

## Diósgyőr-Vasgyár halványuló kohász emléke

### The fading memory of the Diósgyőr-Vasgyár metallurgist

*HOLLÓ Csaba*  
*okl. építőmérnök*

építész és tartószerkezet tervező, szakértő, egyéni vállalkozó  
Miskolc

#### Abstract

*It is a known fact that the beginning of the iron smelting industry in Diósgyőr dates back to 1770, and the year of the factory's relocation to Diósgyőr-Vasgyár is 1867. The foundry ladle is emblematic of the slag casting of the iron foundrymen. The creator Gusztáv Kraituz was born here in 1926. The plans for the monument were made by the artist as a gift for the sculptor. The light of the memorial is dimmer than originally planned, as is the memory of the metallurgy that made Miskolc a great industrial city 255 years ago.*

**Keywords:** metallurgy, iron and steel industry, sculptor, monument, cinder casting, anchor point

**Kulcsszavak:** kohászat, vas- és acélgyártás, szobrász, emlékmű, salaköntés, kitűzési pont

#### A HELYSZÍNÉRŐL

Szerintem a helytörténetnek két biblikus műve van, aminek forgatásával kezdődik minden kutatás. Az egyik az 1764-ben Miskolcon született (de szülővárosában alig ismert és nem eléggé értékelt) Vályi András Magyar országnak leírása I-III című nagyszerű munkája 1796-1799-ből (kiadva Budán 1799-ben). A másik ilyen mű a már sokak által ismert Fényes Elek féle Magyarország geographiai szótára I-III. (Pesten, 1851. Nyomatott Kozma Vazulnál).

Vályi leírja, hogy Miskolcz népes gazdag mezőváros Borsod Vármegyében, fekszik Diós Győr, és Csaba között, Avas hegye alatt kies helyen, de nem ír semmit iparról. (Vásárjai nevezetesek, melyek a Pesti héti vásárt messze felül haládják.)

Győr, Diós Győr címszó alatt ír a magyar mezővárosról, melynek ura a Királyi Kamara. "Fekszik a Várhoz közel s terjed a Diós Győri huta felől fel felé." Külön címszó „Hámor, Vas Hámor”. Kisded falu Borsod Vármegyében, földes Ura a Királyi Kanara lakosai katolikusok, fekszik Diósgyörhöz nem messze, és annak filiája. Egyébként Hámor nevű település még 5 van lejegyezve, köztük "G. András Uraság" két vasverő műhelyének helysége Gömör Vármegyében. Ennyit az ipar akkori közéleti jelentőségéről, pedig akkor már javában dolgozott Fazola Henrik őskohója a még nem jegyzett Ómassán. Mária Terézia a Diósgyőri Vasmű Alapítólevelét 1770-ben adta ki a híres würzburgi-egri kovácsmesternek, ami mai kifejezéssel élve úgy látszik, hogy Tekla asszonyon kívül másnál nem verte ki a biztosítékot.

Pedig az alapító méltán lehetett volna arra büszke, hogy tetteivel egy 238 éven át működő vas- és acélipart indított el, ami egy csendes mezővárosból ipari nagyvárost teremtett. De ekkor a kezdetleges kohászatról (a Fazola Henrik által 1772-ben beüzemelt vasolvasztó 11,5 m<sup>3</sup>-es volt) beszélni még nem volt társadalmi igény a világnak más részén sem. Az 1990-es években (amikor 1996-ban már leállításra került az 1952-ben beindított 700 m<sup>3</sup>-es III. számú nagyolvasztó és már nem számított dicsőségnek az 1977-ben elért 1 millió tonna/év acéltermelés, messzi emlékeknek tűnt már az 1964-es 19.404 fős munkáslétszám, 1986-ban megszűnt az 1879-ben bevezetett Siemens-Martin féle acélgyártás és a

világszínvonalúnak mondott 1980-ban beindított legújabb kombinált technológiával működő acélmű is leállt 1996-ban) olyanná alakult a társadalmi hangulat, hogy nem volt divatos beszélni az ipari termelésről, minden anyagi gyarapodás alapjáról és már pejoratív jelzőként használták Miskolcra az „Acélváros” megnevezést.

