezárt, s üres épülete talán a belvárosba illő funkciót kap valamikor. Egy 1985-ös gazdaságfejlesztési tanulmány szerint már csupán a kisebb telephelyeket tartották – hosszú távon – kitelepítendőnek, ezen a problémán azonban csak a rendszerváltozás segített.

### Az ipar leépülése a rendszerváltás után

A felsorolt vállalatok közül volt, amelyik igen gyorsan, volt amelyik pedig néhány éves haláltusa után szűnt meg. Ha lehet így mondani, a leghosszabb agónia a szőnyeggyárra várt, amely hosszú évekig a Graboplast csoport tagjaként, majd önálló kft-ként próbálta meg a túlélést. Mint tudjuk, nem sikerült, a patinás gyár 100 éves születésnapja előtt, 2008 első hónapjaiban zárt be. Maradva a nagy múltú textilipárnál: a legviharosabb sebességgel a pamutipar szűnt meg, szinte azonnal bezárta kapuit, egyik utolsó nagy fejlesztése az Árkád üzletsor megépítése volt. A selyemgyárak utódjaként a Scarbantex Kft. működött még néhány évig. Ugyanígy, a fésűsfonó utódjaként egy kft. Termelt nagyjából az 1990-es évek végéig. Ehhez hasonlóan a 2000-es évek közepére kimúló ruhagyár tevékenységét fokozatosan a Ciklámen Ruhaiipari Rt-be helyezte át a közös tulajdonos. Ez utóbbi ma tehát az egykor több ezer embert foglalkoztató soproni textilipar utolsó hírnöke.

Az élelmiszeriparból mára csupán a sörgyár – előbb osztrák, majd holland tulajdonban – és a kenyérgyár maradt meg. A kenyérgyár mellett lévő malom szintén bezárt, telepét árulják. A tejgyár – utoljára tejet, karamellás tejet és tejfölt állított elő – és a húsgyár rögtön a kilencvenes évek elején megszüntette termelését, a vágóhid marhavágóként működött a 2000-es évek elejéig. A húsrugyártást kisebb feldolgozók képviselik már csupán.

A faipar legnagyobb vesztesége a SOFA bezárása volt a 2000-es évek elején, a Bútoripari Szövetkezet rögtön a rendszerváltozás után felhagyott a termeléssel. A faipart nem-

<sup>25</sup> Horváth 1985 és 1992 i.m.

<sup>26</sup> Winkler Oszkár: Sopron város fejlesztési programjáról. Soproni Szemle 11. (1957), 161–187.

<sup>27</sup> Winkler Oszkár: Sopron város általános rendezési tervéről. Soproni Szemle 15. (1961), 97–113. – Postaüzemek, Bivimpex Bőrgyárak közös kereskedelmi vállalat, Oxigén és Dissousgázgyár Vállalat lerakata, Metalon Vas és Járműipari Szövetkezet központja, Vegyesipari vállalat telepe, Bástya Építőipari Kiszövetkezet anyagtelepe, Győri Építőipari Szállítási Vállalat.

csak veszteségek érték: számtalan új üzem létesült – a legnagyobb a Sweedwood Kft. – a SOFA nyílászáró-gyártási hagyományait pedig műanyag és fa ablakokat, ajtókat gyártó cégek viszik tovább.<sup>28</sup>

A fém-, fémalapanyag-ipar, illetve a gépgyártás területén működő üzemek sorsa szintén különbözőképpen alakult. Akadnak olyan gyárak és üzemek, amelyek gyorsan (AFIT, Vas- és Járműipari KSz.), s vannak amelyek pedig több éves kálvária után (Vasöntöde, KAEV) szüntették be termelésüket, de ezek között jó néhány termelési profilja részben-egészben fennmaradt a városban vagy legalábbis a környékén. Hiszen az AFIT csarnokába garázsipari berendezéseket gyártó cég (Hoffmann Kft.) költözött, de tovább működik gumüzeeme is (Semperform), illetve a Vasöntöde egy kis részén csiszolóanyagokat gyártó cég telepedett meg (Rolf Plötz GmbH.), a KAEV utódjaként működő Autolift cég pedig kiköltözött ugyan a városból, de tovább működik. A két nagyobb cégcsoportra szakadó ELZETT a Csengery utcai telephelyen megszüntette az ipari termelést, ma a városban, két utód révén már csak az egykori tűgyár területén folytat ipari tevékenységet.

Illeszkedve a magyarországi trendekbe, a városban több olyan cég települt le, amely az elektronika, illetve a járműalkatrész-gyártás területén működik. Ezekhez több másik helyi kis- és középvállalat nőtt fel. Mára már igen előrehaladott állapotban van a délkeleti ipari-gazdasági terület beépülése, cégekkel való betelepítése, igaz itt az ipari jelleg már szinte másodlagos. Ezzel szemben az északnyugati területek jelentős része ún. barnamezőként aposztrofálható, ugyanis nagyon sok a feldarabolódott, alulhasznosított egykori vállalati telephely, amelyekben részben kereskedelmi-szolgáltató cégek rendezkedtek be (1. táblázat, 1. ábra).

### **Az ipari-gazdasági területek jelene – beépítés, építészeti megjelenés, az ipari örökségvédelem kérdése**

Az ipari-gazdasági területek történelmi fejlődéséből adódóan az északnyugati területen találhatunk több – már csak korukból is eredeztethetően – az ipari épített örökség szempontjából fontos épületet. Itt vannak azok a telephelyek, amelyek tradicionális ipari külsőt mutatnak, a város küllemre is hagyományos ipari negyedei.

A különféle rálátási pontokról nézve az északnyugati ipari területek a Jereván lakótelep mellett érvényesülnek a városképben. Igazából a hőerőmű (mára már kevesebb kémménnyel) és a sörgyár – annak is a víztornya – az, amely magához vonja a tekintetet. Az utcaképben leginkább a Baross út és a Terv utca adja vissza a város egykori „ipari nagyságát”. A Vasöntöde rozsdafoltja – folyamatos romlás, illetve bontás alatt –, s különösen a sörgyár az, amely meghatározó városképi elem, utóbbi a Baross út tengelyében állva, annak domináns lezárását is adja. A SOFA, s különösen a TAEG fatelepe már rejtőzködik a szem elől. A szőnyeggyár nyers-tégla homlokzatú főépülete a Baross úton ma is imponáló utcaképet ad, még a hozzáépítések ellenére is, a Vándor Sándor utca felé viszont már az egykori gyár „hátsó udvara” látható. A Somfalvi út menti telephelyek már sokkal

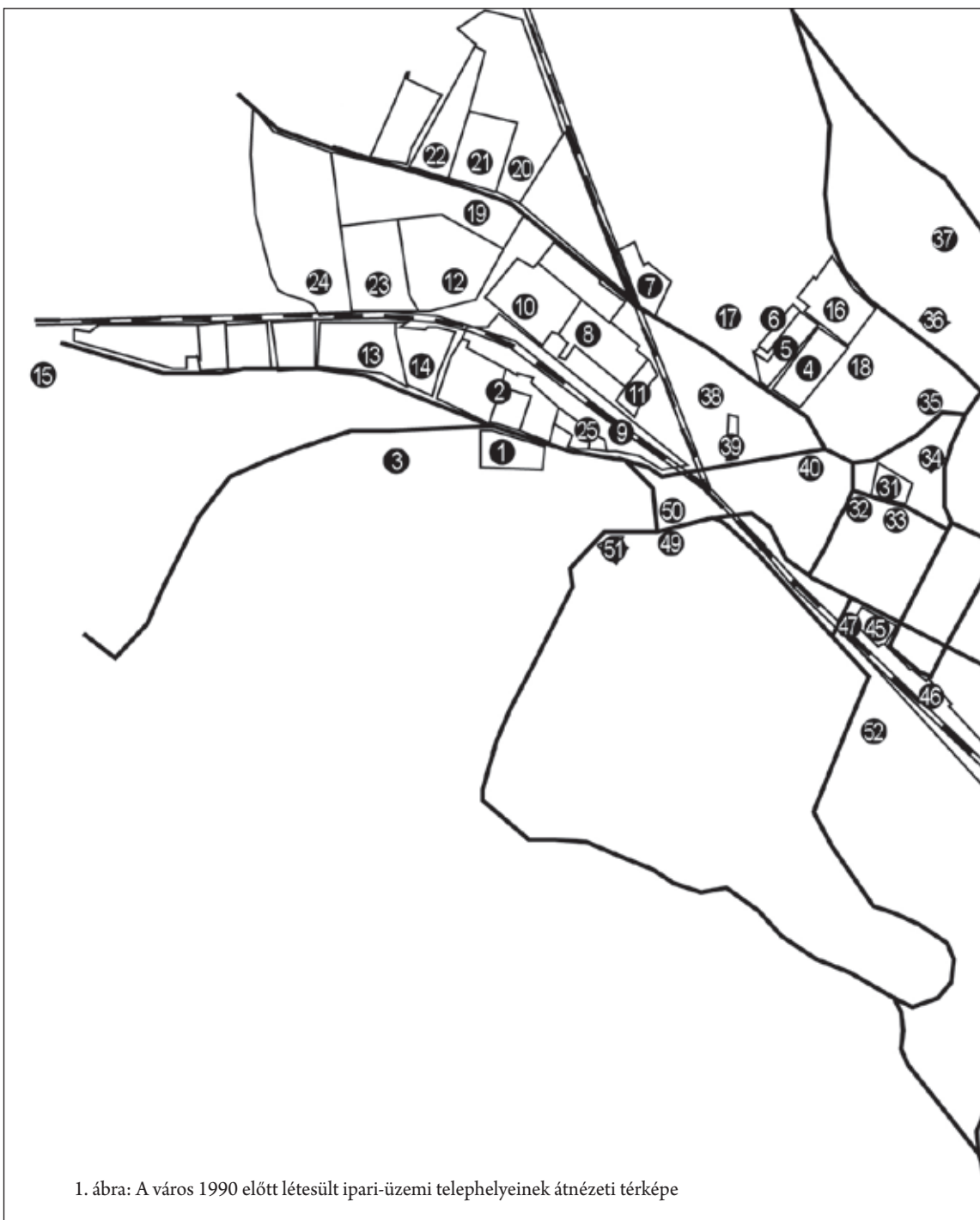
<sup>28</sup> Muck Tibor: Sopron – kapu Európára. Budapest, 1989.



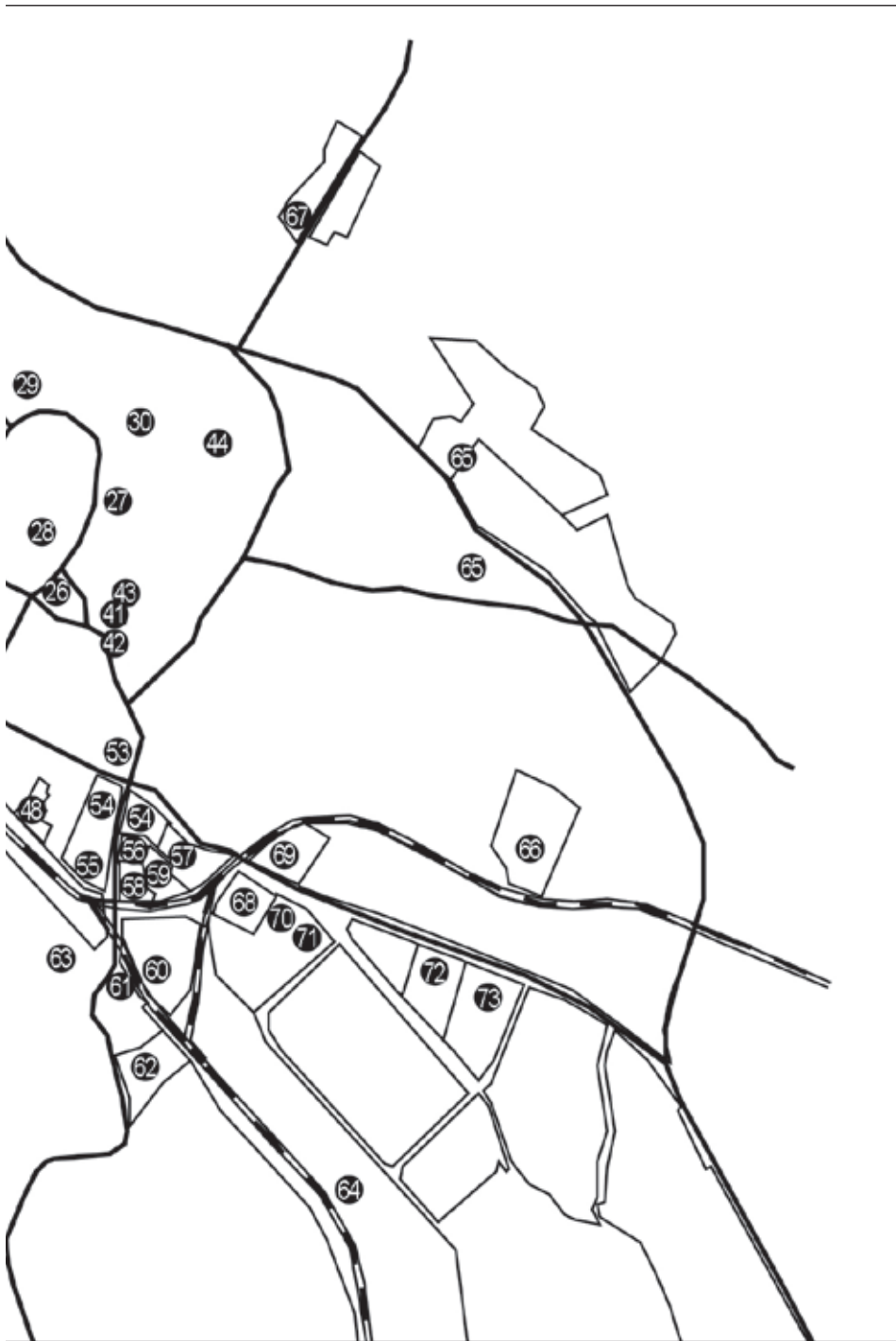
1. kép. A villamosremiz, udvari homlokzat. (A szerző felvétele)



2. kép. A lebontott villanygyári épületek a Flandorffer utcában. (A szerző felvétele)



1. ábra: A város 1990 előtt létesült ipari-üzemi telephelyeinek átnézeti térképe



inkább az egykori szocialista ipar maradványait idézik fel, itt a hőerőművel átellenben az AFIT egykori főépületét kell megemlíteni. A többi telephely a zöldfelületek fejlettsége, és a telkek mélysége miatt már erősen rejtőzködik.

Az egykori Déli pályaudvar területe ma már inkább zöldterületi benyomást kelt, mintsem építészeti. A megmaradt, többször átépített, s ezért szinte stílustalan állomás-épület, több rossz állapotú vasúti őrház, raktárépület stb. nem sokat ad vissza az egykori funkcióból. A terület folyamatos átalakulásban van, felújítanak, lebontanak egy-egy épületet. A főépület alapjai a vasútvonal megnyitásakor, 1847-ben épültek. Ezt 1865-ben és 1903-ban is bővítették, utóbb Posel Gusztáv volt az építész. Az igényes historizáló épületegyüttes a második világháború végi bombázásokban súlyosan megsérült, a főépület egyik szárnyát, illetve a postaépületet nem építették újjá, s a megmaradó tömböket is igencsak szegényes módon állították helyre. A pályaudvar egykori területén egy emeletes és egy földszintes váltóállító ház található, utóbbi rossz állapotban, előbbit viszont némi képp helyreállították, és 2011-ben a szabályozási terv a főépülettel együtt helyi védelem alá vonta.<sup>29</sup> Talán a Déli pályaudvarnál is többet szenvedett a bombázásoktól a GySEV pályaudvar területe, a felvételi épületet nem is állították helyre. A hatalmas területen elszórva azért több, feltehetően 19. század végén épült, de legalábbis háború előtti épület figyelhető meg, ám ezek feldolgozottsága alacsony fokú, kisebb adalék a műhelycsarnokról olvasható.<sup>30</sup>

A belvároshoz közelebbi telephelyek mára már erősen átalakultak. A pamutipari üzemből alig maradtak épületek, ám azokat is átépítették kereskedelmi célokra. A gyár helyén felépült bevásárlóközpont egészen más anyaghasználattal, ám mégis valamit visszaad az eredeti beépítés tömegformálásából. A KAÉV üzeme viszont jobbra hasznosíthatatlanul, kevés funkcióval a vasöntödéhez hasonló rozsdafoltot formál, három oldalról is családi házas városrészeknek támaszkodva. Az egykori ún. Seyring-féle keményítőgyár ma is látható épületei egyes adatok szerint 1906-ban készültek, a gyár viszont 1870-ben indult. Az épületek némi kiegészítésekkel, s egyszerűbb formában helyreállított homlokzattal láthatók a Hőflányi és a Vitnyédi utcában.

A tömb másik oldalán a gázmű, illetve az egykori villanytelep épületeit mára nagy részben lebontották, a területet rekultiválták. E területen számos régi, részben nyerstégla homlokzatú üzeme épület volt látható egészen a közelmúltig. Közülük Flandorffer Ignácnak az alapítás évében, 1866-ban épült lakását kell egyfelől kiemelni, amely még ma is áll és 2011-ben helyi védelem alá került. Ugyanígy a villamosremiz (1899) is, amely a Vitnyédi utcában rejtőzködik, kívülről nehezen ismerhető fel. Lakásokat alakítottak ki benne, pontosabban az oldalsó részében, az átalakítások viszont jelentősen csökkentették a csarnoképület megjelenésének értékét. A területhez kapcsolódó egykori villanygyár épületei a telep megnyitása alapján 1898 környékén készültek. Közülük az ún. turbinaház helyi védelem alá került, a bontást viszont így sem kerülte el (1. kép; 2. kép).

<sup>29</sup> Kubinszky Mihály: Sopron építészete a 20. században. Szeged–Tatabánya, 2003. 16.; Sopron Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlésének 24/2011. (VII. 7.) önkormányzati rendelete Sopron, Északnyugati Városrész Szabályozási Tervéről és Helyi Építési Szabályzatáról.

