

## KOZMA ERZSÉBET\*

### *A dunaújvárosi ipartelepítés dokumentumai*

A dunaújvárosi Dunaferri Dunai Vasmű a legújabb kor szülötte. Ennek köszönhető, hogy látványosan mindenki ismeri. Valójában nagyon sok félreértés kapcsolódik történetéhez. Az adott korhoz kötődő szemlélet éppúgy befolyásolja a megszólalót, mint a szájhagyomány útján terjedő „legendák”. Legendák pedig voltak és lesznek is. Sőt megszépítik az eseményeket, ízt, zamatot, hangulatot adnak. Nélkülük sivár, szürke, élettelen lenne a múlt, bármilyen tartalmas, fontos dolog.

Az 1950. május 2-i kapavágásról számtalan történet szól. Írók, költők járták a vidéket, éltek az építők között, hogy „rendelésre” vagy saját örömükre örökítsék meg az utókornak a magyar nép hatalmas erejét. *Illyés Gyula* versét „Az építőkhöz” minden kisiskolás fújta. Ebből az időszakból való *Barsi Dénes* műve, a „Sötétből világosba”; a közkedvelt *Palotai Boris* novelláskötete, a „Kakasszó” és *Gerencsér Miklós* regénye, „Az idegen feleség”. Ezt a kort idézi meg a magyar filmművészet egyik jellegzetes alkotása, „A kölyök” is, *Törőcsik Marival* a főszerepben.

Szerencsére ma még él az a nemzedék, amely a két kezével hozta létre azt az óriási vállalatcsoportot, melynek sikerült túlélnie a rendszerváltásnak a kohászatot majdnem elsöprő erejét. De annál nehezebb elhiteni a valóságot azokkal, akik kívülről szemlélik az eseményeket, vagy túlzottan a politika szemszögéből ítélik meg.

A tények pedig gyakran cáfolják a kétkedőket, a „jól informáltakat”. Az elmélyült kutatások nyomán számos olyan dokumentum látott napvilágot, amely igazolja a Dunaújvárosban felépített vasmű létét, jogosságát.

A Dunai Vasmű eredete a múlt század közepére vezethető vissza. *Dr. Sziklavári János* és *dr. Remport Zoltán* technikatörténészek *Széchenyi István* levelezésében bukkantak egy Duna menti vasmű telepítésének gondolatfonalára. Közismert a „legnagyobb magyar” sokirányú iparpolitikai tevékenysége, amely kiterjedt a folyószabályozástól a hidépítésig, a vasgyártástól a vasútépítésig. A megvalósulatlan álmok azonban többnyire feledésbe merülnek. Ez történt a vasgyártásra létesítendő társaság alapításának ötletével, amelyet *William Tierney Clark*hoz írt soraiban fejtett ki: „Úgy vélem, kétségkívül találunk vasércet, ami pedig a telepítés helyét illeti, egy emelkedőben levő országban a Duna partjain igazán kétlem, hogy bármi előnyösebb lenne, mint jó vasművek. Forgassa meg ezt is elméjében.”

Széchenyi két lényeges szempontot emelt ki, melyet az eltelt száz-százötven esztendő bizonyított. Az egyik a Duna menti térség mint helyszín, a másik a jó vasműnek az igénye. A vasgyárak a 19. század közepétől ennek ellenére nem a Duna mellé, hanem a szén- és vasérctelepek környéké-

\* Dunaferri Rt. Humán Intézet Gyártörténeti Gyűjtemény, 2401 Dunaújváros, Pf.:110.

re épültek. *Madarász András* Concordia vállalata is éppen ennek köszönhette kudarcát. Az iparosodás, a vasútépítés serkentette új gyárak létesítésének gondolatát. Szűklátókörűség miatt azonban a vasút elkerülte az ipart összekötő útvonalakat. Így természetesen megfelelő közlekedés híján a természeti kincsek közelsége számított döntő tényezőnek. Az előrelátás hiánya az 1870-es években Diósgyőrbe, a hegyek közé szorította be az új vasgyárat. A trianoni békeszerződéssel elveszített Krassó-Szörény, Hunyad, Szepes, Gömör vármegyék ércei és vasolvasztói az 1910-es évekig biztosítottak megfelelő növekedést. Csak súlyosbította a helyzetet a megmaradt természeti források szűkössége. Az első világháborút követően a szárnyaszegett ipar a világgazdasági válsággal újabb mélypontra jutott.