Fényes Elek hosszasan (12 oldalon) ír Miskolc nagy és népes koronai városról, kies vidékéről, egészséges levegőjéről. (talán ő volt az utolsó. Aki ilyet írt a város levegőjéről). Iparról nem szólt, de jelezte, hogy azt máshol jegyzi, nevezetesen a közeli Alsó-Felső-Hámor település leírásánál. Bőségesen ismerteti a gyárakat (36 láb magas olvasztó kemence, 7 kettős tűzzel ellátott nyers-vasat dolgozó és 3 vasnyújtó hámból, stb). Összes népessége Ó- és Újmassát is beleértve 1031 dolgozó, továbbá 1 orvos és 1 lelkész. A leírásból az érezhető, hogy a reformkorban már megindult némi társadalmi érdeklődés az ipar iránt, hazai úttörői (pl. Ganz Ábrahám) szívesen váltak ezért magyarrá és megbecsülés övezte már tevékenységüket. Ez nagyságrenddel nőtt a Kiegyezést követően, amikor az ipari forradalom már intenzíven kezdett működni Magyarországon is. A vasút fejlődése gyökeresen megváltoztatta a gazdaságot, hiszen nem csak a síngyártás nagy teljesítményére volt szükség, hanem építeni kellett a vasutakat elbíró hidakat, a malmoktól és magtároktól a vasúthoz vezető utakat, stb. A szállítási lehetőségek alapvetően meghatározták a termékárakat. Így vált gazdaságtalanná a csak lovasszekerekkel hegyi úton elérhető diósgyőri uradalomhoz tartozó Hámorban a termelés, teljes mértékben elismerve annak saját korában szerzett dicsőségét.

Budán 1867. november 30-án adta ki Lónyai Menyhért pénzügyminiszter utasítását a Szomolnoki aki Főigazgatóság részére (aki Fényes Elek szerint is Hámor vasgyártását felügyelte) egy 20.000 mázsa vasúti sín gyártásához elegendő kapacitású vasgyár telepítésére Miskolc és Diósgyőr mezővárosok közötti területre. A Szinva patak biztosította a vizet, a kiépítendő Pereces és Diósgyőr bányái a barnaszenet, továbbra is a bükk a fát, Miskolc állomása avasúthoz csatlakozás lehetőségét. A területet dél felől határoló domb talaja téglagyártásra alkalmas agyagot adott. A Korona gondoskodott arról is, hogy a felvidéki bezárt bányák dolgozói is ide települhessenek. Angol minta szerint a legmodernebb, minden lakossági igényt kielégítő önellátó lakótelepet (gyári gyarmatot) terveztek a leendő gyár és a Szinva közötti területre, ami aztán igény szerint tovább bővíthető északi irányba. Így jött létre egy önálló településként funkcionáló városka Diósgyőr-Vasgyár néven, amiben teljes mértékben kialakult a lokálpatrióta szellem és lakói jól érezték itt magukat, szeretettel gondoltak lakóhelyükre még az 1960-1970-es években is, amikor Diósgyőr-Vasgyár Újgyőrrel már összenőtt Miskolccal és Diósgyőrrel területileg és közigazgatásilag is.

A Vasgyár telepítésének első lépéséről azonban van egy saját elképzelésem, ami egy feltevés és nincs erről semmiféle írásos dokumentum (legalábbis nem tudok ilyenről).

A csendes kereskedőváros Miskolcra nyugati irányban egyenes út vezetett Diósgyőr mezővárosba, melynek vára évszázadokon át Miskolc városát is birtokolta. Ez az út tovább vezetett nyugat felé a Szinva és Garadna völgyébe, ahol Fazola Henrik megalapította a Diósgyőri Vasművet a Mária Teréziától 1770-ben kapott alapítólevél szerint. Az itteni nagyolvasztó 1772-től 1828-ig üzemelt. Fazola Frigyes (Henrik fia) 1814-ben beindította a nyersvasgyártást Újmassán a ma Őskohónak nevezett nagyolvasztóban. (Ez Magyarország első számú ipari műemléke.) Ehhez már 1812-ben megvalósította a Hámori-tavat és a vassfeldolgozás színhelye a Diósgyőrhöz tartozó Hámor faluban épült ki. A gyors ipari fejlődés korában ez a technológia és a szállítási nehézségek miatt a gyártási helyszín már a XIX. század közepére gazdaságtalanná vált.