<sup>30</sup> Kubinszky 2003. i.m. 79.

A ruhagyár kissé megkopott tömbje – az egykori Zrínyi Ilona tisztii leánynevelő intézet – nagy, ám a soproniak számára megszokott léptékváltást jelent a Rákóczi utca déli térfalához képest. A sajtóban beharangozott, elmaradt szállodai átépítés az eredeti kép megújulásával kecsegtetett. Schneider Márton soproni építész több jelentős, mai is álló üzemi épületet tervezett a városban, ezek közé tartozott a ruhagyár immár műemléki védett épülete, amelyet Schneider tervei szerint 1883-ban építettek jelenlegi formájára Hild Vencel egyemeletes, egytraktusos épületének (1833) felhasználásával.<sup>31</sup>

Az egykori zárgyár épülettömbjének Schneider-féle tervei 1893-ban születtek, az utca vonalán álló főépület ma is áll, sajnálatos, hogy a jellegzetes téglarchitektúra nagy részét a közelmúltban történt felújításkor elfedték. A sörgyár épületegyüttesét brünni títustervek alapján 1895-re rajzolta meg az építész. Az üzem korabeli épületei jelentős bővítésekkel, és átépítésekkel, de ma is állnak. Ugyanakkor, a zárgyárhoz hasonló téglarchitektúra jellemzi a nagyjából egy időben, 1908-ban és 1909-ben tervezett és épített szőnyeggyár, illetve a vasöntöde főépületeit is. Előbbi ma is impozáns, a hozzáépítések révén viszont a főirodaépületet beszorították, összeépítve az egykori munkáslakás és étkezdé épületével. Az irodaépület mögötti ún. Shed-tetős üzemcsarnok is ebből az időből való. Az egykori vasöntöde esetében Schneider Márton feltehetően csak kivitelező volt, az építész a bécsújhelyi Alois K. Lang lehetett. Az épület oromzata hasonló módon tatarozott, mint a zárgyáré. A gyár területén álló számos épület, köztük az ugyancsak korabeli víztorony nem áll védelem alatt, s ezek sorsa igencsak bizonytalan (3. kép).<sup>32</sup>



3. kép. A vasöntöde homokműve és víztornya. (A szerző felvétele)

<sup>31</sup> Winkler Gábor: Sopron építészete a 19. században. Budapest, 1988. 137.

<sup>32</sup> Kubinszky 2003 i.m. 19–20.; Winkler G. i.m. 139.

Ide kapcsolódik két munkáslakóház-építkezés is. Az ún. Sotex-kolónia két ütemben, 1912-ben, és 1924-ben épült, kilenc ház összesen 36 lakást tartalmazott. Az épületek a hőerőmű árnyékában, egyik-másik felújítva, ma is láthatók. A vasöntöde számára Schármár Károly tervezett 48 lakásos munkáslakóházat, részben nyerstégla homlokzattal, amelynek nyugati két lépcsőháza a második világháborúban elpusztult.<sup>33</sup>

Az egykori laktanyák megmaradt épületeit helyenként igen nehéz megtalálni és felismerni. Közülük a lovassági laktanya épült a legkorábban 1881–1882-ben. Winkler Gábor építészetiileg igen jelentősnek ítélte a Nádasdy huszárok laktanyájából (Baross u.) a bombázások után is megmaradt lovarda épületét, különösen annak 30 métert átívelő húzóműves fa ácsszerkezetét. A lovassági laktanyát, és így a lovarda épületét is Wender János tervezte 1882-ben.<sup>34</sup> Az épület a második világháború után raktárként funkcionált, a rendszerváltozást követően pedig a gyertyagyár vette használatba. 2003-ban egy tűzvész miatt azonban az említett tetőszerkezet teljesen megsemmisült, ma – megerősítve – csak az épület főfalai állnak (4. kép).



4. kép. Az egykori lovassági laktanya leégett lovardája. (A szerző felvétele)

Az egykori Ferenc József gyalogsági laktanya (1889) épületkomplexuma nem a bombázásoktól, hanem a hozzáépítésektől szenvedte el a legtöbbet. A pavilonos elrendezésű helyi védett épületeket két helyen is összeépítették, teljesen eltérő architektúrájú,

<sup>33</sup> Kubinszky 2003 i.m. 36.; *Uő*: Schármár Károly, a soproni építész (1877–1946). Soproni Szemle 54. (2000), 131.

<sup>34</sup> Winkler G. i.m. 21. és 149.; Heimler i.m. 41.

körülbelül az 1970-es évekből való szalagablakos toldalékokkal. A József főherceg gyalogsági laktanyának (1900) egy, a Dóczy Lajos utca felé eső épülettömbje maradt meg, amelynek homlokzata puritán formában lett helyreállítva a II. világháború után. Az udvaron még egy gyárkémény is áll.

A Frigyes főherceg tüzérségi laktanyából (1897) több épület látható, köztük az egyik, jelenleg átépítés alatt álló főépület is. Ezek több átalakításon estek át a mindenkori funkcióknak megfelelően, de alapjában véve őrzik jellegüket. Legfigyelemreméltóbb épület e telephelyen egy vélhetően lovarda-épület a vasút mellett, amelyet melléképületekkel vettek körbe az Állami Gazdaság időszakában (5. kép). Az egykori katonai élelmezési raktár épületei 1896-ban épültek, ezekből mára egy maradt meg, a többi helyén köztisztviselői lakások épültek.



5. kép. A tüzérségi laktanya lovardája, Besenyő utca-Ágfalvi úti tömbbelső. (A szerző felvétele)

Sopron számos textilipari üzeme már a korai modern építészet szellemében fogant. A Soproni Selyemipari Rt. terveit Román Ernő, a fésűsfonalgyárát pedig Quittner Ervin budapesti építészek készítették. Utóbbi 1934-ben elkészült puritán modern megjelenése sokáig jól mutatott, a tornyos főépületet és a hozzá csatlakozó Shed-tetős csarnokot néhány évvel ezelőtt végül elbontották. A telephez az Ágfalvi út túloldalán három munkáslakóház is csatlakozik (tervező Franz Schuster bécsi építész, 1941), az egyiket épp nemrégiben változtatták meg emeletráépítéssel (6. kép).<sup>35</sup>

<sup>35</sup> Kubinszky 2003. i.m. 55. és 70.



6. kép. A lebontott fésűsfonalgyár utcafrontja. (A szerző felvétele)



7. kép. A Wellesz-Schwitzer-féle gyár igazgatói lakása a Kőszegi úti tömbbelsőben. (A szerző felvétele)

Az egykori Trebitsch-féle selyemgyár telepét viszont egy neves soproni építész, Füredi Oszkár tervezte 1925-ben. Ugyanekkor készült egy háromemeletes nyerstégla homlokzatú modern stílusú, mára már műemlékké érett munkáslakóház is, amely a Csengery utca bevezetésének hangsúlyos, ám elhanyagolt épülete. A többi üzemi épület súlyos károkat szenvedett a világháborúban. A selyemgyár telektömbjének belsejében még egy házat találni, amely vélhetően az egykori Schweitzer-féle gumigyár igazgatói lakóházának készült, annak létesítésével (1900) egy időben. Ez tömeg és tetőkiképzésével még századfordulás, szecessziós hangulatot áraszt, s a korabeli löveri villákra is emlékeztet (7. kép).<sup>36</sup>

Szintén Füredi Oszkár tervezte a pamutüzem első csarnokait, amelyek ma már csak töredékükben állnak. A Gyár utcán túli bővítések és a megbújó munkáslakóházak viszont ma is láthatók. Ugyancsak a korai modern nyerstégla-építészetet képviseli a Magyar utcai tömbbelsőben megbújó 1921-es építésű raktárépület (ma már lakóház), amelynek tervezője Schármár Károly volt (8. kép).<sup>37</sup>



8. kép. Az egykori Forster-féle Sempronia gyár raktárépülete Magyar–Pócsi utca tömbbelsőből.  
(A szerző felvétele)

<sup>36</sup> Kubinszky Mihály: Sopron építészete a 20. században. Soproni Szemle 55. (2001) 119.; Kubinszky 2003. i.m. 16. és 58.

<sup>37</sup> Kubinszky 2003. i.m. 56.

Az egykori Weiss Manfréd acélművek, illetve a téglyár főépülete is látható. A tipikus nyerstégla-architektúrájú magas tetős épület ma már alig észrevehető a később épült nagyobb léptékű üzemcsarnokok között. Építtetője, építési körülményei nem ismertek, erre szintén levéltári kutatás deríthet fényt (9. kép).

A teljesség kedvéért említsük meg az egykori Manninger-féle szappan és szódagyár (később Dózsa Mgtsz) területén található földszintes, háború előtti időkből származó épületeit, amelyekből egyet nemrég elbontottak, kicseréltek. Ide kívánczok továbbá az egykori téglagyári területen, az inkubátor szomszédságában található két nyerstégla homlokzatú téglagyári lakóház számba vétele is.

A második világháború utáni évekből egy ipari komplexumot emelünk ki, amely letisztult formavilágával, egységes kompozíciójával már kiérdemli az ipari örökségvédelem figyelmét. Ez a Winkler Oszkár építész nevéhez köthető épületasztalos-árugyár, amely kisebb átalakításokkal, de őrzi eredeti jellegét.<sup>38</sup>



9. kép. A Weiss Manfréd gyár korabeli épülete a Csepel utcából. (A szerző felvétele)

## Befejezés

Sopron nem iparvárosként él a köztudatban, mindazonáltal ipartörténete gazdag és szerteágazó. Egy nagyobb (északnyugati terület) és egy kisebb (Kőszegi út környéke) történeti iparterülettel rendelkezik, azonban a rendszerváltozástól kezdve a fejlődés

<sup>38</sup> Kubinszky 2003. i.m. 76.; Winkler Oszkár: A Soproni Épületasztalosárugyár 25 éve. Soproni Szemle 31. (1977), 200–212.

döntően zöldmezős beruhások képében és főképp nem-ipari funkciók térnyerése mentén történt a délkeleti gazdasági területen. Felmérésünk a 2000-es évek első évtizedének végén folyt, és a ma tapasztalható kép megerősíti azt az általános elvet a városfejlesztésben, hogy az őrizhető meg építészeti örökségként a jövő számára, amely eredetihez hasonló funkciójában működik, vagy új, ám valós helyi igényeket kielégítő funkcióval rendelkezik. A szellemi örökség, az ipari termelési hagyományok tovább élése hasonló elvek mentén lehetséges; a munkakultúrát, a szakképzettséget csak élő ipari funkciók tudják tovább hordozni egy adott generáción túlra.

1. táblázat. A város fontosabb 1990 előtt létesült ipari-üzemi-katonai telephelyeinek funkcióváltásai

2. világháború előtt	2. világháború után	Rendszerváltozás után	Elhelyezkedés	Védelem	Térképi szám
<b>Északnyugati iparterület</b>					
József főherceg gyalogsági laktanya	részben lebombázva, Forgácsológyártó Vállalat (FORFA)	Falco-Sopron Irodabútor gyár, kiskereskedelmi egységek	Bánfalvi út 27.		1
Frigyes Főherceg tüzérségi laktanya	részben lebombázva, Építőipari Vállalat, Technoimpex, Gyapjúbegyűjtő Vállalat, Soproni Állami Gazdaság, TAEG, Gamma Művek	kis és nagykereskedelmi egységek, gyártó üzemek, szórakoztatás, tanműhely	Ágfalvi út 2.	Helyi védelem	2
katonai csapatkórház, borászati- és szőlészeti szakiskola	Fenyő téri Általános Iskola	Fenyő téri Általános Iskola	Fenyő tér		3
Ferenc József (48-as) laktanya	határőrség, Bútoripari Szövetkezet	határőrség, szakiskola, majd rendőrség, részben üresen áll	Táncsics utca 8-10., illetve Vitnyédi u. 21-23.	Helyi védelem	4

Világítási és Erő-átviteli Vállalat, villamosremiz	gázszolgáltató vállalat	gázmű, nagyrészt lebontva, kiskereskedelmi egységek, szállásadás, lakóház, tekepálya	Táncsics utca 12.	Helyi védelem	5
Seyring keményítő és csirizgyár	Könnyűipari Gépgyártó Vállalat	szolgáltató egységek, irodák	Hóflányi utca 4.		6
katonai élelmezési raktár	Agrokereskedelmi Vállalat, Mútrágya és Növényvédő Vállalat	részben lebontva, kiskereskedelmi egység, lakóházak	Táncsics utca 44.		7
Ferenc Ferdinánd lovassági laktanya	nagyrészt lebombázva, Győri Útfenntartó Vállalat, Gyapjú- és Textilanyag Forgalmi Vállalat, Április 4. gépgyár, SOTEX bővítés, hőerőmű, gázmű földgáztároló	hőerőmű, üvegárugyár, sütőüzem, kiskereskedelmi egységek, raktárak	Baross út 18-22., Somfalvi út 1-3.		8
Déli pályaudvar	déli pályaudvar	kis és nagykereskedelmi egységek, vendéglátás, szállásadás	Baross út 1-3.	Helyi védelem	9
Soproni Szőnyeg és Textilművek	Soproni Szőnyeggyár	Soproni Szőnyeggyár (2008-ig), kis és nagykereskedelmi egységek, munkásszálló, irodák	Baross út 24.	Helyi védelem	10
Tejszövetkezeti központ	tejüzem	kis és nagykereskedelmi egységek	Baross út 10.		11
Soproni és Kőszegi Polgári Serfőzdek Rt.	sörgyár	sörgyár	Vándor Sándor utca 1.		12

Vasárugyár Rt. öntöde	Soproni Vasöntöde	Soproni Vasöntöde (2000-ig), Rolf Plötz, nagyrészt üresen áll	Ágfalvi út 6.	Helyi védelem	13
Soproni Fésűsfonalgyár	Soproni Fésűsfonalgyár	lebontva, kiskereskedelem, szolgáltató egységek, kisebb gyártóüzemek	Ágfalvi út 4.		14
	gázbontó	lakóházak	Ágfalvi út		15
Soproni Pamutipar Rt.	Soproni Pamutipari Vállalat	bevásárló központ, kiskereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó egységek	Lackner K. u. Selmei u. 15.–17.		16
városi faraktár	Erdőgazdasági üzemek állami fűrésztelepe, később Taeg, majd lakóházak	lakóházak	Faraktár u. 19.		17
	Asztalos és Fémipari Ksz., majd óvoda	óvoda	Vitnyédi u. 13.		18
	Autófelszerelési Vállalat	kis és nagykereskedelmi egységek, szolgáltatók, gumitermék üzem, épületgép-gyártás	Somfalvi út, Vándor Sándor u. 7.		19
	Győri Állami Építőipari Vállalat, Hunflexbau	építőipari cégek, raktárak, gumitermék gyár	Somfalvi út 14.		20
	Volán	Volán	Somfalvi út 16.		21
	Zöldért	gyertyagyár	Somfalvi út 22.		22
	Soproni Faipari Vállalat	nyomdaüzem, raktárak	Terv utca 2.		23

	TAEG fűrésztelep	TAEG fűrésztelep	Terv utca 4.		24
	Fűszer és Édességke- reskedelmi Vállalat, Élelmiszer és Vegyárkeres- kedelmi Vállalat, Kisalföld Fűszért, Melléktermék és Hulladékgyűjtő Vállalat (MÉH)	raktár, részben üresen áll, részben lebontva	Bánfalvi út 6–8.		25
<b>Belvárosi telephelyek</b>					
Hillebrand-féle likőr és gyümölcs- konzervgyár	lakóház	lakóház	Várkerület 85.		26
Röttig nyomda	Járműgyártó Ktsz. Motorkerékpár részleg	kiskereskedelmi egység (üres)	Árpád u. 4.		27
	Gamma művek	lakóház	Szent György u. 16.	Műemlék	28
városi vízmű	városi vízmű	lakóház	Major köz 3.	Műemlék	29
Zettl-féle szesz- és ecetgyár	lakóház	lakóház	Balfi utca 11.	Helyi védelem	30
Zrínyi Ilona Tiszti Leánynevelő In- tézis	Soproni Ruhagyár	Soproni Ruhagyár (2004-ig), egyetemi kollégium, ma üre- sen áll	Rákóczi utca 8.	Műemlék	31
Lenck borospincék	Fémtömegcikk majd Autófém Ipari Szö- vetkezet, Cílkámen Ruházati Ksz., Álla- mi Gazdaság	borászat	Rákóczi utca 37–39.	Műemlék	32

	Vas és Járműipari Szövetkezet	lakóház, illetve raktár	Rákóczi utca 27.		33
Schneeberger Adolf húсаругяр	Győr-Sopron Megyei Húsipari Vállalat, majd Ringa húsipari vállalat	lakóházak	Hátulsó utca 2.		34
Krausz Károly posztógyár	Lakóház	lakóház	Újteleki utca 4.		35
Wanek kenyérgyár	Sütőipari Vállalat	lakóházak	Ferenczy J. utca 58.		36
	Dózsa Mgtsz. pin-cészet	üres	Uszoda utca 12.		37
Első Soproni Gomb- és Fémáíszmüáругяр	Lakóház	lakóház	Huszár utca 14.		38
	Soproni Állami Gazdaság	borászat	Kossuth L. utca 24.		39
Huber gépgyár	Építőipari és Épületkarbantartó Ktsz., Bástya Építőipari Kísszövetkezet	szolgáltató egység	Kossuth L. utca 5.		40
Seltenhofer öntöde	lakóház	lakóház	Magyar utca 9.		41
Forster-féle Sempronia szivar-ka-, hüvely-, papír- és szípkagyár	lakóház	lakóház	Magyar utca 15–17.		42
	Építőgépgyártó Vállalat	lakóház	István bíró utca 9.		43
	Vas- és Járműipari Szövetkezet	lakóház	Botond utca 10.		44