Az 1938. március 5-i győri országgyűlésen a *Darányi Kálmán* által előterjesztett hadiprogram az Iparügyi Minisztériumot újabb vasüzem tervezetetésére készítette. A minisztérium a magyar Vas-, Acél- és Gépgyárak Igazgatóságát (MÁVAG) utasította, hogy tegyen javaslatot a nyersvas-hiány és a hengereltáru termékszerkezetének megfelelő megoldására. A tanulmánynak abból kellett kiindulnia, hogy az iparterület nagyolvasztóból, Siemens-Martin (SM) acélműből, hengerművekből s az ezeket kiszolgáló üzemekből, például erőműből álljon, és lakótelepet is kellett tartalmaznia. Az alapelgondolás új berendezésekre szolt, de egy másik változatban számolni kellett egyes diósgyőri berendezések áttelepítésének költségcsökkentő hatásával is.

Az új gyár 2 darab 324 köbméteres nagyolvasztót 180 ezer tonna/év nyersvas termeléssel, 5 darab 80 tonnás SM kemencét 290 ezer tonna/év acéltermeléssel állított volna be a termelésbe. A hengersorok összetételéből kitűnik, hogy egyes sorok áttelepítése a diósgyőri zsúfoltság megszüntetését segítette volna. A termelő üzemeken kívül tűzálló téglagyárat, gázgenerátor-telepet, villamosközpontot, levegőszolgáltató-berendezést, vasöntödét, központi javítóműhelyt, vegyiműhelyt és kokszolóműhelyt javasolt a tervezet. A tanulmány egyértelműen foglalt állást a Duna menti telepítés mellett a szállítási költségek gazdaságossága miatt.

Néhány év szünet következett, majd 1942-ben, a diósgyőri műszaki titkárság olyan változat kidolgozására kapott szóbeli utasítást, mely szerint a Sajó-parton a nagyolvasztót, a SM acélművet és a hengerműveket helyezték el.

Végül 1943. január 7-én az iparügyi miniszter a pénzügy- és a honvédelmi miniszterrel egyetértésben döntött egy évi 200 ezer tonna termelőképeségű nagyolvasztómű, a hozzá csatlakozó Thomas acélmű, valamint hengermű sürgős létesítéséről. Az egyes telephelyek alkalmasságát beható vizsgálatnak vetették alá: Győr, Párkány, Kiskunlacháza – Pereg, Dunaföldvár, majd elméletileg Baja és Mohács is szerepelt az előzetes tervekben. Az utóbbi két helyet a háborús események miatt elvetették. Még a telephely kiválasztása körül folytak a viták, amikor a MÁVAG vezérigazgatósága már elküldte megbízólevelét Berlinbe a Deutsche Brassert GmbH cégnek, amely az Amerikai Egyesült Államokban működő egyik legnagyobb kohászati tervező és kivitelező iroda leányvállalata volt. A második világháború előtti években az új német állami kohászati művek tervezésében és kivitelezésében már részt vett. Ez a német Brassert-iroda kapta üzembe helyezési kötelezettséggel a generáltervezői és -kivitelezői megbízást.

Az új vasmű telephelyének kérdésében a döntést 1943 júniusában *Bornemissza Géza* iparügyi miniszter mondta ki, és Győr mellett döntött. Az építkezéshez kiváló bázist nyújtott az első világháború alatt épült „Győri Ipartelepek” épületcsoport. Ezekben helyezkedett el a Brassert-iroda, a Diósgyőri Vasgyár és a MÁVAG központi kirendeltsége s az építkezési vállalatok. Az üresen álló csarnokok pedig alkalmasak voltak az építőanyagok és a Németországból érkező vasszerkezeti anyagok fogadására. A MÁVAG szervezeti felépítésében az „F” betűjelzést kapta.

A részletes feltáró munka keretében a MÁVAG-kirendeltség megállapította, hogy az iparügyi döntés számos nehézséggel nem számolt: az ipari csatorna csak évi 3 hónapon át hajózható, a vasmű bővítését és fejlődését a körülépítettség akadályozza, a repülőtér szomszédsága biztonsági okból nem kívánatos. Előnynek tűnt viszont a komlói szénre alapozó kokszolómű felépültéig a Linzből vasúton szállítható koksz. A hengerművek profilválasztása – középhengersorral – az ország tömegacél-szükségletét kellett, hogy kielégítse.