Egy nagy kapacitású modern vasgyár megvalósításáról az új magyar kormány 1867-ben hozott határozatot.

Kijelölték az akkor legmegfelelőbbnek látszó építési helyszínt Diósgyőr és Miskolc városok között, mégpedig úgy, hogy a két település közötti kelet-nyugati irányú egyenes út egy pontjából húztak egy merőlegest déli irányban azzal, hogy itt lesz a gyárba vezető út, erre a tengelyre lesz felfűzve a gyár fejlesztése. Kezdve a déli végponttól északi irányban a téglagyárral, folytatva a nagyolvasztóval, a hengerművel, végül az irodaházzal. A Szinván túl pedig az úttól és a gyártól nyugatra lesz a gyarmat, ami a gyári dolgozók számára angliai minta szerint a kor legmagasabb színvonalú életminőséget biztosító lakótelepet jelentette. Láthatón ezt az elvet követte a kiépítés időbeli és térbeli sorrendje. Valóban ehhez tartották magukat a fejlesztés évtizedei során.

Ezt a kijelölt útelágazási pontot a későbbi építési tervek is tiszteletben tartották, a város ugyan már régen körülötte, de ez a pont háborítatlanul most is az eredeti helyén található.

Az elágazás kijelölt pontját kezdetben egy út-delta vette körbe, melyet 1873. évi két térkép és az 1876. évi gyarmat helyszínrajz is pontosan ábrázol.

Az útelágazás, mint közlekedési csomópont változatlanul megmaradt a három település időszakában (Diósgyőr, Újgyőr-Vasgyár, Miskolc), Miskolc városrészeinek összeépülése időszakában és 1945-50. évi Nagy-Miskolccá alakulás után is.

Ez a kiemelt jelentőségű közlekedési csomópont ma is megvan, azzal a különbséggel, hogy most kocsit helyett villamosvágány halad a delta nyomvonalán. A deltát ma (is) egy kör nyomvonalú közút veszi körbe, melynek origója az általam feltételezett kiindulási pont.

Az utak kiszélesedtek, a szerkezeteket kiszorították, majd teljesen felváltották a gépjárművek.

1906-ban kiépült a Miskolc Felsővárosi (Szent Anna) Templom végállomástól a városi egységes villamospálya Diósgyőrbe, ami két deltacsomópontban ágazott el Vasgyár felé. A meghosszabbított egy-vágánypáros, kiterős rendszerű villamospálya eredetileg két járat-szakaszra volt osztva., melynek sínpályája megmaradt az eredeti nyomvonalon jelenleg is.

Az egyik villamos viszonylat járt Miskolcra Vasgyárba, a másik Vasgyárból Diósgyőrbe. A Miskolchoz közelebbi vágányelágazás az egykori út-delta nyomvonalára került, a közút kintebb szorult.

Az 1873. évi térképre felhelyezett elágazási pont azonban ma is ugyanott van, jelenleg villamosvágányok által határolt delta gyűjtőpontjában.

Nos, erre a pontra került a Kohász Emlékmű!