<b>Déli telephelyek</b>					
Vasárugyár Rt	ELZETT, zárgyár	kiskereskedelem, irodák, szolgáltatólétesítmények	Csengery utca 30–32.	Helyi védelem	45
GySEV pályaudvar	GySEV pályaudvar	GySEV pályaudvar	Állomás u. 2.		46
	Autóalkatrészgyár Rába gyáregysége	GySEV	Batsányi u. 15.		47
	vízmű	vízmű	Bartók B. u. 42.		48
Jacobi-féle szivarkapapír-, hüvely és papírszipkagyár	egyetem	egyetem	Ady E. utca 3.		49
malátagyár	SOTEX művelődési ház	gyermek és ifjúsági központ	Ady E. utca 10.		50
Flandorffer pince	Állami Gazdaság	borászat	Ady E. utca 31.		51
Károly-laktanya, hadapródnevelő intézet	nagyrészt lebombázva, József Attila lakótelep, szálloda	József Attila lakótelep, Nyugdíjas otthon	József Attila út		52
Marlovits féle sertéshízlalda	Fűszer és Édességkereskedelmi Vállalat, majd lakóházak	lakóházak	Kőszegi út 4-6.		53
Trebitsch és Fiai Selyemárugyár, Soproni Selyemipar Rt.	Soproni Selyemgyár,	kiskereskedelmi, szolgáltató egységek	Kőszegi út 8. ill. 7.		54
Wellesz-Schwitzer-féle Első Magyar Cipőrugany-, Szalag- és Húzógyár	Soproni Selyemgyár	kiskereskedelmi, szolgáltató egységek	Kőszegi út 10.		55

gőzmalom	malom	malom (üres), szálló	Kőszegi út 11.		56
	hőközpont, tanműhely	hőközpont, tanműhely	Hőközpont u. 3.		57
Marlovits-féle sertéshízallda	kenyérgyár	kenyérgyár	Kőszegi út 13.		58
	Ciklámen Ruhaiipari Szövetkezet	Ciklámen Zrt.	Hőközpont u. 1.		59
Weiss Manfréd Acél- és Fémművek	Fémlemezipari művek, tügyár	ELZETT utódvállalatok	Csepel utca 3.		60
Soproni Kaptafa és Faáru Rt.	lakóházak	lakóházak	Répcefői sor 2.		61
	MAVAD Magyar Vadkereskedelmi Szövetkezeti Vállalat	lakóházak	Répcefői sor 32.		62
Schwarz féle téglagyár	lakóházak	lakóházak	Kőszegi út 24.		63
	GySEV rendező pályaudvar	GySEV rendező pályaudvar	Ipar körút		64
<b>Északkeleti ipariterület</b>					
Balfi úti téglagyárak (Hacker Lipót, Lenk Lajos, Hasenöhrl Ferenc, Steiner József)	téglagyár, lakóházak	téglagyár, lakóházak, kis- és nagykereskedelmi egységek, ipari park, inkubátorház	Tégla u., Balfi út, Aranyhegy, Ravasz u.		65
	Talajérőgazdálkodási Vállalat	Florasca	Csányi u. 14.		66
	Vegyesipari Vállalat üvegtechnikai üzem	kiskereskedelmi egységek	Pozsonyi út 80.		67

<b>Délkeleti iparterület</b>					
Közbádoghíd	Ringa húsipari vállalat	Lebontva	Györi út 38.		68
Manninger szappan- és szódagyár	Dózsa Mgtsz.	kiskereskedelem	Györi út 17.		69
	Bivimpex Bórgyarak Közös Kereskedelmi Vállalata	kiskereskedelem	Györi út40.		70
	Vas- és Járműipari Szövetkezet, Országos Műemléki Felügyelőség	városüzemeltetés	Györi út 42.		71
	Bástya Építőipari Szövetkezet	kiskereskedelem, fűrészüzem	Györi út 48.		72
	Postaüzemek	Magyar Posta, MATÁV	Ipar krt. 2.		73

Források: ld. a 3. lábjegyzetet



Kubinszky Mihály: Sopron, Erdei malom, akvarell, évszám nélkül. (A Kubinszky család tulajdonában)

A Győr-Szigetben, az egykori Kohn-olajgyár területén álló kéményt az 1851-es alapítású, hazánk első gőzerővel hajtott olajgyára 1911-ben építette, golyvás kialakítása teszi különlegessé, egyedivé. A kémény felrobbantása vagy megőrzése körüli sajtóhírek<sup>1</sup> ráirányították a figyelmet Győr épített örökségének egy kevésbé ismert, és főleg kevésbé elismert szegmensére: a város történeti ipari építészetére, azon belül is a markáns városképi elemként megjelenő gyárkéményekre.

A 19-20. század fordulójának épületei az ország gazdaságilag kiemelkedő történelmi korszakának emlékei. A korabeli társadalom mind mennyiségi, mind minőségi szempontból rendkívül magas színvonalat képviselő építőtevékenysége számunkra is példaértékű, a mai nemzedékek körében is tiszteletet parancsoló. A kiegyezés és az első világháború között épült fel a városi lakóépületeink jelentős része, ekkor épült ki a teljes vasúthálózat a hozzá tartozó műtárgyakkal, épületekkel, gépparkkal. A különféle gyárakban használati tárgyak tömegét állították elő. Ennek a rendkívül produktív időszaknak kulcsfontosságú szereplője volt az ipar, a hozzá tartozó üzemi épületekkel, raktárakkal, tartályokkal, kéményekkel, adminisztrációs- és lakóépületekkel. Az ipari alkotások, köztük az épületek magas minősége nyomon követhető az épületek szerkezeteiben: az asztalosipari remeknek számító kapcsolt gerébtokos, redőnyös ablakoktól a terrazzo- vagy mozaiklap burkolatú, öntöttvas korláttal ellátott lépcsőházak részletein keresztül az ipari épületek építészeti és épületszerkezeti megoldásaiig.

### Győr iparvárossá fejlődése a 19. század végén

A város ipari építészeti emlékeivel kapcsolatban meglepően szűkszavú az építészeti szakirodalom. A várostörténetet alaposan feldolgozó két mű<sup>2</sup> általánosságban mutatja be a város 19. század végi – 20. század eleji ipari fejlődését és a hozzá kapcsolódó épületeket. Winkler Gábor rámutat arra is, hogy a történeti építészetből méreteikkel, léptékükkel kiemelkedő ipari épületek, és különösen a hangsúlyos vertikális motívumként megjelenő kémények fontos szerepet játszanak a századforduló környéki városkép alakulásában.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Kisalföld és Kisalföld Online 2016. november 21., november 23. és november 28-i számai: 40 kg robbanóanyaggal döntenék le az olajgyár utolsó kéményét – olvasóink fotói. in: Kisalföld online. 2016. november 21. Letöltés 2017 február; *Sudár Ágnes*: Petíció a győri kéményért – Már ötszáz fölött az aláírók száma. in: Kisalföld. 2016. november 23; *Borkai Zsolt*: Marad az olajgyári kémény – Nem lesz robbantás! in: Kisalföld. 2016. november 28; *Cséfalvai Attila*: Kéményrobbantás Győrben? – A múltunk megőrzését szeretnék az építészek in: Kisalföld. 2016. november 28.

<sup>2</sup> *Winkler Gábor*: Győr 1539–1939. Műhely Folyóiratkiadó Közhasznú Társaság. Győr. 1998; *Borbíró Virgil* – *Valló István*: Győr városépítéstörténete. Budapest. 1956.

<sup>3</sup> *Winkler Gábor* i.m. 109.

Az egyes gyárak történetét részben a két világháború között a *Győri Szemlében*,<sup>4</sup> részben az *Arrabona* múzeumi közleményekben,<sup>5</sup> részben a Megyei könyvtár helytörténeti sorozatában<sup>6</sup> megjelent, elsősorban a korabeli sajtóhírekre építkező cikkek mutatják be. Ezek az írások elsősorban a gyárak alapítóival, szervezetével és termelésével foglalkoznak, semmint az épületekkel és azok építészeti arculatával. Ugyanakkor rendkívül értékes adatokat tartalmaznak az üzemek alapításával vagy nagyobb arányú építkezést generáló fejlesztésével kapcsolatban is és többször említik meg a kémények építését. A vagongyár történetét bemutató kiadvány<sup>7</sup> a második világháború utáni világnézetéből fakadóan meglehetősen lesújtó véleménnyel van a korai kapitalista gyáriparról. A könyv részletesen tárja eléink a vagongyár megrendeléseit, és vagongyári munkások helyzetét, de meglehetősen szűkszavú a gyár kiépítésével, illetve épületeivel kapcsolatos kérdésekben, mindössze az 1938 utáni építkezésekről számol be.<sup>8</sup> A Gyárvaros történetét bemutató kiadvány<sup>9</sup> röviden felsorolja a területen megletelepő ipari üzemeket, de többnyire itt is csupán az alapító és az alapítás éve szerepel.

Győr gazdasága a 19. század második felében jelentős átalakuláson esett át.<sup>10</sup> A Budapest–Bécs vasútvonal kiépítése előtt a mezőgazdasági termékek vasútról vízi útra való átrakódása fontos bevételi forrást jelentett a város számára. Ez azonban a vasutak kiépülésével megszűnt, a gazdasági súlypontok az ipari termelésre helyeződtek át.

<sup>4</sup> *Bakos Mihály*: Győr gyáripára. *Győri Szemle* 6. (1935), 43–58.; *Domaniczky László*: Győr mint textilipari középont. *Győri Szemle* 5. (1934), 227–232.; *Hoffmann Adolf*: Győr gyáripari vonatkozásai. *Győri Szemle* 5. (1934), 194–199.; *Jordán János*: Győr kereskedelme és ipara. *Győri Szemle* 5. (1934), 302–314.

<sup>5</sup> *Fügedi Erik*: Jelentés a II. várostörténeti konferenciáról. *Arrabona – Múzeumi közlemények* 6. Győr, 1964. 249–308.; *Sinay Jenő*: Az első győri gyár története. *Arrabona – Múzeumi közlemények* 13. Győr, 1971, 313–346.; *Tomaj Ferenc*: Győrsziget és Révfalupataház községek Gyórhöz csatlakozásának története. *Arrabona – Múzeumi közlemények* 12. Győr, 1970. 263–283.; *Vörös Károly*: Városépítés Győrben a dualizmus korában. *Arrabona – Múzeumi közlemények* 13. Győr, 1971. 349–386.

<sup>6</sup> Várostörténeti puzzle sorozat. [www.gyorisalon.hu](http://www.gyorisalon.hu). Letöltés dátuma: 2017. január *Antaliné Hujter Szilvia*: A győri selyemfonoda és a fonodai munkásnőszállás. In: *Győri Szalon. A megyei könyvtár és közösségi tér kulturális magazinja. Várostörténeti puzzle. 53. rész.* [www.gyorisalon.hu](http://www.gyorisalon.hu). Letöltés: 2017 január; *Antaliné Hujter Szilvia*: A nádorvárosi Back-malom – a Győri Hengermalom. In: *Győri Szalon. A megyei könyvtár és közösségi tér kulturális magazinja. Várostörténeti puzzle. 29. rész.* [www.gyorisalon.hu](http://www.gyorisalon.hu). Letöltés: 2017 január; *Lengyel Adrienn*: A Győri Gyufagyár. in: *Győri Szalon. A megyei könyvtár és közösségi tér kulturális magazinja. Várostörténeti puzzle. 8. rész.* [www.gyorisalon.hu](http://www.gyorisalon.hu). Letöltés: 2017. január; *Némethné Kovács Éva*: A belvárosi-gyárvárosi Meller-féle olajgyár. In: *Győri Szalon. A megyei könyvtár és közösségi tér kulturális magazinja. Várostörténeti puzzle. 54. rész.* [www.gyorisalon.hu](http://www.gyorisalon.hu). Letöltés: 2017 január.

<sup>7</sup> *Iffj. Gárdonyi Géza – Kölkedi István – Kiss Rudolf – Iróffy Kázmér*: A Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár története 1896–1956. Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár. Győr. 1956.

<sup>8</sup> *Iffj. Gárdonyi Géza – Kölkedi István – Kiss Rudolf – Iróffy Kázmér* i.m. 137–138.

<sup>9</sup> *Forgács János*: Gyárvaros ipartörténete. in: szerkesztette: Orbánné dr. Horváth Márta. Gyárvárosiak Baráti Köre Egyesület. 2007.

<sup>10</sup> A folyamatot szemléletesen mutatja be *Bakos Mihály* és *Jordán János* i.m.

## Győr ipari építészeti öröksége

A századfordulós fényképeken látható, hogy a kereskedővárosból ipari várossá fejlődő Győrött ipartelepek sora alakul ki ebben az időszakban. A napjainkig megmaradt ipari épületek, gyárkémények jelentőségét az adja, hogy Győr 19–20. század fordulóján ipari nagyvárossá váló fejlődésének építészeti emlékei, kézzel fogható lenyomatai (1. ábra).

Az egyes ipari ágazatokban foglalkoztatottak száma alapján legjelentősebbek a vagongyár, a szeszgyár, a téglagyár, a gőzmalom, a gyufagyár, a két olajgyár és a piskótagyár. Ezek közül a vagongyárból mára egyetlen épület sem áll, a szeszgyár téglahomlokzatos épületei közül egyetlen egy még látható a Budai úton, a gőzmalom nevét már csak a Malom liget őrzi, a téglagyár emléke a Körkemence és a Téglavető utcák nevében él csupán, a gyufagyár és a piskótagyár történeti épületei is eltűntek.



1. ábra. Kilátás a Városháza tornyából kelet felé. A horizonton sorakoznak a kémények.  
(Forrás: Borbíró – Valló i.m. 266.)

A 19. század első feléig a kisebb ipari üzemek a belváros közvetlen peremén létesültek (Meller-féle olajgyár a Vásártéren, Stadel gépgyár a Rákóczi utcában). A századforduló környékén a könnyebb szállítási lehetőség és a szükséges ipari víz biztosítása céljából kezdődött meg a gyárak folyópartra telepítése. Ennek korai példái Újvárosban és Szigetben a Rábca egykori partjára települt ecetgyár, cukorkagyár, kékfestőgyár, szappangyár és a Kohn-féle olajgyár.

A nagyobb gyárak már ekkor is a város keleti-délkeleti határán levő, olcsóbb, jobban megközelíthető, a lakott területektől az uralkodó széllel ellentétes irányban fekvő telkeket keresték. A várostól keletre települtek meg a nagy üzemek: a szeszgyár, a vagongyár és a textilgyár a mai Nádorváros területén a téglagyár, gőzmalomok és a gyufagyár, majd a viaszosvászon- és a posztógyár. A szállítás súlypontja a vasutak fejlődésével került át a

szárazföldre, a legtöbb jelentős ipari üzem a századforduló környékén már saját iparvágánnyal rendelkezett.

Az ipari együttesek telepítése a későbbi városfejlődés szempontjából is jelentős, hiszen az ezekhez vezető utak, vasutak, illetve ezek nyomvonalai a mai napig a városszerkezetet meghatározó elemek. A századforduló után, évtizedes előkészítő munkát követően került sor 1905-ben Sziget és Révfülöpy-Pataháza Győrhez csatolására.<sup>11</sup> A korszak városfejlődési szempontból talán legnagyobb jelentőségű mozzanata a Rábca medrének 1907-es áthelyezése Sziget északi oldalára, amelyet elsősorban árvízvédelmi szempontok indokoltak (2. ábra).



2. ábra. Látkép nyugat felé a Püspökvár tornyából a 20. század első évtizedében. A Rábca még az eredeti mederben folyik. A híd felett a Kohn-olajgyár korábbi kéménye látható. (Forrás: Winkler Gábor i.m. 149.)

A folyómeder kiszárítását az is lehetővé tette, hogy az egykor a vízpartra települt ipari üzemek – köztük a Kohn-féle olajgyár – szállítási igényeit a hegyeshalmi vonalból kiágazó, a Rábca északi partján vezetett, nyomokban még ma is felfedezhető iparvágányon keresztül vasúton oldották meg. A város keleti peremén létesített nehézipari üzemek (ágyúgyár, vagongyár) megközelítésére és ipari vízzel való ellátására ugyanakkor 1914–18 között megépült az iparcsatorna.<sup>12</sup>

Az ipari épületek építészeti kialakítását az egyszerű, olcsó de tartós anyagból, többnyire téglából épült homlokzatok, nagy alapterületet magukba foglaló, léptékükben a korábbi építészeti alkotásokat messze túlszárnyaló épülettömegek jellemzik. A gyorsan változó ipari technológia megköveteli a flexibilis tereket. Ezt az igényt a vázas szerkezeti rendszerű csarnokok tudják kielégíteni. Az új építőanyagok és szerkezetek: az acél és üveg, később a vasbeton meghatározta az épületek arculatát. A 19. század közepén még

<sup>11</sup> Tomaj Ferenc i.m.

<sup>12</sup> Bakos Mihály i.m.

többször elrejtett acélváz szerkezet a századfordulóra már felvállalt, sőt hangsúlyos építészeti elemmé vált. A praktikus szempontok következtében a díszeitől megszabaduló, a gyártástechnológia miatt szabadon szerkeszthető alaprajzú, vázas épületeket eredményező ipari építészet a húszas években kibontakozó modernizmus egyik fő előképévé vált.<sup>13</sup> Az ágyúgyári erőmű turbinacsarnoka a nemzetközi modernizmus kialakulásában kulcsszerepet játszó gyárépületek színvonalán, azokkal szinte egy időben épült meg.<sup>14</sup>

## Győri gyárak és kéményeik

Győr közel harminc történelmi (második világháború előtt épült) gyárkéménye közül napjainkra mindössze egy, az olajgyári kémény maradt meg. További négy kémény áll korábbi kémény helyén, részben azok alapjainak felhasználásával. A városban egykor állott kémények számát az ipari üzemeket ábrázoló fényképek, illetve térképi ábrázolások alapján tudjuk nagyságrendileg meghatározni, az ipartelemek kialakulásához, fejlődéséhez a történelmi térképek és a fellelhető dokumentumok adnak támpontot.