A németországi tanulmányutat és tárgyalásokat követően elkészült az új vasmű hengersorá-

nak terve, mely eltér az eredetileg kitűzött céltól: a lemez, illetve lapostermékek előállításának fontosságától. A finomlemezgyártást a tanulmányúton kialakított kép szerint új alapokon, a magyar igényekhez igazodva, félautomatikus kiszolgálására kívánták volna megvalósítani.

1944 elején megkezdődtek a mélyépítési munkák. Harminc cölöpöt vertek már le a nagyolvasztók helyén, amikor április 13-án a Magyar Vagon Rt. gyártelepe és repülőtere a Messerschmidt repülőgép-program miatt szőnyegbombázást kapott, a vasmű területére közel háromszáz bomba esett. A győri építkezést leállította a kormány.

Az 1944. május 30-án kelt MÁVAG vezérigazgatósági feljegyzésben „egy nyíltabb terepen víz- és elsőrendű vasútvonal közelében történő telepítés gazdasági előnyeit” határozták meg. Mohács mellett szólt a komlói szén közelsége, a kiváló kavicsos altalaj, az uszályok használhatósága, a lehetséges munkaerő és a város készsége a vasmű fogadására. Még a felszabadulás előtti hónapokban elkészült a légi térképezés, amelynek alapján Brasserték a mohácsi telepítési tervet leszállították. A Thomas acélművön kívül itt már a bővítés keretében Siemens-Martin kemencék is számításba jöttek. Nemkülönben kokszolómű is helyet kapott a vasműben.

Alighogy elültek a háborús zajok, a MÁVAG új vezérigazgatósága már 1945. szeptember 4-én beadvánnyal fordult az iparügyi miniszterhez, melyben összefoglalta az új vasmű eddigi történetét. A most elkövetkező újjáépítési időszakban még inkább indokoltnak tartotta a létesítést, és döntést kért. Az elvégzett számítások kimutatták, hogy vasműveink teljesítőképessége nem elegendő jóvátételi kötelezettségeinkre, a háborús károk helyreállítására, nem is beszélve az ország felemelkedésének fedezéséről. A 200 ezer tonna/év kapacitástöbblet már akkor indokolt volt. Azonban az újjáépítés nehéz évei következtek, így egy olyan nagy lélegzetű ügy, mint az új vasmű beruházása, kormányzati szinten váratott magára.

*Bordás Lajos*, a Székesfőváros Gázművei nyugalmazott vezérigazgató-helyettese 1947-ben szakvéleményt és tanulmányt készített a leendő vasmű évi 250 ezer tonna kohókokszt termelésére, melyet komlói kőszénből kívántak megvalósítani. Egy év múlva, 1948-ban *Bordás Lajos* és *Tóth Sarudy Béla* üzemfőnök közreműködésével, a diósgyőri szakemberek együttműködésével a szakvélemény helyessége beigazolódott. (Bordás Lajos később a Dunai Vasműben telepített kokszolóműért Kossuth-díjat kapott.)

Ekkortól felgyorsultak az események. 1948. június 16–17-én végül döntés született az iparügyi minisztériumban a mohácsi vasmű és a köréje települő üzemek létesítésének elindításáról. Mohácson megkezdődött a lakótelep első egységeinek építése.

1948. december 2-án elkészült *Tetmayer Alfréd* elvi tanulmánya a Nehézipari Központ (NIK) megbízásából, melyben 280 ezer tonna nyersvasat, 320 ezer tonna SM acélt, 225 ezer tonna hengerelt készárut irányzott elő. Ő veti fel az ország növekvő és kielégítetlen lapostermék igénye miatt a tiszta profilú, egycélú lemezhengermű gondolatát.

*Czottner Sándor* és *Sebestyén János* 1949. augusztus 25-én jelentést írt arról a Moszkvában tartott tárgyalásról, melynek napirendje a mohácsi kombinát ügye volt. A magyar fél akkori álláspontja szerint az új vasművet 1953-ban üzembe kell helyezni.