## A MŰVÉSZRŐL

Kraitz Gusztáv 1926. március 30-án született az akkor önálló város Újgyőr-Vasgyárban. Az egykori DAC (az 1945-ben megszűnt Diósgyőri Atlétikai Club, a gyári tisztviselők sportegyesülete, nem tévesztendő össze az 1910-ben alapított és jogutódlásban ma is működő Diósgyőri Vasasok Testező Köre munkás egyesülettel) főcápája mögötti Második utcában töltötte boldog gyermekkorát, úgy mint a vasgyári dolgozók gyermekeinek legtöbbször. A Fráter György Katolikus Fiúgimnáziumban, majd a Lévy József Református Gimnáziumban volt diák. 1943-ban nyert középiskolai rajzversenyt, 1944-ben felvették a Képzőművészeti Főiskolára. 1945 januárjában a megszálló szovjet hadsereg a budapesti utcáról begyűjtötte málenkij robotra, mely munkaszolgálat (rabság) négy éve alatt szénbányákban dolgozott. Hét tonna/nap szén volt az egy főre kiszabott norma. A menekülési kísérleteket szigorú kínzással büntették. Rajz tehetségét kihasználva többször jutalmazták ételadaggal, amit társaival megosztott, örök barátságokat szerezve. A 3000 rab közül azon kevesek egyike volt, aki 1949-ben még életben maradt. Ekkor visszatérve Budapestre, folytatta a Képzőművészeti Főiskolát, ahol 1952-ben szobrászművész diplomát kapott.

Amikor 1956. november 4-én meglátta a pesti utcán a bevonuló szovjet tankokat, úgy érezte, hogy innen menekülnie kell, nem kíván ismét rab lenni. Az ausztriai menekülttáborban szerencséje volt, mivel éppen rajztanárt keresett a táborlakók között egy magyar származású svéd állampolgár, így Stockholmba ment, ahol művészeti oktatói állást kapott. 1960-ban találkozott Ulla Stenqvist keramikussal, 1961-ben összeházasodtak és azóta gyakran dolgoznak együtt. Eleinte főleg kerámiával foglalkoztak, a Szung kori klasszikus kínai technológiát kísérletezték ki, de munkáikban nem ragaszkodtak egy-egy anyag kizárólagosságához. Egy svéd kisvárosban (Förslöv-Fogdarp) alkot, de művei a Föld számos városában állnak és sok ország neves múzeumában (ezideig 42-ben) megtalálhatók. Köztéri szobrai nem minden esetben a klasszikus formavilág követői, mindig a téma gondolatiságának megfelelő figurális, vagy elvont formai megoldásúak.

A Miskolci Galériában még az 1980-as években volt kiállítása (ekkor találkoztunk először), kerámia almák 2006-tól a miskolci Szinva-teraszt díszítik. Raoul Wallenberg emlékműve New Yorkban az ENSZ székház mellett áll, de az RW monogramos aktatáska a budapesti Deák tér sarkán is a svéd diplomatára emlékeztet.

A házaspár alapítványa egy reprezentatív művészeti galéria és koncertépület (Ravinen) megvalósítását kezdte meg egy tengerparti helyen, a Bastadhoz tartozó (ahol Birgit Nielsson, a XX. század legnagyobb svéd operaénekesnőnek szobra áll) Norvikkenen.

2017-ben a svéd királytól átvette a keveseknek adományozott királyi aranyérmét

2018-ban készült nagy stockholmi gyűjteményes kiállítására és szerette volna, ha azt megelőzően már állna egy elképzelése szerint működő Kohászati Emlékmű szülővárosában, a városrész történelmi

főterén, kb. 200 méterre gyermekkori lakóhelyétől. Olyan nem hagyományosnak mondott emlékmű, ami általában áll a gyárak kapujában (mint Somogyi József ismert szobra 1960-ból Dunaújvárosban), hanem olyan, ami felidézi gyermekkorát és csak erre az egyetlen helyre jellemző.

## AZ EMLÉKMŰRŐL

Mint a templomok harangszava az órákat, úgy az egész városnak jól hallhatóan jelezte a műszakváltásokat (6 órákor, 14 órákor, 22 órákor) egy erős testes hang, amikor „fűjt a gyár”. (Ráadásként a reggeli műszak dolgozóinak egy ébresztőt is fűjt 5 órákor.) Ugyanígy mindennapos jelenség volt az a salaköntés, ami estefelé, este vörösre festette az eget, mint egy működő vulkán a természetfilmeken. Még a Népkert felől is látszott a vöröslő égbolt az Avas és a gyár fölött, de igazán jól Újgyörből és a Vasgyárból látszott, különösen a Főtér (egy időben Lenin-tér, aztán Marx-tér, most ismét Újgyöri Főtér) felől.