Az 1856-os kataszteri térképen<sup>15</sup> a Rábca még eredeti medrében folyik, a mai Híd utca vonalában az átkelést egy fahíd biztosítja. Az újvárosi üzemek helyén még lakóépületek állnak, a Kohn-féle olajgyár helye beépítetlen üres terület.<sup>16</sup> A területen az ipari létesítmények az 1870-es évektől kezdve jelennek meg.

A vásártéren a Meller-féle olajgyár területe is üres még, itt csak 1877-re épült fel az üzem. A selyemfonó helyén sem találunk még épületeket, itt csak 1900-ra készült el a gyár. A nádorvárosi (Palatinstadt) üzemek közül a gyufagyár (1867), a Richards textilgyár (1918) és a viaszos-vásongyár (Gráb-gyár – 1906) helyén szintén üres telkeket találunk, a terület egyetlen jelentős ipari létesítménye az 1846-ban alapított Back-malom, melynek már az iparvágány csatlakozása is képződött. A térkép a téglagyárat sem jelöli még, noha a *téglavetői-dűlő* elnevezés a téglagyártás korábbi megtelepedésére utal.

A város egyetlen összefüggő iparterülete ebben az időszakban a Budai út melléki dűlő, ahol a szeszgyár nagy méretű ipari épületeit, csarnokait jelöli a térkép a hozzájuk vezető iparvágány-csatlakozással együtt.<sup>17</sup> Az ekkor még a szeszgyárhoz tartozó raktárak és állattartó épületek helyén, illetve részben azok felhasználásával épül fel a vagongyár a század utolsó évtizedében. A térkép szerint kiépült a Mosoni-Duna (Kleine Donau) partjára vezető iparvágány is (3. ábra).

<sup>13</sup> Martin Pilsitz: A korai ipari építészet mint a modern előfutára. *Építés-építészettudomány* 44. (2016), 227–246.

<sup>14</sup> Winkler Gábor i.m. 101–103.

<sup>15</sup> Kataszteri térkép 1856 <http://mapire.eu/hu/map/cadastral/>

<sup>16</sup> A térképnek ellentmond *Németné Kovács Éva* Meller olajgyárról írt tanulmányában szereplő adat, mely szerint a Kohn-olajgyárat 1851-ben alapították volna. A térkép készítésekor a gyár telkét már kialakították.

<sup>17</sup> Hoffmann Adolf idézett cikkében a vagongyár alapítását 1896-ra, a szeszgyárat 1884-re teszi. Ezen adatoknak az 1856-os térképen szereplő ábrázolás ellentmond.



3. ábra. Kataszteri térkép 1856-ból. (Forrás: mapire.eu)

Egy 1890-es években készült térképen<sup>18</sup> már látható a GySEV Rába-partra vezető iparvágánya, mely 1891-ben épül ki. A térkép Szigetet és Révfalut nem ábrázolja, ezért a Kohn-féle olajgyárral kapcsolatban adatot nem tartalmaz. A századforduló kiemelkedő tudományos munkája, a *Pallas Nagy Lexikona* 1893 és 1897 között jelent meg. A lexikonban a Győrt ábrázoló térkép az ipari üzemek közül csupán a szesz- és a légszesz-gyárat sorolja fel, ezen kívül megjelenik a vagongyár épületegyüttese is, de külön felirat nélkül.<sup>19</sup>

Borovszky Samu 1908-ban megjelent, Magyarországot bemutató sorozatában közöl egy térképet a városról, mely felsorolja a jelentősebb ipari üzemeket is.<sup>20</sup> A térképen megtaláljuk Újvárosban a selyemfonó-gyárat, a selyemgubó-raktárt, a kékfestő gyárat, a szappangyárat; Szigetben a Kohn-féle olajgyárat, mellette az ecetgyárat és a cukorka-gyárat, a kekszgyárat; Nádorvárosban a gyufagyárat, önálló iparvágány-csatlakozással a Back-malmot és szomszédságában egy másik gőzmalmot, a téglagyárat és a viaszos-vásongyárat. Gyárvárosban a vagongyár és a szeszgyár telepei mellett a térkép ábrázolja a légszeszgyár, a kencegyár, a szövőgyár és a közvágóhíd ipari épületeit. A Dunától északra, Pataháza területén a térkép szintén jelöl egy téglagyárat (4. ábra).

<sup>18</sup> Győr város térképe 1895 körül: [www.vasutfotozasgyor.blog.hu](http://www.vasutfotozasgyor.blog.hu). Letöltés dátuma: 2017. március.

<sup>19</sup> A *Pallas Nagy Lexikona* VIII. kötet [http://mek.oszk.hu/00000/00060/html/kepek/gyorv-terkep\\_dka.jpg](http://mek.oszk.hu/00000/00060/html/kepek/gyorv-terkep_dka.jpg)

<sup>20</sup> Zoltán Vilmos: Győr. In: Borovszky Samu (szerk.): *Magyarország vármegyéi és városai. Győr Vármegye. Országos Monográfia Társaság, Budapest 1908* p. 70–71.

[http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/kepek/big\\_varmpic\\_Gyor-066b.jpg](http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/kepek/big_varmpic_Gyor-066b.jpg)



Az 1914-es katonai térkép nem szolgáltat különösebb adatokat a gyárakkal kapcsolatban. Az iparvágányokat feltünteti és a nagyobb gyártelepek kivehetők, így a selyemfonó, a Gráb-gyár, a vagongyár és a szeszgyár.<sup>21</sup>

Érdemes áttekinteni a korszakunkat lezáró, 1941-ben készült katonai térképet is.<sup>22</sup> Ez a gyárakkal kapcsolatos feliratokat nem tartalmaz ugyan, de rendkívül fontos információt hordoz: pontosan jelöli az összes kiemelkedő objektumot mint katonai, illetve tájékoztató pontot: így a templomtornyok mellett a víztornyokat és a gyárkéményeket is. A térkép készítésének idején már a két világháború között létesített üzemek is állnak, tehát ezeket is ábrázolja. A térképen látható, az időközben jelentősen kibővült iparvágányhálózat. A Rába-parti rakodóvágány mellett megépült a hegyeshalmi vonalból a Rába-hídon túl kiágazó, Újvárost megkerülő és az egykori Rábca-mederben végigfutó, többek között a Kohn-féle olajgyárat is kiszolgáló vágány. A Duna-parti rakodóvágánynak kiágazása van a vagongyár és a szeszgyár felé. Nádorvárosban a Back-malom, a Gráb-gyár és a Richards-gyár rendelkezik saját vasúti kapcsolattal, Gyár városban pedig az időközben létesült bútorgyár kapott iparvágányt. Rendkívül jelentős az ágyúgyár saját belső iparvágányhálózata, mely a komáromi vonalhoz csatlakozik.

Újváros és Sziget területén – különös módon – a térkép nem ábrázolja sem az olajgyár, sem a szappangyár kéményét, noha ezek a korabeli fényképek tanúságai alapján biztosan álltak ebben az időben. Látható azonban a korábban selyemgubó-raktárként jelölt üzemi területen egy (gőz?)malom kéménye és a selyemfonó, valamint a mellette levő üzem kéménye, illetve a terület északi részén a kekszgyár kéménye. A térkép ábrázol egy gyárkéményt Révfaluban is, a Révfalusi híd északi hídfőjénél. A kéménynek van fényképes ábrázolása is Winkler Gábor könyvében.<sup>23</sup>

Nádorváros nyugati peremén áll a gyufagyár kéménye, továbbá két kémény a GySEV pályaudvarától dél felé vezető út mentén, közülük a pályaudvar szomszédságában álló szintén egy malomhoz tartozik. Különös, hogy a GySEV-delta északi oldalán szintén látunk egy kéményt, de jelentősebb ipari létesítmények nélkül. A Kelet-nádorvárosi üzemek területén megtaláljuk a Gráb-gyár két kéményét, a Richards-gyár kéményét, a Back-malom kéményét, és további két üzem kéményét. A Fehérvári út külső szakaszán, Gyórszabadhegy keleti végén jelöli a térkép a téglagyárat annak kéményével együtt.

A legtöbb kéményt természetesen Gyár városban találjuk. Az összefüggő iparterületet alkotó vagongyár és szeszgyár területén három kémény áll, tőlük északra, a Mosoni-Duna partján további kettő, melyek közül az egyik szintén egy malom kéménye. A vasút északi oldalán áll a textilgyár kéménye, a bútorgyár kéménye, egy további kémény, valamint az ágyúgyári erőmű kéménye. Végül a Belváros keleti részében megtaláljuk a Stádelgépgyár kéményének jelölését is.<sup>24</sup>

<sup>21</sup> Első világháborús katonai felmérés 1914 Műemléki nyilvántartás. Miniszterelnökség, Kulturális Örökségvédelemért felelős Helyettes Államtitkárság nyilvántartása

<sup>22</sup> Magyarország katonai felmérése, 1941 <http://mapire.eu/hu/map/hungary1941/>

<sup>23</sup> Winkler i.m. 243.

<sup>24</sup> Sinai Jenő idézett tanulmányából kiderül, hogy az ekkor már Kisalföldi Gépgyár néven működő gyárat



5. ábra. 1941-es katonai térkép a kémények jelölésével (Forrás: mapire.eu)

A térkép kémény-ábrázolásait összegezve megállapíthatjuk, hogy a második világháborút megelőző időszakban legalább 25 gyárkémény tört az ég felé a városban (5. ábra). A felsorolt kémények közül ma csupán a Kohn-olajgyár kéménye áll. A textilgyár, a Grábgyár, a Richards-gyár és az ágyúgyár kéménye eredeti helyén, de újjáépítve áll. A város további álló gyárkéményei a második világháború utáni időszakban épültek.

A térképi ábrázolások mellett fontos támpontot adnak az archív fényképfelvételek. Ezek közül ki kell emelni azt a képsorozatot, mely a Püspökvár tornyából készült. A toronyból készült legalább részleges panorámaképek rendelkezésre állnak 1880-as évek második feléből,<sup>25</sup> 1955-ből,<sup>26</sup> az 1960-as évekből,<sup>27</sup> 2013-ból és természetesen 2017-ből. A 19. századi felvételeken mai gyárkémények még nincsenek rajta, a Kohn-olajgyár kéményének az elődjét, illetve már elpusztult építményeket találunk csupán. A második világháború utáni másfél évtizedben készített képek jelentőségét pedig az adja, hogy több, az 1941-es térképen látható és azóta is álló kémény (ágyúgyár, Richards-gyár) nem látható rajtuk, amiből arra következtethetünk, hogy ezek a háborúban elpusztultak, majd a hatvanas évek után újjáépültek.

Több ipari üzembről, illetve kéményről áll rendelkezésre a második világháború előtti fényképfelvétel. Ezek egy részén kivehető a kémények alakja (nyolcszög vagy kör kereszt-

---

a második világháború pusztításai után még újjáépítették, és csupán 1952-ben költözött ki a belvárosi telephelyről.

<sup>25</sup> A kép kiállítva a Püspökvár tornyában, és közli *Borbíró – Valló* i.m. 264–265. is.

<sup>26</sup> *Borbíró – Valló* i. m. 264–265.

<sup>27</sup> A kép kiállítva a Püspökvár tornyában.

metszet, más részükön a magassági arányok adnak támpontot a tekintetben, hogy a ma álló kémény és a világháború előtti kémény ugyanaz a szerkezet-e. Az olajgyári kéményt is ábrázoló századforduló környéki fénykép és a mai állapot (9. ábra) összevetése alapján megállapíthatjuk, hogy míg a korábbi kémény teteje a horizont alatt marad, a jelenlegi jóval magasabbra emelkedik, tehát biztosan nem ugyanarról az építményről van szó. Az egyes győri gyárak, üzemek történetét feldolgozó, a kémények újjáépítésével kapcsolatos dokumentációk, adatok felkutatásával természetesen a fenti megállapítás tovább pontosítható.

### A gyárkémény mint városképi elem

A történeti városkép folyamatosan változik. Anélkül, hogy Győr római kori, középkori és kora-újkorai városképeinek elemzésébe belebocsátkoznánk, nézzük meg csupán a 18. század végi és a 19. század végi városkép közötti különbséget.

A 18. század végén még állnak a várost körülölelő olaszbástyás városfalak, ezek fogadják a városba érkezőt. A falak felett csupán az emeletes házak felső szintjei és a tetők mozgalmas világa látható. Az uralkodó, tájékozódási pontot nyújtó függőleges hangsúlyú elemek a tornyok. A Fehérvári-kapura épített Tűztorony, a Püspökvár tornya mellett a Székesegyház, a karmeliták, a ferencesek és a bencések templomának tornyai emelkednek a háztetők fölé.



6. ábra. A város látképe a Püspökvár tornyából kelet felé tekintve 1930 körül. A város peremén a vasgyár és a szeszyár kéményeinek sokasága. (Forrás: Borbíró – Valló i.m. 271.)

A 19. század végi – 20. század eleji évtizedekben ezzel szemben a városképet a gyárak területén létesített kémények, az ipartelepeken kéményerdők határozták meg. A városba vezető utak mentén szinte minden irányból ezek fogadták az utazót, hiszen az ipartelepek a nyugati oldalon Újváros és Sziget, kelet felől Gyárváros, a déli oldalon pedig Nádorváros területén, az akkori városhatár peremén létesültek (1. és 6. ábra). A századforduló környéki térképek alapján a mai bevezető főutak még nem épültek ki. Nyugat felől a városba vezető útvonal ekkor még Újvároson, a mai Kossuth Lajos utcán át vezetett, a keleti irány a Budai úton, dél felől pedig a Pápai úton, a Hosszú utcán (ma Bartók Béla út) és Fehérvári úton érkezhettünk a városba. Mindegyik útvonalat ipari üzemek szegélyezték.

A városhoz közeledve, az ipartelepeket elérve a kémények mellett meghatározóak a korábban soha nem látott méretet elérő ipari csarnokok, gyárépületek.<sup>28</sup> A belvároshoz közeli üzemek, így a Meller-féle olajgyár, vagy a szigeti üzemek kéményei természetesen a belváros látványában is szerepet játszottak. A város tornyaiból kitekintve pedig minden irányban kémények és ipari épületek jelezték a városhatárt.

### A gyárkémény mint mérnöki alkotás

A történeti épületszerkezeteket bemutató általános szakirodalom<sup>29</sup> gyakorlatilag nem foglalkozik a nagyobb kéményekkel, gyárkéményekkel. Budapest Főváros Levéltárában azonban találunk néhány 19. századi kéményről készült tervet (7. ábra), melyeket érdemes építészeti és szerkezeti szempontból is tanulmányozni.<sup>30</sup> Az ábrázolások alapján a kémények kiszélesedő, négyzet alaprajzú pontalpra támaszkodnak, mely a század közepe táján még téglából, a század végén már betonból készült. A falazott szerkezetű kéményekhez nagy szilárdságú téglát használtak, hiszen a nagy magasság mellett viszonylag karcsú keresztmetszetű falazatnak kellett az önsúlyból és a szélteherből adódó terheket elviselni. A falazattal szembeni másik fontos követelmény a vegyi anyagoknak való ellenállás volt, mivel a kéményen keresztül távozó füstgázok agresszív anyagokat is tartalmazhattak.

A kedvezőbb stabilitás elérése érdekében a falazat vastagsága a talajtól a kémény csúcsáig folyamatosan vékonyodik, és ezzel együtt a kéménykürtő keresztmetszete is

<sup>28</sup> *Vörös Károly*: Gazdaság és társadalom a dualizmus korában. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr. Városhatár tanulmányok. Győr, 1971. 371–372.

<sup>29</sup> *Sobó Jenő*: Középités tan I–II. Jubileumi reprint kiadás. Soproni Egyetem Faipari Mérnöki Kar, Építészeti Tanszék. Sopron, 1998., *Déry Attila*: Történeti szerkezet. Budapest. 2002.

<sup>30</sup> Budapest Főváros Levéltára HU BFL - V.17.a.302 – 528 Király fürdőbe új kémény emelése 1867.

Budapest Főváros Levéltára HU BFL - XV.17.a.302 – 912 gőzkazánhoz kémény 1870.

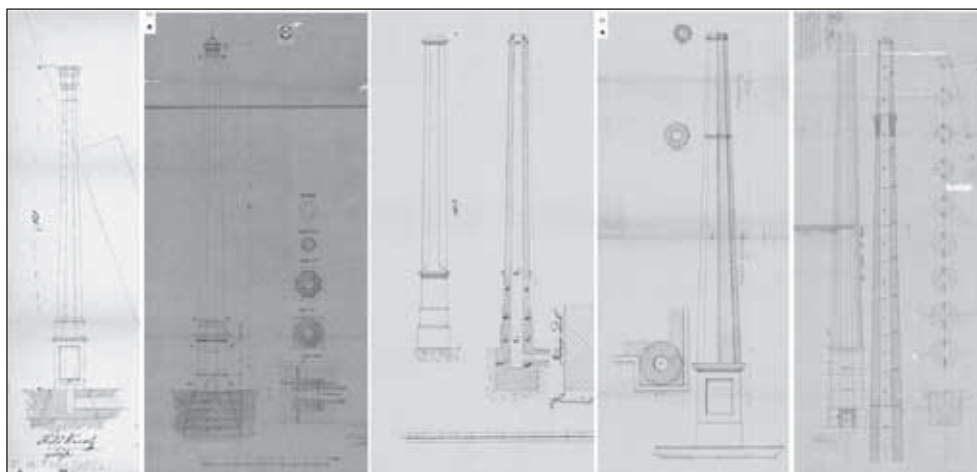
Budapest Főváros Levéltára HU BFL - XV.17.a.302 – 956 kémény építése és gőzkazán befalazása 1870.

Budapest Főváros Levéltára HU BFL - XV.17.d.329 - 5534-O, 1-3., 5. f. Budapesti Műszaki Egyetem – Gyárkémény és Observatórium 1909.

Budapest Főváros Levéltára HU BFL - XV.17.a.302 – 775 gyárkémény terve 1869.