1949. szeptember 13-án előterjesztésre került a Nehézipari Beruházási Nemzeti Vállalat (NEB) Kirendeltség szervezetének felépítése: 1949. október 27-én *Borovszky Ambrust* vezérigazgató-helyettes cégjegyzéssel Mohácsra nevezték ki. Mohács azonban az 1949-es politikai megfontolások alapján elvesztette értékét, az építkezést és a további tervezést – alighogy elkezdődött – leállították.

A Politikai Bizottság 1949. december 23-án, írásos előterjesztésében indítványozta a kombinát építési helyéül Dunapentelét. *A Minisztertanács az 1949. december 28-án megtartott ülésén elhatározta Dunapentele község határában kokszt-, nyersvas-, acél- és hengerelt áruk gyártásával foglalkozó vállalat létesítését. A vállalat neve: Dunai Vasművek nv. lesz.*

## TECHNIKATÖRTÉNET-ÍRÁS A DUNAFERR RT.-BEN

A Dunai Vasműről a legelső hosszabb terjedelmű leírás 1957-ben jelent meg az Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület (OMBKE) Kohászati Lapok 8–9. különszámában. A

bányászok és kohászok szakfolyóirata nyilvánosságot jelentett, részletes bemutatkozásra adott lehetőséget, ezzel mintegy elismerte fontosságát az épülő műnek és az éledő városnak. Ugyancsak a lap tette közzé 1960-ban *dr. Mossóczy Róbert* tanulmányát „A Dunai Vasmű népgazdasági jelentősége” címmel.

Az alapítás tizedik évfordulója tiszteletére a Vasmű szakemberei egy belső periodikával is előálltak, melyben nagyobb teret adhattak a különböző szakterületek eredményeinek, s az ott folyó munkák vállalati szintű megismertetésének. Ez az 1960-ban, *Pilster Pál* főmérnök és az OMBKE helyi szervezetének kezdeményezésére megindított „Dunai Vasmű Műszaki és Gazdasági Közlemények” című lap ma már a műszaki fejlődés elősegítésén, inspirációján túl technikatörténeti jelentőségű forrásmunka is.

Az évek folyamán – általában jubileumokhoz kötődően – számos kisebb-nagyobb helyi kiadvány, illetve könyv készült. A Lőrinci Hengermű megalapításának 25. évfordulójára *dr. Remport Zoltán* dolgozta fel történetét, később a Kokszevegyszereti gyáregység szakmai közössége vetette papírra az 1952-től 1985-ig terjedő időszakot. A szocializmus vívmányaként elkönyvelt vállalat az 1980-as évek végén – a társadalmi változásokat látva – elérkezettnek látta az időt, hogy korabeli dokumentumokra, forrásokra támaszkodva összefoglalja az eltelt negyven esztendő történéseit és eredményeit. Az elsősorban műszaki-gazdasági szakemberekből álló szerkesztőbizottság nem kisebb célt tűzött ki maga elé, minthogy közkinccsé tegye, a nagyközönség elé tárja a vállalat múltját. A történeti hűségre törekedve nemcsak a fejlődés menetét és a gazdasági működés mozgatórugóit igyekezett bemutatni, hanem az ott dolgozók, az ott élők életkörülményeiről is teljes képet nyújtott. Az 1990-ben megjelent „40 éves a Dunai Vasmű” című kiadványt azonban túlhaladta az idő, mert a rendszerváltás során bekövetkezett gazdasági visszaesés újabb kételyeket ébresztett a vasmű iránt. Úgy, mint ahogy az 1950-es évek közepén, megkérdőjelezték szükségességét. A *Nagy Imre* kormány 1954-ben még felavatta ugyan az I. számú nagyolvasztót és a első martinkemencét, de ekkorra már a nagyberuházások egész sorát állították le a túlzott iparosítás megfékezésére. A *Gerő Ernő* beszédében elhangzott „vas és acél országa” jelszó évtizedeken át bűnös megbélyegzése maradt Dunaújvárosnak, a Dunai Vasműnek, sőt sajnos a magyar kohászatnak is. Ennek ellenére a *Kádár*-rendszer jóléti társadalma idején az ország gazdasági életének vérkeringésében előkelő helyet foglalt el.