Ma még sok idős ember emlékezetében él, amikor apja, nagyapja kezét fogva állt a gyér forgalmú utcán és csodálva bámulta az eget megfestő vöröslő gomolygást. Igen, ez volt a salaköntés.

Mivel lehetne ezt jobban felidézni, mint egy valódi salaköntő üsttel, ami az öntések valamikori időpontjában vörösre festi az ég egy darabkáját, tudva, hogy ez már csak egy illúzió, mint a hajdani Magyar Királyi Állami Vasgyár és jogutódjai is ma már csak olykor nosztalgiába hajló emlékünkből él.

Miként a hajdan, vagy még nem is olyan régen szebb napokat látott üzemcsarnokok acélszerkezetei, vas anyagú berendezései ócskavasként elszállításra, beolvasztásra kerültek, vagy ilyen sorsa várnak, úgy várta dicstelen jövőjét még néhány salaköntő üst is 2017-ben egy azóta már elbontott csarnokrészében az egykor dicsőséges, ma már emlékeiben sem létező Konverteres Acélműben. Ezek közül egyet továbbélésre, emlékműként való megdicsőülésre kiválasztott a Művész és azt erre a célra a tulajdonos ÖKO-FERR Kft. neki fel is ajánlotta.

Kraitz Gusztáv művész úr a vas- és acélgyártás múltjának a sokunk emlékében még élő salaköntés illúziója megteremtésével kíván emléket állítani.

A Kohász Emlékmű egy felületében felújított salaköntő üst, amibe határozott időnként egy eget megfestő fényjátékot kívánt behelyezni a Művész (kezdetben még hanghatással is), melyet saját elképzelés alapján, saját költségén kívánt Svédországban legyártatni ottani referencia alapján.

Sokszor hangsúlyozta, hogy egy köztéri alkotás csak akkor van készen, amikor a környezete is elkészült, vagyis a kockakő térburkolat, a virág- és cserje-kiültetés, a két nagyobb méretű amorf alakú és diabáz anyagú térplasztika ülőalkalmatosság (megmutatta Svédországban elhelyezett ilyen alkotásainak fotóit), valamint a megemlékező szöveget tartalmazó, saját költségén szintén Svédországban készülőmagyar és angol nyelvű bevéselt feliratos kétoldalas 80/200 cm méretű gránit tábla (melyhez megadtuk a magyarnyelvű szövegjavaslatot a gyár történetéről és nevezetes évszámairól) is a helyére kerül.

A nehéz térplasztikák gyártásának és ideszállításának nem kis költségeit is vállalta, mondta is, hogy eddig sok pénzt kapott a világban a szobraiért, most viszont ő áldoz sok pénzt arra, hogy még életében szülővárosában az emberek lelkéhez szóló emlékműve legyen a várost nagyra tevő ipari tevékenységének, sokezer ember munkájának, élete meghatározójának.

Az elhelyezéshez szükséges építész- és tartószerkezeti kiviteli terveket az üst gyári felmérését követően fiammal igen gyorsan elkészítettem (2017. július 11.), Művész úrral személyesen leegyeztettem. Az üstöt a gyár területén egy új csarnokban működő Megépszer Kft telephelyén felületében lekezelte és az alapozáshoz, a stabilitás biztosításához szükséges acélszerkezetet kiváló minőségben legyártotta (szeptemberre már készen volt), a földmunkához, a vasbeton szereléshez, a betonozáshoz, beemeléshez volt lelkes vállalkozó, így részünkről megvolt a lehetőség a 2017. november 30-i avatásra, a Lónyai féle rendelet kiadásának (a gyár alapításának) 150. évfordulóján.