Budapest Főváros Levéltára HU BFL - XV.17.a.302 – 481 a volt Werther-féle gyár telkén kazánkémény építése, 1866.

Budapest Főváros Levéltára HU BFL - XV.17.b.312 - 1659/1869 gyárkémény 1869.



7. ábra. Kémények tervei az 1860–70-es évekből. Jellemző a párkánnyal lezárt négyzetes alépitmény és a nyolcszögű kéményttest. (Forrás: BFL - XV.17.a.302 – 481; BFL - XV.17.a.302 – 528; BFL - XV.17.a.302 – 912; BFL - XV.17.b.312 - 1659/1869)

csökken. A 19. század második felében épített kémények alsó része négyzetes vagy nyolcszög keresztmetszetű hasáb függőleges falakkal. Ezt a lábazati részt kívül egy tagozott párkány zárja le, és erről indul a korai példák esetében szinte mindig nyolcszög keresztmetszetű, felfelé keskenyedő kéményttest. A belső kürtő ezeknél a kéményeknél is kör keresztmetszetű, nagy valószínűséggel a füst gyorsabb áramlása érdekében. A kémény felső peremén többnyire szintén párkányt alakítottak ki, melyet díszítő szerepén kívül egy, a falazott szerkezet tetején szükséges merev perem létrehozása is indokolt. Az 1870-es években már találkozunk kör keresztmetszetű kéménnyel, de ez a típus vélhetően a századforduló után terjedt el széles körben (7. ábra). Ilyen, 19. századi típusú kéménye volt Győrött a legtöbb üzemnek, így a Kohn-féle olajgyárnak is a századforduló utánig, a mai kémény megépítéséig (8. ábra).

A nyolcszögű kémények mind eltűntek a városképből, egyedül az ágyúgyári kémény szintén oktagonális lábazati része és párkánya emlékeztet erre a korszakra. Ez viszont a típus egy rendkívül késői, az 1910-es években épült példája, a lábazati rész fölött álló kémény pedig egy későbbi átépítés eredménye. Egy 1955-ben a Püspökvár tornyából készült fényképen<sup>31</sup> nem látszik a kémény, ugyanakkor a hatvanas évekbeli panorámafotón<sup>32</sup> már ismét megtalálható.

A 20. század első évtizedében terjedtek el a henger alakú kémények. Ezeket nem csak az új üzemekhez telepítették, hanem a korábbi kéményeket is több esetben átépítették. A Győrött álló történeti gyárkémények mindegyike ebbe a csoportba tartozik. Közülük legrégebbi a Kohn-féle olajgyár golyvás kéménye.

<sup>31</sup> Borbíró – Valló i.m. 264–265.

<sup>32</sup> A kép kiállítva a Püspökvár tornyában

A kémények falazatának teherbírását acél abroncsokkal lehet növelni. Ilyen fémgyűrűs megerősítése van az olajgyári- és az ágyúgyári kémény felső szakaszának – utóbbi nagy valószínűséggel utólagosan készült.



8. ábra. A Kohn-olajgyár nyolcszögű kéménye. (Forrás: Hegyeshalmi Fischer Elemér – Lovas Zsigmond: Ipar, kereskedelem, közlekedés és vízügy. In. Borovszky Samu (szerk.): Magyarország vármegyéi és városai. Győr vármegye. Országos Monográfia Társaság, Budapest 1908. 147.)

### A gyárkémény mint műemléki érték

A műemléki érték szakmai definícióját az 1964-ben elfogadott *Velencei karta* fogalmazta meg.<sup>33</sup> A karta egyik leglényegesebb megállapítása, hogy a nagy művek mellett a szerényebb alkotások is védendők, amennyiben egy adott társadalomnak, egy adott kultúrának kiemelkedő emlékei. Az ipari épített örökség jelentőségét felismerve alkotta meg a TICCIH<sup>34</sup> 2003-as konferenciája *Az ipari örökség védelméről* szóló nemzetközi kartát.<sup>35</sup>

A karta definiálja az ipari örökség fogalmát, leszögezi, hogy ipari örökség minden, az eszközkészítéssel, az ipari termeléssel az őskortól kezdődően fellelhető emlék. A világ társadalmát, gazdaságát átformáló ipari forradalommal sokasodnak meg az ipari örökség körébe tartozó tárgyi- és szellemi emlékek, köztük az épületek is. Az ipari örökség társadalmi értékét technológiai és tudományos szempontból a gyártás, a mérnöki tudomány és az építés adja. Az épületek kiemelkednek magas tervezési, kivitelezési minőségükkel.

<sup>33</sup> A teljes szöveget közli: Román András (szerk.): *Karták könyve. Műemlékvédelmi dokumentumok gyűjteménye.* ICOMOS Magyar Nemzeti Bizottság, Budapest. 2002. 16–18.

<sup>34</sup> The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage.

<sup>35</sup> Nyizsnijy Tagil karta az ipari örökség védelméről, 2003. A karta szövegét lásd: Román i.m. 92–96.

A karta bevezeti az ipari táj fogalmát is, melyet szintén értékként jelöl meg. Az ipari örökség védelmének kialakításakor az általános műemlékvédelmi elvek mellett figyelembe kell venni az épületállomány speciális helyzetét, a hasznosíthatósággal kapcsolatos kérdéseket.

A TICCIH-en kívül több civil egyesülés is foglalkozik az ipari örökség számbavételével, megőrzésével. Közülük érdemes kiemelni az E-FAITH<sup>36</sup> szervezetet, mely önálló honlapot is működtetve próbálja meg az európai ipari kultúrát megismertetni és megőrizni. Érdeklődésük kiterjed az ipari épületeken túl a történeti ipari tevékenység egyéb műszaki emlékeire is.

Magyarországon a nemzetközi karták irányelveit az Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény, A kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény és a hozzájuk kapcsolódó végrehajtási rendeletek emelik jogszabályi szintre. A műemlékként védett tucatnyi ipari épületből mindössze néhány tartozik a tárgyalt korszak nagyipari emlékei közé, a többi jellemzően a falusi kisipar emléke (vízi- vagy szélmalmok, illetve kovácműhelyek).

Sajnos napjaink társadalma – beleértve az építész szakmát is – még kevéssé ismerte fel a 19. századi épületeknek az építészeti, kultúrtörténeti értékét, rendkívül kevés a műemlékként védett épület ebből a korszakból. A hazánk múltját kiválóan reprezentáló, akár jó műszaki állapotú épületek sorát bontjuk le vagy szabadítjuk meg értékes, kormeghatározó értékeitől.

Ennek következtében mára Győr történeti ipari építészetéből vajmi kevés maradt meg. Az olajgyári kéményhez hasonló kémények mindegyike – az ágyúgyári kémény lábazati részének kivételével – a második világháború utáni (újja)építés eredménye. A Nádorvárosban álló Gráb-gyár és Richards-gyár, valamint a Gyárvárosban található egykori szövőgyári és ágyúgyári kémény városképi szempontból tekinthető történetinek, hiszen korábbi kémények helyén állnak. A 19. századi gyárépületek közül a már említett szeszgyár, a korai 20. századiak közül a Rába partján álló csipkefüggöny-gyár, az ágyúgyár és a Gráb-gyár épületei emlékeztetnek az egykori gazdag ipari építészetre. A Kohn-olajgyár, valamint a legjelentősebb ipari építészeti együttest képező vagongyár épületeit 2000 után bontották el, az olajgyári kémény társát 2016. július 20-án robbantották fel...

A műemlékvédelem egyik legfontosabb tevékenysége a funkciójukat veszített épületek új élettel való megtöltése. Amíg ez a flexibilisen alakítható, tágas belső terekkel rendelkező ipari csarnokok körében egyszerűnek tűnő – a valóságban mégis viszonylag ritkán megvalósuló – feladat, addig a speciális adottságokkal rendelkező kémények esetében jóval nehezebb funkciót találni. A győri példák között a mobiltelefon-hálózat szolgáltatók berendezéseinek elhelyezésén kívül más, újrahasznosított kéményt nem találunk.

A méreteikkel kiemelkedő ipari épületek, de különösen az erőteljes, hangsúlyos vertikális motívumként megjelenő gyárkémények rendkívül fontos elemei a városképnek. A funkciójukat elvesztett épületek hasznosítása természetesen nem könnyű feladat, de kihasználva ezen építmények történetiségét, egyediségét, különlegességét, biztos, hogy egy-

<sup>36</sup> European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage, <http://www.industrialheritage.eu>

egy városrész meghatározó építészeti elemeként megőrizve, a múlt és a jelen közötti kapcsolóként a jövő generációjának is identitásformáló, szellemi-lelki építőelemévé válhatnak.

## Gyárkémények a mai városképben

Amint azt már korábban említettük, Győrött ma csupán egy második világháború előtti kémény tör az ég felé, további négy pedig korábbi kémények helyén, áll. Ezek építési idejüket tekintve: Kohn-olajgyár kéménye (1911), ágyúgyár kéménye (1913, újjáépítve 1955 után), Richards-gyár kéménye (1918, újjáépítve 1955 után), szövőgyár kéménye (1901, újjáépítve a hatvanas években) és Gráb-gyár kéménye (1923, újjáépítve). Ezeken kívül a városképet gazdagítják a vasútállomás mellett, az Iparcsatorna keleti partján és a vasút keleti deltája mellett álló kémények, de ezek már új városképi helyzetben, a második világháborút követő időszakban épültek. Az állomás melletti és az Iparcsatorna-parti még téglafalazattal, utóbbi csoportból is egy még téglából, további három már vasbeton szerkezettel készült. Összesen tehát jelenleg 11 nagy méretű, városképi szempontból jelentősnek tekinthető gyárkémény áll a városban.

A város különböző pontjain magasodó kémények látványa természetesen jóval kevésbé hangsúlyos, mint a 20. század elején még álló kéményerdő, de ennek ellenére a messziről látható kémények meghatározó városképi elemek. A kémények városképben való megjelenése két különböző jellegű nézőpontból érvényesül: az utcaszintről, illetve a magas kilátási pontokból.

Utcaszintű nézőpontot rendkívül sok helyen találunk a városban, hiszen a kémények általában a térfalakat alkotó épületek teteje fölé emelkednek, így távolabbi pontokból is jól láthatók. A hangsúlyos függőleges építészeti elemek minden esetben gazdagítják a városképet, változatosabbá, érdekesebbé teszik azt. Ugyanakkor a magas épületek általában orientációs pontként is szolgálnak, segítenek a városban való tájékozódásban. Kérdés, hogy az egymáshoz nagyon hasonló – első pillantásra teljesen egyformának tűnő – gyárkémények be tudnak-e tölteni ilyen jellegű feladatot. Míg egy történeti városképben messziről látható hangsúlyos elem (templomtorony, városháza tornya, magában álló oszlop vagy obeliszk) elérhető, azaz közel tudunk menni hozzá, megállhatunk a tövében és ezzel egyértelműen meg tudjuk határozni azt a helyet ahol áll, addig a gyárkémények általában zárt kerítéssel körbevett, nem bejárható, nem megközelíthető iparterületeken állnak, így pontos helyük nehezen meghatározható, emiatt a városban való tájékozódást is kevésbé tudják szolgálni. A Kohn-olajgyár szigeti kéménye a gyár elbontásával ilyen szempontból teljesen új helyzetbe került, hiszen szabadon megközelíthető, a városszöveti helyzete egyértelműen pozicionálható (9. ábra). Golyvás kialakításának köszönhetően pedig markánsan elkülönül a többi hasonló építménytől, ezáltal fontos orientációs pontnak tekinthető. Hasonló, szabad téri helyzetben áll az egykori textilgyár kéménye a Fehérvári úton.

A gyárkémények látványa a háztetők fölé emelkedő magas kilátópontokból érvényesül leginkább. Ezek közül a magasabbak a tornyok, magas épületek, melyek között kiemelkedő helyet foglal el a Püspökvár kilátótoronyként is működő tornya a Káptalan-

dombon, a város központjában (10. ábra). A torony korábban is fontos kilátópontja volt a városnak, ennek köszönhetően több (panoráma)kép is készült innen. A toronyban kiállított, 1960-as években készült panorámakép és az 1941-es kéményeket ábrázoló térkép összevetése arra enged következtetni, hogy a történeti kémények többsége a második világháborúban pusztulhatott el. A panorámaképen a ma álló építményeken kívül csupán a vagongyár és a szeszgyár területén látunk álló kéményeket. A vasútállomási kémény már áll ebben az időben. Ennek városképi szerepe érdekes amiatt is, hogy a Vásártéren álló Meller-olajgyár korábbi kéményének helyéhez közel áll, ezáltal egy 19. századi városképi elem folytatásának is tekinthető.



9. a) és b) ábra. Az olajgyári kémény városképi megjelenése a gyárépületek lebontása előtt (Harsányi Eszter építészmérnök gyűjteményéből) és jelenleg



10. ábra. Kémények a horizonton. Kilátás a Püspökvár tornyából nyugat felé

A körképen<sup>37</sup> a kémények mellett természetesen további hangsúlyos, a háztetők fölé emelkedő városképi elemeket is látunk: a történeti városképet a templomtornyok, illetve a városháza tornya határozza meg, melybe éles kontrasztként ékelődik bele a színház zsinórpadlása. A külvárosokban a 20. század második felének függőleges motívumai: lakótelepi magasházak, víztornyok, a tv torony, telekommunikációs állomások acél rácsos szerkezetű tornyai, mezőgazdasági tárolók silói.

A további magas pontokból készített látképek elemzése helyett nézzük meg, hogy a városban járva mely fontos pontokról játszanak szerepet a városkép alakításában a kémények, különös tekintettel az olajgyári kéményre. Ahogy korábban említettük, a kémények a hétköznapi forgalom elől többnyire elzárt helyeken emelkednek, ez alól kivétel a gyár elbontásával egy tágas térség közepére került olajgyári- és textilgyári kémény. A városi épületeknél sokszor magasabb építmény tövében állva nem is tudjuk befogni szemünkkel az építményt, ahhoz nagyobb távolságra kell tőle távolodnunk. A kémény méretének köszönhetően a város több pontjáról látható. Ezek közül ki kell emelnünk a város fő közlekedési útjait, ezeknek is a magasan, felüljárókon vezetett szakaszait. Nyugat felől a városba érkezve a Rába-hídon áthaladva a Püspökvár- a Székesegyház és az újvárosi templomtornyok között az olajgyári-kémény látványa fogadja az érkezőt. Ugyanígy fontos eleme a vasútállomás nyugati végénél levő felüljárón észak felé haladók által látott városképnek. A Jedlik-hídon nyugat felé haladva az Újvárosi templomok tornyai között szintén fontos a kémény látványa. Gyalogosan a Rába-part Petőfi-híd környéki szakaszáról (11. ábra), a Révfalusi hídról, illetve a Bercsényi liget felől látjuk a legjobban. A város többi kéményének természetesen számtalan feltárulási pontja van. Ezek részletes felsorolásáról és képi bemutatásáról helyhiány miatt kénytelenek vagyunk lemondani.

<sup>37</sup> A kép 2013-ban készült, ezért az olajgyár akkor még álló második kéménye is látható rajta.



11. ábra. Az olajgyári kémény a Rába partjáról a Kossuth utcai katolikus és a Petőfi téri református templom tornyával

A gyárkémények, mint jellegzetes ipari építészeti elemek telepítésekor, tervezésekor a városképi szempontok egyáltalán nem játszanak szerepet, és általában nem is képezik városesztétikai elemzések tárgyát.<sup>38</sup> Ettől függetlenül a kémények sok helyről látható, a 20. század első felében meghatározó, de a mai városképben is fontos szerepet játszó motívumok.

A Győr városképében sok helyről látható, a Kohn-féle olajgyár golyvás kéménye különleges kialakításánál fogva játszik fontos szerepet a városképben. Az építmény különleges értékét adja, hogy a ma álló győri gyárkémények közül a legrégebbi, az egyetlen első világháború előtti építmény. Egyedisége és történetisége, valamint esztétikai értéke miatt mindenképpen érdemes a megőrzésre.

---

<sup>38</sup> Pogány Frigyes egyáltalán nem foglalkozik az ipari építészettel mint a városképet formáló jelenséggel (*Pogány Frigyes: Terek és utcák művészete. Budapest. 1960*).

Kubinszky Mihály professzor úr pályája kezdetén, 1950 és 1957 között a Soproni Magasépítő Vállalatnál (később Győr Megyei Építő Vállalat) építésvezetőként fontos épületek, épületegyüttesek kivitelezési munkáinak szervezésében vett részt, például Soproni Asztalosárugyár, Petőházi Cukorgyár, Fertődi Laktanya. Diplomájának megszerzését követően 15 évig dolgozott a méltán neves és elismert Rados Jenő professzorral a fertődi Esterházy-kastély helyreállításán. Ezeken kívül számos tervezési és rekonstrukciós munka fűződik nevéhez, úgymint a Tanulmányi Erdőgazdaság Fűrésztelepének és a Botanikus Kert növényházának tervezése, illetve a Soproni Vasöntöde és a Soproni Hőerőmű rekonstrukciós munkái. A MÁV História Bizottságának tagjaként – a vasúti magasépítmények történeti kidolgozása nyomán – részt vett az arra érdemes vasúti épületek rekonstruálásának előkészítésében is. A felsorolt munkák mellett említést érdemelnek az Erdészeti és Faipari Egyetem Magasépítés Tanszékének kötelekében végzett műszaki szakértési és a Sopronban megvalósult lakóháztervei (pl. Deák téri foghíj)beépítés, sorházak a Fűzfa soron, nyaralók a Lőverben). A jogutód Soproni Egyetem hagyományörző hallgatósága számára mára emblematikussá vált – mindmáig „KISZ-ház” néven ismert – Ifjúsági Ház épülete azonban kevésbé ismert, melynek tervezési és kivitelének irányítási munkáiban Kubinszky Mihály fiatal tanársegédként vezető szerepet vállalt.<sup>1</sup>

A Magyar Királyi Bányászati és Erdészeti Akadémia és jogutód intézményeinek legendás hallgatói szervezete, a boldog emlékéü Ifjúsági Kör 1949. május 7-én feloszlatta magát.<sup>2</sup> Az Ifjúsági Kör II. Rákóczi Ferenc utca 13. szám alatti házat – a közösségi lét fontos színhelyét –, a főiskolások elvesztették. A Magyar Egyetemisták és Főiskolások Szövetsége (MEFESZ) keretében jelentősen megváltozó – a szocialista politikai konstellációnak megfelelő – szemlélettel szervezték a hallgatóság életét. A következő éveket az állandó változások jellemezték. Az 1950-es évben politikai indíttatással szintén országos szinten hívták életre a Dolgozó Ifjúság Szövetségét (DISZ), amely megalakulását követően hét évvel, azaz az 1956-os forradalom után átszerveződött, és Kommunista Ifjúsági Szövetség (KISZ) néven a DISZ utódszervezeteként működött, és meghatározó szerepe lett a főiskola hallgatói életének szervezésében.

A hallgatóság igénye ezekben az időkben a nélkülözött közösségi tér iránt egyre fokozódott, így nem tettek le egy ifjúsági hely kialakításának gondolatáról. A Soproni Egye-

<sup>1</sup> Dr. Kubinszky Mihály személyi anyaga a Soproni Egyetem Központi Levéltárában érhető el (a továbbiakban SOE-KL) 22.E 18.

<sup>2</sup> Wisnovszky Károly: Ötven éve ölték meg az Akadémiát. Egy szemtanú vallomása In. Erdészettörténeti Közlemények 44. (1999), 81–137.; Ruhmann Jenő: A Bánya-, Kohó és Erdőmérnök hallgatók Ifjúsági Körének agóniája és halála. In: Soproni Műhely 1996. október, 6–7. sz.

tem című lap 1958. májusi számában a következőket olvashatjuk az Egyetemi Clubház építéséről: „Még a félév elején felvetődött az egyetemünkön az a gondolat, hogy építsünk kultúrotthonot, ahová elmehetünk szabadon szórakozni és pihenni. Azóta 3 hónap telt el, és nem mondhatjuk azt, hogy tétlenül. Ha valaki nyitott szemmel jár, az láthatja, hogy most már a gondolat kezd valóra válni.”<sup>3</sup>

Ezzel kapcsolatban számos alternatíva vetődött fel. Zambó János dékán javaslata szerint egy romos ház saját erőből történő felújítása is ésszerű megoldás lehetett volna. Ez azonban nem volt kivitelezhető. Miközben alkalmas épületet kerestek, arra a gondolatra jutottak, hogy ezen épületek társadalmi munkában bontott anyagából, hallgatói összefogással felépülhetne az áhított művelődési ház. A költségekhez a hallgatóság három felvett előadásának bevételével kívánt hozzájárulni.<sup>4</sup>



1. kép. Polgári ház a II. világháborús bombázást követően a soproni Hunyadi utca és a Béke út sarkán. Sarkady Sándor gyűjteményéből.

A főiskolások kezdeményezésére és aktív részvételével, valamint a főiskola akkori igazgatóhelyettese, Gál János professzor támogatásával az 1958-as év elején elkezdődhetett az „egyetemi clubház” tervezése. A megalakított Építési Bizottság létrejöttét követően három hónappal kijelölte a klubház helyét, és gondoskodott a telek megszerzéséről is.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> *Benyőcs Ferenc*: Egyetemi clubház építéséről. In Soproni Egyetem c. diáklap (1958), 16. p., Soproni Egyetem Központi Könyvtár és Levéltára (a továbbiakban SOE KKL)

<sup>4</sup> KISZ Művelődési Ház születése. In Soproni Egyetem c. diáklap, (1959) 1–5 p.

<sup>5</sup> *Benyőcs* 1958. i.m. 16–17. p.

A kezdeményezést az egész erdész szakma, Sopron város és számos pártoló szervezet – a Soproni Sörgyár, a Vasöntöde, és még a magyar Honvédség is – magukénak érezte, így a diákság sokfelől kapott anyagi és egyéb támogatást, segítséget az építkezéshez. A megvalósításhoz anyagiakkal többek között a főiskola, a városi tanács, a Földművelésügyi Minisztérium Szakoktatósági Főigazgatósága, illetve Erdészeti Főigazgatósága, továbbá a Tanulmányi Erdőgazdaság járult hozzá. Az Országos Erdészeti Főigazgatóság (OEF) és az erdőgazdaságok a 800.000 Ft összköltségvetésű építkezéshez 400.000 Ft anyagi támogatást nyújtottak az Erdőmérnöki Főiskola hallgatósága számára.

A főiskola vezetése ekkor fordult a Földművelésügyi Minisztérium Szakoktatósági Főigazgatóságához, akik a kérést azonnal fogadták, és biztosították az építkezés befejezéséhez szükséges anyagi fedezetet, valamint a Nehézipari Minisztériummal kötött tárcaközi megállapodás eredményeként a berendezéshez szükséges anyagi forrás is rendelkezésre állt.<sup>6</sup>

Az építéshez a városi vezetés és az Állami Tanulmányi Erdőgazdaság építőanyagot (homokot és követ) adott, de az anyagok kitermelését a hallgatóságnak önerőből kellett megoldania. A 100 m<sup>3</sup> kő kitermelése kézi erővel kivitelezhetetlen lett volna. A főiskola ifjúságának a Tatabányai Szénbányászati Tröszt volt a segítségére, akik a kitermeléshez eszközöket biztosítottak, továbbá a szállítási feladatokat részben vállalták. Fennakadások nehezítették e munkát, amiről szintén beszámolt az ifjúság. A megoldásra váró logisztikai, technikai problémák mellett néha az is előfordult, hogy az adott évfolyamról a munkára beosztott emberek nem jelentek meg az építkezésnél. Mindazonáltal az építkezés munkálataival kapcsolatban „erőben és lelkesedésben bizakodva” zárja gondolatait Benyőcs Ferenc bányamérnök hallgató.<sup>7</sup> Az építkezéshez a városi tanács a Hunyadi utca – Béke út sarkán egy, a II. világháború bombázáporában megsemmisült polgári ház helyén biztosított telket (1. kép).

Az 1950-es évek építészeti stílusának megfelelő, modern architektúrájú épület tervezését a főiskola Építéstani Tanszékének három oktatója: Winkler Oszkár professzor, Strausz József adjunktus és Kubinszky Mihály tanársegéd végezték. A központi fűtés terveit a Faipari Géptani Tanszék készítette. Miután megkapták az építési engedélyt, Kubinszky Mihály építész, tanársegéd vezetésével megkezdődhetett a földszintes, L-alakú épület terveinek kivitelezése (2-4. kép).<sup>8</sup>

Az építkezés koordinálását és részben a kivitelezés munkálatait is az Építésügyi Minisztérium Győr megyei Állami Építőipari Vállalat végezte.<sup>9</sup> A munkából azonban a hallgatóság és a főiskola fiatal oktatói gárdájának szervezett csoportjai is kivették részüket. Strausz adjunktus úr „*még a csákány nyelet is megfogta, és demonstrálta a fiataloknak, hogy a jó mérnök a csákánnyal is éppen úgy tud bánni, mint a ceruzával.*”<sup>10</sup>

<sup>6</sup> KISZ Művelődési Ház születése i.m.

<sup>7</sup> Befejezéshez közeledik a K.I.Sz. Ifjúsági ház építése. In: Soproni Egyetem c. diáklap (1958) 8 p. (SOE KKL)

<sup>8</sup> KISZ Művelődési Ház születése 1959. i.m.

<sup>9</sup> Benyőcs 1958. i.m.

<sup>10</sup> KISZ Művelődési Ház születése 1959. i.m. 3. p.



2. kép. Az „egyetemi club” homlokzatterve. Eredeti tervek: Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára, 15129/1958. (Digitalizált másolat: SOE KL).



3. kép. A KISZ-ház építése. A felvételt Kubinszky Mihály készítette (SOE KL).

Míg a diákok a nyári szünidőt töltötték, az építkezés töretlenül haladt, tető alá hozták a klubház épületét, sőt megkezdődött a belső munkák kivitelezése is. Őstől a munkaerő hiánya is mérséklődött, hiszen visszatértek az építőipari vállalat munkásai a nyári szabadságukról, így ismét teljes erővel folytatódtak a munkálatok. Örömmel számol be a főiskola diáksága a pénzügyi nehézségek sikeres leküzdéséről, így már csak az volt a kérdés, hogy a kivitelező vállalat eleget tud-e tenni ígéretének, miszerint az épület 1958. novem-



4. kép. A KISZ-ház falazása. A felvételt Kubinszky Mihály készítette (SOE KL).

ber 7-ére készül.<sup>11</sup> A munkálatok előrehaladtával az ifjúság társadalmi munkában elsősorban az udvaron és az utcán visszamaradt törmelék eltávolításán dolgozott, amihez szállítójárművet ugyancsak a Tanulmányi Erdőgazdaság biztosított számukra. Eközben a homlokzaton az utolsó simításokat végezték a szakemberek; vakolták, színezték az épületet, és már csak néhány asztalosmunka váratott magára. Az elkészült aljzatbetonra lerakták a parkettát, elkészültek a belső burkolatok is (5. kép).

Az '50-es évek lehetőségeihez mérten egy kiváló minőségű, igényesen megtervezett és felépített épület jött létre. Az előcsarnok kialakítása igazán elegáns volt; díszes vörös műkőburkolatot kapott, míg a falakat mellvédmagasságig tölgyfa lambériával burkolták. A belső oszlopok helyszínen felhordott műkő burkolata az oldalfallal megegyező színben készült el. Sajnos mára a belső tér többszöri átalakítását követően az előcsarnok elvesztette eredeti pompáját.

Az eredeti tervekben még hagyományos, kályhás fűtési megoldás szerepelt, azonban az anyagi feltételek kedvező alakulása lehetővé tette a központi fűtés rendszerének kialakítását. A nagyterem mennyezetének kazettáiban és az oldalfalakon elhelyezett opálencsék biztosították a kellő megvilágítást.<sup>12</sup> Ez idő tájt elkészült a bebútorozási terv is. Mintegy 200 szék elhelyezését tartották kívánatosnak a nagyteremben, ami ilyen módon

<sup>11</sup> Egyetemi clubház építéséről. In Soproni Egyetem c. diáklap, (1958.) 16 p. (SOE KKL)

<sup>12</sup> Befejezéshez közeledik a K.I.Sz. Ifjúsági ház építése, 1958.



5. kép. A KISZ-ház építése. A felvételt Kubinszky Mihály készítette (SOE KL)

kiválóan alkalmassá válhatott – mind kialakítása, mind pedig berendezése szempontjából – nagyobb rendezvények megtartására is. A televíziós szoba 30 néző számára kínált kapcsolódási lehetőséget egy televízióval és egy zeneszekerénnyel. A fentiek alapján okkal adott hangot a hallgatóság azon szívbéli reményének, miszerint még az 1958-as évben teret kaphat a KISZ-házban az ifjúsági élet.<sup>13</sup>

Az áldozatos munka, a tenni akarás és a nagyszabású közösségi összefogás gyümölcseként 1959. március 22-én adhatták át az ifjúsági élet korszerű épületét, amelyet Bors László újságíróról, a Tanácsköztársaság soproni vádbiztosáról neveztek el. A „KISZ-ház” ünnepélyes keretek között lezajlott átadásáról a Kisalföld hasábjain is beszámoltak (6. kép).<sup>14</sup>

A pezsgő hallgatói élet emblematikus helyszíne lett a máig is „KISZ-ház” néven ismert épület. A klubház 200 fő befogadására alkalmas előadóteremmel és színpaddal rendelkezik, helyet kapott az épületben egy könyvtár, egy klubszoba, valamint televíziószoba és a ruhatár is. Kiváló lehetőséget kínált az igényes szórakozásra – színpadi művek és zenei előadók estek, szombat délutáni klubestek szervezésére.<sup>15</sup> Az épület ifjúsági rendezvények széles sorának adott otthont az elmúlt majd’ hat évtized során. A szakkörök és

<sup>13</sup> KISZ Művelődési Ház születése 1959. i.m.

<sup>14</sup> Az egyetemi művelődési ház megnyitója. In: Kisalföld (1959) 3. 24.

<sup>15</sup> Befejezéshez közeledik a K.I.Sz. Ifjúsági ház építése 1958.



6. kép. Az egyetemi művelődési ház megnyitója a Kisalföld 1959. március 24-i számában  
(Digitalizált másolat: SOE KL)

a diákszínpad mellett számos szakmai program színtere is volt egyben, hiszen a mérnök-továbbképzőket, tudományos ülésszakok szimpóziумait, esetenként a nyári egyetemek előadásait is itt tartották meg (7. kép).

A ház alagsora 1970-ben átépítés keretében bővült, ugyanis lelkes hallgatói részvétellel kialakították a Pinceklubot. Nyilván megvoltak ekkor is a hallgatói élet – a zenés-táncos események – jól megszokott színterei, mint például a Sotex vagy épp a Bástya, a hallgatóság viszont szeretett volna egy olyan helyet, aminek „aurája van”, amit igazán magáénak érezhet (8. kép). Kiss János – ekkor III. évfolyamos faipari mérnökhallgató – az Erdészeti és Faipari Egyetem lapjában 1970-ben közölt riportjában bizakodásának adott hangot, miszerint rövid időn belül elkészülhet az áhított „Pince”. Kialakítására a diákélet ekkorra már jól bevált színhelyét, a „KISZ-házat” találták alkalmasnak a tervezői csoport hallgatói. Az Ifi-ház alatti belső pincehelyiséget hatvan fő kényelmes befogadására alkalmas alapterülettel kívánták átalakítani. A belső tér tervei hűen tükrözték a hallgatóság által megálmodott miliőt: „A falak falburkolást kapnak, a terem belső végén bárpult fog állni. Hangulatvilágítás, kis asztalok, kárpitozott bútorok teszik kellemessé az ott tartózkodást.”<sup>16</sup>

Az 1970/71-es tanévben már készen volt a költségvetési terv, megtörtént a különféle szakipari munkák felmérése. A diákság ügyét támogatva a berendezés anyagszükségletére állami felajánlások érkeztek. A bútorzatot a tanműhelyben tervezték elkészíteni a

<sup>16</sup> Kiss János: Pinceklub. In: Soproni Egyetem – Az Erdészeti és Faipari Egyetem lapja (1970) 1969/70. 3. sz. (SOE KKL) 15.



7. kép. Szombat este a KISZ-házban. A felvételt Tarjáni Antal készítette (Digitalizált másolat: SOE KL)



8. kép. Hangulatkép a Pincében (Fotó Tarjáni Antal, 1975)

faiparos hallgatók. Mindehhez, és a pinchelyiség átalakításához a hallgatóság tevékeny közreműködésére számítottak. Ekkor még a végleges jóváhagyás nem született meg, és az anyagiak sem voltak teljes egészében biztosítottak, de a fiatalok szívügyüknek tekintették a feladatot. Az oktatók is támogatták a klub kialakítását, többek között Béli Ferenc oktatási rektorhelyettes, a Fizika Tanszék vezetője pártfogásával tevékenyen járult hozzá a tervek elkészítéséhez, azok kiviteléhez.

1970/71-ben elkezdődhetett a tervek megvalósítása, ki-ki szabadidejét feláldozva segítette a munkát. A „műszakok” szervezése nem volt könnyű feladat, hiszen a változó egyéni szabadidő megnehezítette a brigádok kialakítását és koordinálását. Általában délután dolgozott a lelkes ifjúság, de az „éjszakai műszakok” sem voltak ritkák. *„Mindent összevetve: bár félfüllel halljuk az időnként meg-megszólaló – gátló – visszamaradást okozó – demoralizáló véleményeket, azért a karaván halad. Halad, mert villanyszerelőink, lakatosaink, asztalosaink, kárpitosaink, anyagbeszerzőink, kőműveseink, kubikosaink, szállítómunkásaink, mind főfoglalkozású egyetemi hallgatók – erdészek és fások vegyesen... A mind égetőbbé váló igények – meghitt, sajátunknak érzett olcsó szórakozóhely hiánya – szükségessé tették a felsorolt szempontokat kielégítő, más egyetemeken már jól bevált pinceklub létesítését.”*<sup>17</sup> A klub 1971-ben készült el erdőmérnök és faipari mérnök hallgatók fáradságot nem kímélő munkája nyomán. Az országban addig ilyen mérvű tenni akarásra hallgatói körökben nem nagyon volt példa, hiszen valóban ők maguk, a két kezükkel alkották meg a klubot, egyetemi tanulmányaik megkezdése előtt szerzett iparos ismereteikre támaszkodva. Természetesen nem sikerülhetett volna mindez, ha a tanszékek, oktatók, az egyetemi dolgozók nem segítik az ifjúság törekvéseit – hasonlóan a Pincének otthont adó Ifi-ház építéskor tapasztalt összefogáshoz. Elődeink bizonyították, hogy verejtékkel, kitartással, becsületos munkával, gondos szervezéssel megvalósíthatók – minden kezdeti nehézség dacára – az elrugaszkodott, merész fantáziának tűnő elképzelések is.

A 2009-ben részben felújított „KISZ-ház” üzemeltetője az Universitas Fidelissima Kft., felügyeletét a Rektori Hivatal látja el. Napjainkban a selmeci hagyományok keretein belül szervezett egyetemi élet nélkülözhetetlen színtere, hiszen a szakestélyeket szinte kivétel nélkül itt rendezi meg a hallgatóság. Az épület előtt álló öreg kőhattyú a valétánsok szalagszentelő és korsóavató szakestélyei alkalmából évről-évre tollruhát ölt. Az épület, az előtte álló szobor, a tér a diákéletünk megannyi szívmengető mementóját idézi fel bennünk. Természetesen építéskor sem hitt minden oktató abban, hogy „ennek a csodának” a véghezviteléhez lesz elegendő fiatalos lendület. Voltak azonban olyan oktatók, akik a fiatalság mellé álltak, és szerszámnyelet ragadva saját példájukkal jártak élen. Ilyenek voltak Gunda Mihály, Pántos György, Vancsura Rudolf, Kertész István, Csikós György és Berta Jenő is.<sup>18</sup>

Az épület napjainkra sajnos erősen lepusztult. Elődeink áldozatos munkájának eredményét nem szabadna az enyészetnek hagyni. Nem pusztán önös érdek az épület

<sup>17</sup> Kiss János: Klub '71. In: Soproni Egyetem – Az Erdészeti és Faipari Egyetem lapja (1971) 1970/71. 1. sz. 23. (SOE KKL)

<sup>18</sup> KISZ Művelődési Ház születése 1959.