Azonban ahogy lenni szokott, nem minden korosztályt és miskolci lakost érintett meg érzelmileg az egykor híres kohászatról, a múltból való megemlékezés gondolata. Nem mindenki örült az elképzelésnek, nem értett egyet a helykijelöléssel, a nem hagyományos kohászfigurával, a satnya fenyőfa átültetésével. A fő kifogás az volt, hogy egy hanghatás és fényjáték zavarná a gépkocsiforgalmat. (A végeredmény ezért lett hang nélküli és olyan szerény fényhatású, ami nem festi már vörösre az eget, az eredeti elképzeléssel ellentétben.) A tervezésért és az acélszerkezeti munkákért nem kértünk pénzt, mégis megakadályozta a megvalósítást a befejező munkákra becsült kb. 3 millió

forint hiánya, aminek közadakozásból az egyötöde sem gyűlt össze. Így a tervek az önkormányzatnál, az acélszerkezetek egy gyári raktárban porosodtak.

Hirtelen ötletből a kormánypárti és ellenzéki képviselők a 2022. évi másnapi Miskolci Városnapra (2022. május 11.) alapkövetelt szerveztek, melyre nem hívtak meg egy alkotót sem. Időkapszulában földbe süllyesztették az aznapi megyei napilapot és saját névsorukat. (Egynapos hír volt, ezt továbbra sem követte semmi a megvalósítás irányába.)

Ahogy kopik az emlékezet, úgy csökken a múlt irányú lelkesedés, de végül is a város polgármestere (és főépítésze) meggyőzte a képviselőket, hogy még működése ciklusában végre fel kellene avatni az emlékművet a 97 éves Kraitz Gusztáv jelenlétében. Ez megtörtént 2023. május 16-án.

Nem készültek el a térplasztikák és a szöveges gránit táblák, szerényebb lett a térburkolat és a dísznövényzet, mint a már említett fényjáték., nem nőtt ki a területet határoló sövény. A legfontosabb azonban az, hogy végre ott áll a kijelölt helyén, ha a tervezettnél szerényebben is, de szerényebb már az emlékezés ereje is.

A diósgyőri vaskohászat élt 238 évet.

Végül ide másolom a 42 oldalas tervdokumentációmnak a befejező gondolatát.

Alkotó elődeink által létrehozott értékek megismerésén és megmentésén fáradozók kétezer éves görög mondáson alapuló, Széchenyi által is ismert mottója:

Aki nem ismeri a múltat, az nem értheti a jelent,

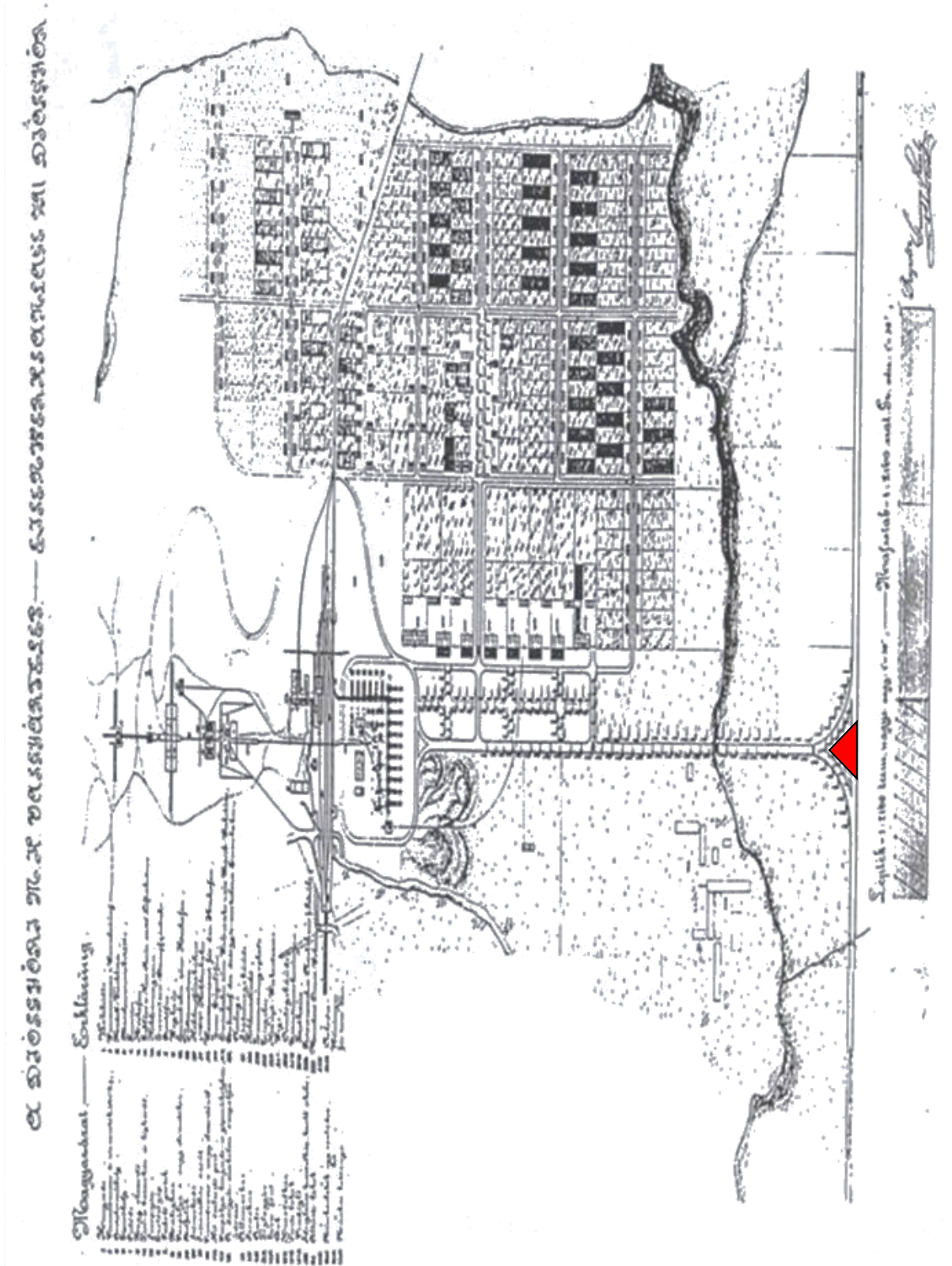
Aki nem érti a jelent, az nem tudja építeni a jövőt.

Márpedig mi mindnyájan egy boldogabb jövő építésén fáradozunk.

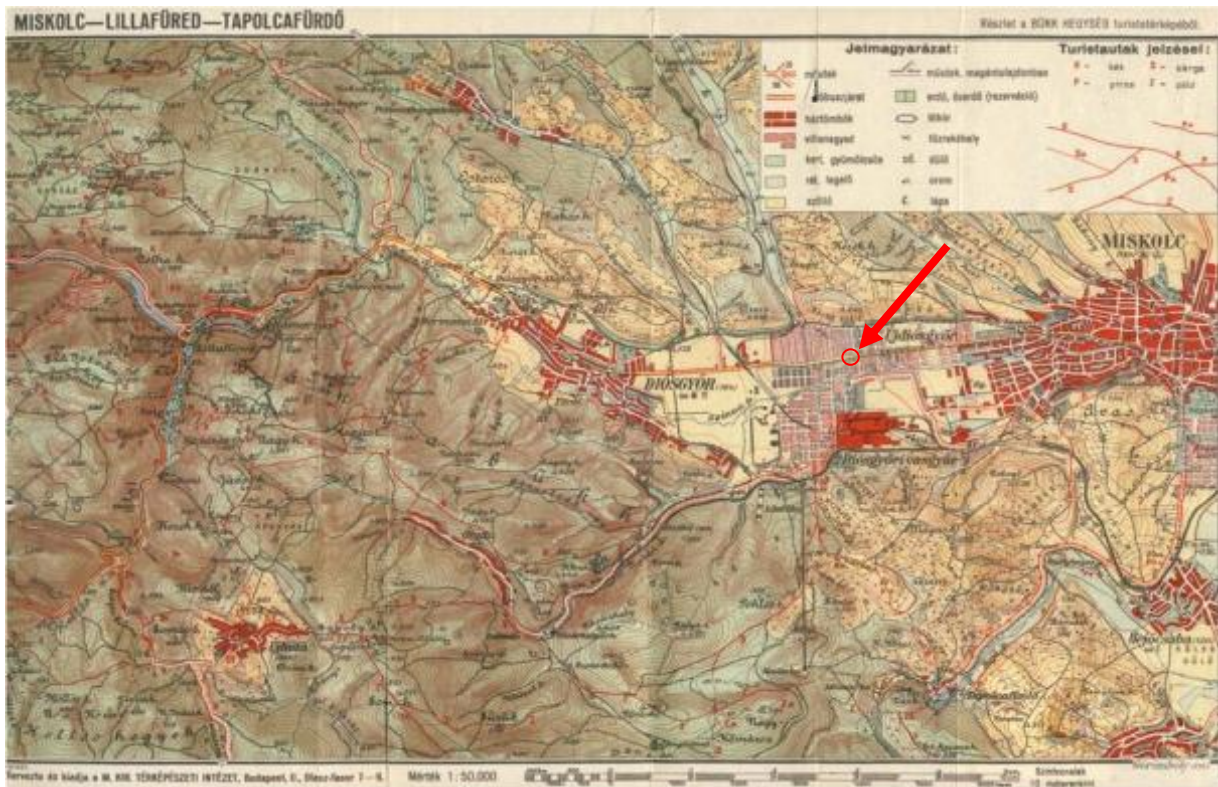


1. ábra -

*Kraitz Gusztáv egy salaköntő üst mellett az egykori kombinált acélmű csarnokában*



2. ábra  
A diósgyőri M. K. Vasgyártelep terve, 1867



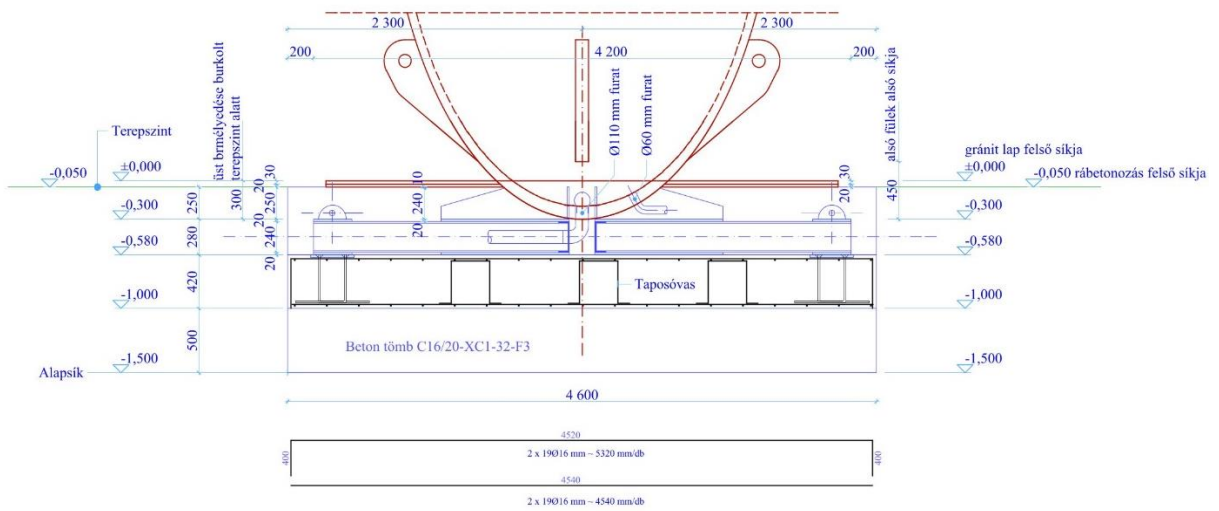
3. ábra  
Miskolc-Lillafüred-Tapolcafüred térképe, 1920-as évek



4. ábra  
Az Újgyöri főtér madártávlati képe az emlékmű beépítése előtt



5. ábra  
Az emlékmű helyszínrajza



6. ábra  
Az emlékmű tervének részlete





7. ábra  
*Építés közbeni állapot*



8. ábra  
*A kész emlékmű működés közben*