9. kép. Az Erdészeti és Faipari Egyetem oktatói a Pinceklubban - Balról Rónai Ferenc, Tihanyi Zoltán, Dobos Tibor, Káldy József, Marosvölgyi Béla. (A felvételt Tarjáni Antal készítette)

megmentésének gondolata, amihez mindnyájunk megannyi érzelmi szállal és emlékekkel kötődünk. A jövő hallgatóságának is szüksége van erre a közösségi térre. A felújítás csak is az építkezés időszakához hasonlatos összefogás eredményeként valósulhatna meg. Az épület teljes körű megújítása vitathatatlanul időszerű feladat, hogy megőrizhessük az épületet a jövő hallgatósága számára mindazok emlékével együtt, akik oly sokat tettek azért, hogy felépülhessen.

Jó szerencsét!

# SOPRONI KÖNYVESPOLC

Sági Éva (összeáll.)

Kubinszky Mihály válogatott  
publikációi\*

## **Könyvek, egyetemi jegyzetek**

- A XIX. század építészetének szerkezeti újításai. [Egyetemi jegyzet] A Mérnöktovábbképző Intézet előadássorozata. Budapest, 1961.
- A századforduló építésze és problémái. [Egyetemi jegyzet] A Mérnöktovábbképző Intézet előadássorozata. Budapest, 1962.
- Bútorstílustan. [Egyetemi jegyzet] Sopron, Erdészeti és Faipari Egyetem, 1962.
- Vasutak építésze Európában. Budapest, Műszaki Könyvkiadó, 1965.
- Adolf Loos. Architektúra-sorozat. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1967.
- Bahnhöfe Europas. Stuttgart, Franckh, 1969.
- Adolf Loos. Berlin – Budapest, Akadémiai Kiadó – Henschel Verlag, 1970.
- Györgyi Dénes. Architektúra sorozat. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1974.
- [Szerk. és egy fejezet írása] Ungarische Lokomotiven und Triebwagen. Budapest – Basel, Akadémiai Kiadó – Birkhäuser Verlag, 1975.
- Építészeti és urbanisztikai ismeretek. [Egyetemi jegyzet]. Sopron, Erdészeti és Faipari Egyetem, 1976.
- Bohuslav Fuchs. Architektúra sorozat. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1977.
- Dampf in der Puszta. [fotóskötet]. Wien, Verlag Slezak, 1978.
- [Szerk. és egyes címszavak] Modern építészeti lexikon. Budapest, Műszaki Könyvkiadó, 1978.
- Bútorstílustan. [Egyetemi jegyzet]. Sopron, Erdészeti és Faipari Egyetem, 1979.
- [Bakonyi Tiborral] Lechner Ödön. Budapest, Corvina Kiadó, 1981.
- Régi magyar vasútállomások. Budapest, Corvina Kiadó, 1983.
- Dóry, Ludwig – K. M.: Die Eisenbahnen auf der Medaille in Mitteleuropa von den Anfängen bis 1945. Frankfurt am Main, 1985.
- Alte Bahnhöfe in Ungarn. Budapest, Corvina Kiadó, 1986.
- Bahnhöfe in Österreich. Wien, Verlag Slezak, 1986.
- Bohuslav Fuchs. [lengyelül]. Budapest – Warszawa, Akadémiai Kiadó – Wydawnictwo Arkady, 1986.
- Bohuslav Fuchs. [németül]. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1986.
- Erdészeti építéstan. [Egyetemi jegyzet] Sopron, Erdészeti és Faipari Egyetem, 1986.

---

\* Kubinszky Mihály szerzőségét (K. M.) csak a társszerzőkkel együtt írt művek esetében tüntetjük fel.

- Otto Wagner. *Architektúra sorozat*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1988.
- Településfejlesztés tervezése. [Egyetemi jegyzet] Tájérendező és Környezetfejlesztő szakmérnöki szak. Sopron, Erdészeti és Faipari Egyetem, 1989.
- Gombár György – K. M.: *Bahnhöfe in Ungarn*. Budapest, 1989.
- Gombár György – K. M.: *Vasútállomások Magyarországon (Épületek 1846–1988)*. Budapest, 1989.
- Architektur am Schienenstrang (Hallen, Schuppen, Stellwerke – Architekturgeschichte der Eisenbahn-Zweckbauten)*. Stuttgart, Franckh-Kosmos, 1990.
- Horn, Alfred – K. M.: *K.u.k. Eisenbahn Bilderalbum – zur Erinnerung an die Eisenbahnen Österreichs und Ungarns zur Zeit ihrer Gemeinsamkeit in einem vergangenen bedeutenden europäischen Reich 1*. Wien, Bohmann Verlag, 1993.
- Gyökér István – K. M.: *Képek a régi magyar vasutakról és vonatokról. Vasúthistória Könyvek*. Budapest, Közlekedési Dokumentációs Vállalat, 1991.
- K. M. – Pawlik, Hans Peter – Slezak, Josef Otto: *Architektur an der Semmeringbahn*. Wien, Verlag Slezak, 1992.
- Régi soproni látképek – Alte Ödenburger Stadtansichten. A Soproni Szemle füzete, 1994.
- Horn, Alfred – K. M. – Lehnhart, Hans: *K.u.k. Eisenbahn-Bilderalbum: zur Erinnerung an die Eisenbahnen Österreichs und Ungarns zur Zeit ihrer Gemeinsamkeit in einem vergangenen bedeutenden europäischen Reich. 3*. Wien, Bohmann Verlag, 1995.
- Táj + építészet. Budapest, Mezőgazda Kiadó, 1995.
- Horváth Ferenc – K. M.: *Magyar vasúti építkezések Erdélyben. Vasúthistória könyvek*. Budapest, 1998.
- K. M. – Lovász István – Villányi György: *Régi magyar villamosok*. Budapest, Budapesti Városvédő Egyesület, 2000.
- Emlékképek a 424-esről. [kétnyelvű fotókötet]*. Szeged – Tatabánya, Belvedere Meridionale – Zékány-Máthé, 2001.
- Sopron építésze a 20. században*. Szeged – Tatabánya, Belvedere – Zékány-Máthé, 2003.
- Hajós György – K. M. – Vámosy Ferenc: *Alpár Ignác élete és munkássága*. Budapest, ÉTK, 2005.
- A régi soproni Lőver – Egy lőverlakó építész feljegyzései*. Tatabánya, Zékány-Máthé, 2005. 2. bőv. kiad.: Stil Nuovo Kiadó, Budapest–Sopron–Tatabánya, 2013.
- Az ion fejezet*. Budapest, HAP Galéria, 2006.
- K. M. – Nagy Tamás – Turóczy László: *Ez a vonat elment – adatok és képek a régi magyar vasúti mellékvonalak történetéhez*. Tatabánya, Stil Nuovo, 2009.
- Az én vasutam – Egy vasútbarát építész emlékei és képei*. Sopron, MÁV, 2012.

### **Sopronnal kapcsolatos publikációk**

- 80 éves a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút. In: *Soproni Szemle* 9. (1955), 3–4. 129–130. pp.
- Perkovátz Bódog – K. M.: *Széchenyi István és a Sopron–bécsújhelyi vasút építése*. In: *Soproni Szemle* 11. (1957), 1–2. 44–64. pp.

- A hatvan éves pozsonyi és fertővidéki vasutak keletkezése. In: Soproni Szemle 12. (1958), 2. 162–165. pp.
- 50 éves a kőszegi vasút. In: Soproni Szemle 12. (1958), 4. 354–358. pp.
- Sopron mint közlekedési csomópont. In: Közlekedéstudományi Szemle 10. (1960), 9. 400–407. pp.
- Egy helytörténeti tanulság. In: Soproni Szemle 14. (1960), 1. 77–78. pp.
- K. M. – Perkovátz Bódog: Széchenyi és a magyar vasutak. In: Soproni Szemle 14. (1960), 2. 102–113. pp.
- K. M. – Varga István: A fertődi kastély helyreállítása, 1957–1960. In: Műemlékvédelem 5. (1961), 3. 149–162. pp.
- Sopron műemlékváros. In: Műemlékvédelem 6. (1962), 2. 98–102. pp.
- A fertődi gránátosház helyreállítása. In: Műemlékvédelem 7. (1963), 3. 144–146. pp.
- 100 éves a Sopron–Nagykanizsa vasútvonal. In: Közlekedési Közlöny 22. (1966), 2. 43–46. pp.
- Sopron, Orsolya tér 4. [Kritika]. In: Magyar Építőművészet. (1968), 6. 52–53. pp.
- A soproni Liszt Ferenc kultúrház felújítása [Kritika]. In: Magyar Építőművészet. (1970), 6. 58. p.
- Két foghíj beépítése Sopronban [Kritika]. In: Magyar Építőművészet (1972), 6. 56–57. pp.
- Bauten in der Altstadt von Sopron. In: Deutsche Architektur 22. (1973), 685–687. pp.
- Széchenyi István szerepe a műszaki tudományok kibontakozásában (Hozzászólás az MTA 150 éves jubileumának kiadványaihoz). In: Magyar Tudomány 21. (1976), 12. 784–791. pp.
- A soproni Lőverekkel kapcsolatos műemlékvédelmi feladatok. In: Magyar Műemlékvédelem 1973–1974. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1977. 207–214. pp.
- Sopron város és a Lőverek csatlakozó csomópontjainak megoldására és az Egyetem épületállományának bővítésére kiírt tervpályázat, 1978. In: Magyar Építőművészet. (1978), 5. 2–12. pp.
- Sopron három új középülete [Kritika]. In: Magyar Építőművészet (1979), 1. 58–59. pp.
- Gondolatok a nagycenki parkban [Kritika]. In: Magyar Építőművészet (1979), 6. 63. p.
- A győrmegyei óvoda tervcsalád [Kritika]. In: Magyar Építőművészet (1980), 1. 46. p.
- Die Strassenbahn in Ödenburg. In: Strassenbahn Magazin (Stuttgart) (1981), 39. 64–69. pp.
- Gondolatok Sopron mai építészetéről I–II. In: Soproni Szemle 36. (1982), 1. 36–49. pp., 2. 129–142. pp.
- Az új soproni szállodák. In: Városépítés 19. (1983), 5. 20–21. pp.
- Die Eisenbahn Ödenburg–Güns. In: Eisenbahn (Wien) (1984), 37. 21–22. pp.
- Balfürdő fejlesztése [Kritika]. In: Városépítés 20. (1984), 3. 26–27. pp.
- 40 év építőmunkája. In: Mollay Károly (szerk.): Sopron a felszabadulás óta, 1945–1985. A Soproni Szemle kiadványai 13. Sopron, 1985. 44–62. pp.
- A Lőverek urbanisztikai jelentősége és helyzete. In: Városépítés 22. (1986), 4. 24–27. pp.

- Az Építéstani Tanszék tevékenysége. In: *Az Erdő* 37. (1988), 9. 407–409. pp.
- Winkler Oszkár építészeti alkotásai mint a legújabbkori magyar építészet értékei. In: *Soproni Szemle* 42. (1988), 3. 232–236. pp.
- Az egykori Déli Vasút magyarországi épületei. In: *Vasúthistória Évkönyv* (1988), 224–239. pp.
- Az időszzerű Széchenyi (Tíz szemelvény). In: *Soproni Szemle* 45. (1991), 3. 193–202. pp.
- Sopron építészete. In: *Sopron és környéke 1922–1990*. Mécs Kiadó, Budapest, 1992. 168–178. pp.
- Százhuszonöt éves a Soproni Városszépítő Egyesület (1869–1994). In: *Soproni Szemle* 48. (1994), 4. 329–331. pp.
- Sopron építészete a XX. században (Vázlat). In: *Környei Attila – G. Szende Katalin* (szerk.): *Tanulmányok Csatkai Endre emlékére*. Sopron, 1996. 369–374. pp.
- Der Bau der Ödenburg–Wiener Neustädter Eisenbahn. In: *Katalog der Burgenländischen Landes-Sonderausstellung* (1997), 10–29. pp.
- Bestehende Normbauten der hundertjährigen Lokalbahn im Burgenland. In: *Katalog der Burgenländischen Landes-Sonderausstellung* (1997), 76–79. pp.
- Adatok a 150 éves Sopron-Bécsújhelyi Vasút építéstörténetéhez. In: *Soproni Szemle* 51. (1997), 3. 229–237. pp.
- Széchenyi fényben (Emlékbeszéd). In: *VÁRhely* 3. (1997), 4. 102–105. pp.
- Sopron építészete a 20. század első felében. In: *Az Erdélyi Magyar Műszaki Társaság 1998. évi székelyudvarhelyi konferenciájának ismertetője*. 33–36. pp.
- Adatok soproni építésszek életéhez és működéséhez, 1900–1945. In: *Bardoly István – László Csaba* (szerk.): *Koppány Tibor hetvenedik születésnapjára – tanulmányok*. Budapest, OMvH, 1998. 491–498. pp.
- Nelky István. In: *Bencés Diákszövetség Almanach, 1995–1998*. 58–59. pp.
- 150 Jahre „Oedenburg–Wiener Neustädter Eisenbahn”. In: *Eisenbahn Österreich (Wien–Luzern)* (1998), 2. 74–75. pp.
- Eszterházai új vigasság. In: *Magyar Szemle* 7. (1998), 1–2. 187–193. pp.
- A Szent Imre templom Sopronban. In: *Octogon – architecture, design* (1998), 2. 53. p.
- Emlékezés Boronkai Pál városi főmérnökre (1897–1970). In: *Soproni Szemle* 52. (1998), 3. 261–263. pp.
- Sopron építészetének alakulása Sopronyi-Thurner Mihály polgármestersége idején (1918–1941). In: *Thurner Mihály emlékkötet*. Sopron, 1998. 19–33. pp.
- Soproni építkezések 1997-ben. In: *VÁRhely* 4. (1998), 1. 66–70. pp.
- Sopron úttörő jellegű városrendezési terve 1905-ből – emlékezés Wälder József főmérnökre. In: *Magyar Építőipar* 49. (1999), 7–8. 185–188. pp.
- Épült Sopronban 1998-ban. In: *VÁRhely* 5. (1999), 1. 85–91. pp.
- A XX. századi hazai építéstechnológia fejlődése Sopron város építészetének példáján. In: *Magyar Építőipar* 50. (2000), 11–12. 335–339. pp.

- Schärmár Károly, a soproni építész (1877–1946). In: Soproni Szemle 54. (2000), 2. 115–133. pp.
- Medgyesy (Schwartz) Antal, a soproni arcképfestő (1897–1978). In: Soproni Szemle 54. (2000), 3. 283–299. pp.
- 1999-ben épült Sopronban. In: VÁRhely 6. (2000), 1. 88–93. pp.
- A modernizálódó soproni Lőver. In: Magyar Szemle 10. (2001), 1–2. 200–207. pp.
- Címzavak: Balogh–Kováts Sándor, Boór Gusztáv, Boór Nándor, Diebold Károly, Menyhárd István, Nagypál Judit, Perkovátz Félix, Raffensperger József, Schiller János, Sedlmayr Hans, Solt Herbert. In: Sarkady Sándor (szerk.): Soproni Aranykönyv 2002. Quint, Sopron, 2001.
- Sopron építészete a 20. században. In: Soproni Szemle 55. (2001), 2. 115–148. pp.
- Idegenforgalmi létesítmények a Lőverekben. In: Soproni Szemle 55. (2001), 3. 262–276. pp.
- Az Ady Endre úti kultúrház 50 évvel ezelőtti katasztrófája. Egy szemtanú visszaemlékezése. In: Soproni Szemle 55. (2001), 4. 446–448. pp.
- A soproni teátrum. In: Szalon 6. (2002), 1. 14–21. pp.
- Győr-Moson-Sopron megye népművészete. In: Műemlékvédelem 47. (2003), 3. 229–230. pp.
- Sopron Park: Újraeledő Kertváros. In: Régi-új Magyar Építőművészet (2003), 2. 38. pp.
- Adatok Sopron 20. századi iskola-építkezéseihez. In: Soproni Szemle 57. (2003), 4. 374–381. p.
- A Lőver(ek). In: A történeti város és vidéke, 2005 – XXII. Országos Műemléki Konferencia: 2004. április 14–17., Sopron. 58–63. pp.
- Építés és építészet a Soproni Szemlében. In: Soproni Szemle 59. (2005), 1. 93–94. pp.
- K. M. – Farkas Mária – Józsa Ágota – Józsa Dávid: Jelkép a külvárosban: Horváth József Művészeti Iskola, Sopron. In: Régi-új Magyar Építőművészet (2006), 1. 44–45. pp.
- Rosenstingl Antal építészmérnök (1906–1971). In: Soproni Szemle 60. (2006), 2. 209–211. pp.
- A Soproni Városszépítő Egyesület húsz éve (1987–2007). In: Soproni Szemle 62. (2008), 1. 53–66. pp.
- Széchenyi István, az építő. In: Magyar Szemle 19. (2010), 7–8. 168–174. pp.
- Elmaradt építkezések Sopronban. In: Soproni Szemle 64. (2010), 1. 45–58. pp.
- A bánfalvi pálos-karmelita-kolostor feléledése. In: Magyar Szemle 20. (2011), 1–2. 135–138. pp.
- Emlékeim soproni építészekről és épületekről. In: Soproni Szemle 67. (2013), 1. 82–89. pp.
- A Ritzingi út. Egy kis helytörténet. In: Soproni Szemle 67. (2013), 3. 300–302. pp.
- Gróf Bánffy Miklós emlékhelye Sopronban. In: Magyar Szemle 23. (2014), 5–6. 168–172. pp.
- Hazafelé, Sopronba. Az első célirányos autós vasútfotós túrák egyike Magyarországon, 3. befejező rész. In: Indóház 11. (2015), 4. 28–33. pp.

A Soproni Lőver Szent Margit-temploma. In: Magyar Szemle 24. (2015), 7–8. 189–194. pp.  
Az első világháború hatása Sopron építésére és építészetére. In: Soproni Szemle 69. (2015), 2. 175–178. pp.

### **Sopronnal kapcsolatos kisebb közlemények, megemlékezések, könyvismertetéők**

Lőrincz György: Sopron [könyvismertetés]. In: Magyar Építőművészet 72. (1972), 2. 64. p.

Winkler Oszkár 70 éves. In: Soproni Szemle 31. (1977), 1. 2–4. pp.

K. M. – Pröhle Jenő: Hozzászólás Hiller István – Németh Lajos: A háború és a felszabadulás krónikája (Sopron, 1941–45) című tanulmányához (SSz. 1978–1979). In: Soproni Szemle 34. (1980), 1. 90–92. pp.

Konferencia a rétegelt-ragasztott fatartós szerkezetek építéséről Sopronban. In: Faipar 33. (1983), 8. 232–233. pp.

Megnyitó Kévés György építész kiállításán. In: Soproni Szemle 37. (1983), 3. 278–279. pp.

Winkler Oszkár (1907–1984). In: Soproni Szemle 39. (1985), 2. 186–187. pp.

Winkler Gábor: Sopron építésze a 19. században [könyvismertetés]. In: Műhely (1987), 4–5. 104. p.

Winkler Gábor: Sopron építésze a 19. században [könyvismertetés]. In: Soproni Szemle 43. (1989), 2. 186–188. pp.

A népszavazásra emlékeztető ezüstkanál. In: Soproni Szemle 46. (1992), 4. 379–380. pp.

Erényi Iván: Menyhárd István (Egy úttörő alkotó mérnök, tudós és pedagógus élete) [könyvismertetés]. In: Soproni Szemle 47. (1993), 2. 184–185. pp.

A Soproni Szemle főszerkesztője – Mollay Károly. In: Soproni Szemle 47. (1993), 4. 291–292. pp.

Metzl János 75 éves. In: Soproni Szemle 49. (1995), 2. 97–98. pp.

Hans Hahnenkamp: Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgermonarchie [könyvismertetés]. In: Soproni Szemle 49. (1995), 4. 366–367. pp.

A Károly kilátó ismét a Soproni Városszépítő Egyesületé. In: Soproni Szemle 50. (1996), 4. 321–322. pp.

Tóth Sándor: A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút rövid története [ismertetés]. In: Soproni Szemle 50. (1996), 4. 378–379. pp.

Lovas Gyula: Magyar vasutak a második világháború éveiben; Lovas Gyula: Újra gurulnak a vonatok [könyvismertetések]. In: Soproni Szemle 50. (1996), 4. 379–380. pp.

Askercz Éva: Sopron anno – Polgári bútorok a 18. és 19. századi Sopronban [könyvismertetés]. In: Soproni Szemle 51. (1997), 3. 285. p.

Italiani a Sopron. In: I treni 19. (1998), 192. 29. p.

Ribai M. Elma: A leghűségesebb város hűséges gyermekei [ismertetés]. In: Soproni Szemle 52. (1998), 3. 278. p.

- Szála Erzsébet: Sopron tudomány- és technikatörténetéről [könyvismertetés]. In: VÁRhely 4. (1998), 1. 120–121. pp.
- Wálder József emléktáblája előtt [avató beszéd]. In: VÁRhely 4. (1998), 3–4. 140–141. pp.
- Dr. Langer Herbert (1907–2000). In: Soproni Szemle 54. (2000), 4. 444–445. pp.
- Szivárvány a téli égen [1999. dec. 14-i emlékbeszéd a Városházán]. In: Soproni Kalendárium 2001, 153. p.
- Soproni, magyar, európai, keresztény vagyok – Dr. Kubinszky Mihály professzorral Tóth Éva beszélgetett. In: VÁRhely 8. (2002), 2. 85–88. pp.
- K. M.: Hárs József: Soproni olvasókönyv [könyvismertetés]. In: Soproni Szemle 58. (2004), 2. 196. p.
- In memoriam Sedlmayr János. In: Magyar Szemle 14. (2005), 3–4. 146–150. pp.
- Lovas Gyula: „Légoltalom, vigyázz! Sopron...” Sopron, 2003. In: Soproni Szemle 59. (2005), 1. 93–94. pp.
- Hárs József köszöntése. In: Soproni Szemle 59. (2005), 4. 334–335. pp.
- K. M. – Nagy Tamás: Az építészet az élethivatásom, a vasút a hobbi – Amíg megnézte a várost, végigbombázták a pályaudvart. In: Indóház 2. (2006), 3. 88–91. pp.
- Sopron, Frankenburg út 6. Winkler Oszkár emléktábla avatás. In: Régi-új Magyar Építőművészet (2007), 6. 61. p.
- Tóth Sándor: Soproni vasutas képeskönyv 1937–1987 [könyvismertetés]. In: Soproni Szemle 62. (2008), 4. 467–468. pp.
- Hárs József: Soproni olvasókönyv. II. [könyvismertetés]. In: Soproni Szemle 63. (2009), 2. 260–262. pp.
- Göncz József és Bognár Béla tíz képeslevelezőlap-kötete a száz évvel ezelőtti Sopron városról és Sopron megyéről [könyvismertetés]. In: Soproni Szemle 63. (2009), 3. 356–358. pp.
- Krisch Róbert (1921–2010). In: Soproni Szemle 64. (2010), 2. 198–199. pp.
- Háromnegyed évszázad. In: Soproni Szemle 66. (2012), 2. 99. p.
- Schey András emlékére. In: Soproni Szemle 67. (2013), 2. 208–209. pp.
- Megemlékezés. Prof. Dr. Winkler Gábor (1941–2015). In: Régi-új Magyar Építőművészet (2015), 5. 50. p.

### **A Városszépítő Egyesület tevékenységéről megjelent beszámolói**

- Soproni Szemle: 44. (1990), 4. 366–367. pp.; 49. (1995), 2. 162–163. pp.; 50. (1996), 1. 81–84. pp.; 51. (1997), 1. 56–58. pp.; 52. (1998), 1. 52–53. pp.; 53. (1999), 2. 185–186. pp.; 53. (1999), 3. 320. p.; 54. (2000), 4. 433–434. pp.; 55. (2001), 1. 110–111. pp.; 56. (2002), 2. 171–173. pp.; 57. (2003), 1. 80–81. pp.; 58. (2004), 2. 191–192. pp.; 59. (2005), 1. 84. p.; 60. (2006), 2. 197. p.; 61. (2007), 2. 198–199. pp.

### **Válogatás építészeti témájú publikációiból**

- Szerkezeti vívmányok a 19. század építészetében. In: Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények 6. (1962), 1. 129–156. pp.
- A szecesszió és a századforduló építésze. In: Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények 6. (1962), 4. 487–523. pp.
- A legújabbkori műemlékek védelmének néhány kérdése. In: Műemlékvédelem 7. (1962), 2. 90–99. pp.
- A modern magyar építőművészet kibontakozása (1890–1944). In: Magyar Építőművészet (1963), 3. 12–17. pp.
- Angaben zur Entwicklung der modernen Architektur in Ungarn. In: Acta Technica 48. (1964), 3–4. 347–373. pp.
- Die Entwicklung der modernen Architektur in Ungarn in dreissiger Jahren. In: Bauen+Wohnen 19. (1965), 5. 4–13. pp.
- Az újkori magyar művészet periodizációjának problémái. In: Művészettörténeti Értesítő (1967), 1. 20–21. pp.
- A XIX. és XX. század magyar építészetének periodizációja. In: Építés- Építészettudomány 1. (1969), 1–2. 119–130. pp.
- Moderne Architektur in Ungarn – Chronologie der Entwicklung. In: Bauen+Wohnen (München) 26. (1971), 1. 32–36. pp.
- Gedanken zum Schutz der modernen Baukunst und seiner Ziele in Ungarn. In: Acta Technica 77. (1974), 1–3. 289–296. pp. Fordításban: Látóhatár (1975), 4. 177–178. pp.
- A fa korszerű felhasználása az építésben. EFE Kutatási témái, 2. közlemény. Sopron, Erdészeti és Faipari Egyetem, 1982.
- La reconstruction d'une oeuvre d'Eiffel: La halle de la Gare de l'Ouest á Budapest. In: Monumentum (London) 26. (1983), 3. 209–220. pp.
- A historizmus négy évszaka. In: Műhely 6. (1983), 6. 34–43. pp.
- Kós Károly levelei a századforduló építészetéről. In: Műhely 7. (1984), 6. 38–58. pp.
- Alcuni esempi pr la protezione dei monumenti dell'Art nouveau in Ungheria. In: Restauro 14. (1985), 77–78. 107–120. pp.
- 40 év városépítésének mérlege – Kritikai visszapillantás. In: Városépítés 21. (1985), 4. 20–23. pp.
- Hungary. In: TICCICH–Industrial Heritage, Austria, 1987. Transactions 1. National Reports 1984–1987, Wien, 1987. 86–87. pp.
- A Győr belvárosi tömbrekonstrukciókról és építkezésekről. In: Városépítés 23. (1987), 3. 29–31. pp.
- Mit jelent a magyar építésznek Budapest? In: Városépítés 24. (1988), 3. 3–4. pp.
- A közép-európaiság kérdéséhez. In: Magyar Építőművészet 80. (1989), 4. 2. p.
- Mitteuropa, eine vergessene Kultur- und Architekturlandschaft? . In: Architektur in Deutschland 89. Stuttgart, Karl Krämer Verlag, 1990. 29–31. pp.

- Les gares d'Europe centrale. In: Revue d'Histoire des chemins de fer (Paris) (1991–1992), 5–6. 127–135. pp.
- Das Bahnwärterhaus als Baudenkmal. In: Acta Archeologica Lovaniensia 31. (1992), 43–48. pp.
- Közlekedési építészet [címszó]. In: Császár László (főszerk.): A magyar építőmesterség történetének kisenciklopédiája. Budapest, ÉTK, 1992. 154–162. pp.
- Der städtebauliche Charakterschutz. In: Informationsveranstaltung über Umweltrelevante Fragen. Umweltschutzkonferenz. Forschungszentrum Seibersdorf. Februar 1992. 41–43. pp.
- Magyarországra vonatkozó címszavak. In: Tinder, Barrie (szerk.): The Blackwell Encyclopedia of Industrial Archaeology. Oxford, 1992.
- Az építészeti elemekben gazdag tájkép jellege és védelme. In: Erdészeti és Faipari Tudományos Közlemények 38–39. (1992–1993), 7–11. pp.
- Bahnhofsbauten des Historismus und die Probleme ihrer Erhaltung. In: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege 48. (1994), 3–4. 145–159. pp.
- Baustile. In: Das grosse Archiv der deutschen Bahnhöfe. Lefűzhető betétoldalakkól álló gyűjtemény (1995–2016). Gera Nova Verlag, München. 8 betétoldal, 1996.
- Az építészeti jellegvédelem. In: Magyar Szemle 7. (1998), 5–6. 195–200. pp.
- A pályaudvar mint műemlék. In: Új Magyar Építőművészet (1998), 3. 58–60. pp.
- Horváth Károly – K. M.: Az ÉTE Soproni Csoportja is ünnepli (közel) 50 éves fennállását. In: Magyar Építőipar 49. (1999), 7–8. 217–218. pp.
- Die Architektur bei den Eisenbahnen. In: Die Geschichte der Ungarischen Eisenbahnen 1846–2000. Budapest, 2000. 191–214. pp.
- Visszatekintés a 20. század magyar építészetére 1–2. In: Magyar Szemle 9. (2000), 11–12. 94–108. pp., 10. (2001), 3–4. 112–135. pp.
- A vasút építésze. In: Magyar vasúttörténet 1846–2000. Budapest, 2000. 185–206. pp. Hajnóczi Gyula (1920–1996). In: Emlékbeszéd az MTA elhunyt tagjai felett. MTA, Budapest, 2001. klny. 6 pp.
- Eine neue Bauaufgabe 175 Jahre Bahnhofsbaue in Europa. In: Kos, Wolfgang – Öhlinger, Walter: Großer Bahnhof – Wien und die weite Welt. Czernin – Wien Museum, Wien, 2006.
- A hely érdeke – a régi helyi érdekű vasutak épületeinek urbanisztikai és építészeti értéke. In: Régi-új magyar Építőművészet (2008), 1. 26–28. pp.
- A totalitárius országok építészetéről. In: Magyar Szemle 22. (2013), 3–4. 152–157. pp.
- Európa újabb legjobb építményei. In: Magyar Szemle 23. (2014), 11–12. 194–200. pp.
- A nagymartoni völgyhíd rövid története. Széchenyi István volt a mecénás. In: Indóház 11. (2015), 2. 72. p.
- A magyar építészet és az első világháború. In: Magyar Szemle 24. (2015), 3–4. 175–180. pp.



Kubinszky Mihály: Baán-Meyne-Hamberger-lóver, tusrajz, 1985. (A Kubinszky család tulajdonában)

## E számunk szerzői |

- Baranyai Lenke** ny. középiskolai tanár, 9400 Sopron, Vasvári P. u. 3.,  
lenkebaranyai@gmail.com
- Bartha Dénes** erdőmérnök, egyetemi tanár, Soproni Egyetem Erdőmérnöki Kar,  
Növénytani és Természetvédelmi Intézet, 9400 Sopron, Bajcsy-Zs. E. u. 4.,  
bartha.denes@uni-sopron.hu
- Bende Attila** erdőmérnök, PhD-hallgató, Soproni Egyetem Erdőmérnöki Kar, 9400  
Sopron, Bajcsy-Zs. E. u. 4., attila.bende.emk@gmail.com
- Finta József** építész, Finta és Társai Építész Stúdió Kft. 1055 Budapest, Szent István  
körút 11., fintarch@fintastudio.hu
- Fodor Tamás** Sopron Megyei Jogú Város polgármestere, 9400 Sopron, Fő tér 1.  
polgarmester@sopron-ph.hu
- Hadas László** építész, főtanácsadó, Soproni Egyetem, Simonyi Károly Kar, Alkalmazott  
Művészeti Intézet, 9400 Sopron, Deák tér 32., amihadas@gmail.com
- Jankó Ferenc** geográfus, egyetemi docens, Soproni Egyetem, Közgazdaságtudományi  
Kar, 9400 Sopron, Erzsébet u. 9., frk.geo@gmail.com
- Majdán János** történész, egyetemi docens, Pécsi Egyetem, Bölcsészettudományi Kar,  
Újkortörténeti Tanszék, 7624 Pécs, Ifjúság útja 6., majdan.janos@pte.hu
- Sági Éva** környezetmérnök, levéltáros, Soproni Egyetem, Központi Könyvtár és Levél-  
tár, 9400 Sopron, Bajcsy-Zs. E. u. 4., esagi80@gmail.com
- Somfalvi György** faipari mérnök, ny. egyetemi adjunktus, Soproni Egyetem, Simonyi  
Károly Kar, Építéstani Intézet, 9400 Sopron, Bajcsy-Zs. E. u. 4.,  
sopronisoma@gmail.com
- Veöreös András** építész, egyetemi docens, Széchenyi István Egyetem, Építészettörténe-  
ti és Városépítési Tanszék, 9026 Győr, Egyetem tér 1., andras.veoreos@gmail.com
- Winkler Barnabás** építész, HAP Tervezőiroda Kft., 1027 Budapest, Margit körút 24.,  
winkler.barnabas@hap.hu
- Zábránszky Pap Klára** építész, 2000 Szentendre, Iskola u. 4., papklara@t-email.hu

# INHALTSVERZEICHNIS

Ödenburger Rundschau 2017/2

## ERINNERUNGEN AN MIHÁLY KUBINSZKY

Grußworte des Bürgermeisters Tamás Fodor .....	111
Abschied von Mihály Kubinszky .....	112
BARNABÁS WINKLER: Erinnerung an den Architekten Mihály Kubinszky, Szechenyi- und Ybl-Preisträger .....	114
JÓZSEF FINTA: Einige Sätze zur Erinnerung an Mihály Kubinszky.....	117
LÁSZLÓ HADAS: Das dorische Kapitel. Architekturkritische Prinzipien von Mihály Kubinszky .....	119
KLÁRA ZÁBRÁNSZKY-PAP: Der Städtebau und die Stadtplanung im Lebenswerk von Mihály Kubinszky .....	125
GYÖRGY SOMFALVI: Mihály Kubinszky, der Universitätsprofessor .....	142
JÁNOS MAJDÁN: Mihály Kubinszky, der Eisenbahnhistoriker, der kein Eisenbahner war .....	150
DÉNES BARTHA: Mihály Kubinszky und die Pál Kitaibel Naturhistorische Tafelrunde .....	156
LENKE BARANYAI: Die Tätigkeit von Mihály Kubinszky im Kreis der Soproner Lokalhistoriker .....	162

## STUDIEN ZUM GEDENKEN AN MIHÁLY KUBINSZKY

FERENC JANKÓ: Industriebauanlagen in Sopron als Architektur- und Kulturerbe .....	165
ANDRÁS VEÖREÖS: Das Erbe des Industriebauwesens in Győr: der Schornstein der Öl-Fabrik .....	191
ATTILA BENDE: Die wertschaffende Zusammenarbeit unserer Vorfahren an der Hochschule: kurze Geschichte der Errichtung des sog. KISZ-Hauses .....	209

## BÜCHERSCHAU

ÉVA SÁGI: Ausgewählte Publikationen von Mihály Kubinszky .....	219
--	-----