A legintenzívebb kutatómunka azonban napjainkban folyik. Az 1985-ben a Művelődési Minisztérium által hivatalosan elismert Gyártörténeti Gyűjteményben újabb lendületet vett a történetírás. A rendszerváltással egy időben bekövetkezett – az egész világ acélpiacára kiterjedő – recesszió nyomán negatív felhangok mellett vizsgálták a magyar kohászatot. A piacgazdaság teljesen profitorientált beállítottsága, magának az iparágak a szükségességét vonta kétségbe, tekintet nélkül a sikeresen működő, de a körülmények által meghatározott nehézségekkel küzdő vállalatra. Az időközben Dunaferr Rt. és társaságaiá átalakult vasmű talponmaradása további kételyeket ébresztett a nagyvállalattal szemben. Éppen ezért a legkézenfekvőbb volt egy technikatörténeti szemléletű kiadványsorozat elkészítése – mely már tartalmazza az átalakulás óta eltelt időszakot is – a közmegítélés és az önismeret tárgyilagos tényismeretének növelésére. Így 1993 óta évfordulókhoz kapcsolódva megíródott a nyersvasgyártás, az acélgyártás, a kokszyártás és a szállítás negyvenéves története. Ezek a művek nem kifejezetten szociológiai cézzal születtek, mégis megtalálhatók bennük mindazok a vonások, amelyek tükörként adhatnak képet egy közösség önerejéről, társadalmi hatásokról, s ezek együtteseként megmagyarázhatják nemcsak létét és szükségességét, hanem igazolhatják eredményeit, feltárhatják sikerességének okait.

A technikatörténeti munkákon kívül a Korrajz című visszaemlékezésében is erre tesz kísérletet *dr. Szabó Ferenc* nyugalmazott vezérigazgató. Ezen a vonalon továbbhaladva, a gyártörténeti kutatómunka és az ezeket kiegészítő interjúk, visszaemlékezések tapasztalatai készítették arra, hogy a Janus Pannonius Tudományegyetemen folytatott tanulmányaim alkalmával, diplomadolgozatomban az összefüggéseket az innováció oldaláról közelítsem meg „Az innováció szerepe egy iparvállalat életében” címmel. Az 1996-ban megrendezett országos technikatörténeti ankéton diplomamunkám egy részletével: „A közelmúlt nagy mérnökegyénisége, *dr. Répási Gellért*, a műszaki

fejlesztés kiemelkedő vezéralakja” címen tartott előadásomban az ő életútján, munkásságán keresztül azt a szellemi erőt, innovatív gondolkodásmódot mutattam be, mely meghatározta a vasmű műszaki fejlődését.

A Duna-ferr Dunai Vasmű történetének feldolgozása itt nem ér véget. Jelenleg párhuzamosan a többi technikatörténeti kiadvány előkészítésén túl, Horváth István elnök-vezérigazgató megbízásából egy szerkesztőbizottság monográfia összeállításán dolgozik az ötvenedik évfordulóra készülve. A 2000-ben kiadásra kerülő alkotás Glatz Ferenc művének, „A magyarok krónikájá”-nak felépítését követi. A mércét magasra állították, de tekintve az eddig megjelent könyveket, alább már nem adhatják. Ma még hitelesen, szemtanúkat is bevonva írhatjuk meg a történetet. Nem halogatható tovább egy reprezentatív, közérthető, emellett szakmailag, tartalmilag is gazdag alapmű az utókor számára az évezred fordulóján.

## a népegészségben való gondolkodás korai példája

A világ ma is fejlett országaiban az utóbbi évtizedekben a krónikus betegségek előfordulása. Ezekre – például a szív- és érrendszeri megbetegedésekre – jellemző, hogy előidézésükben lényeges szerepet játszanak az életmódi tényezők.<sup>1</sup>

Mátyus István (1725–1802) orvosoktatás-tervezője és népegészségügyi – a mai egészségügyi-mány művelőihez hasonlóan vélekedett az egészség megőrzéséről az életmódi megőrzésében: „A nyavalyák többnyire a rossz diétából (étkezés) származnak, mint a hómeleg alatt lapangó szikrácskából a nagy égések.”

Amiért ma is megérdemelt a figyelmet az egészségügyi tudományokról vallott elővülhetetlen, bölcs szemlélete.

Mátyusnak az egészség megőrzését a következőképpen jellemezte:

- a prevencióra (az egészség megőrzésére, megelőzésre) irányuló törekvés
- a rendszerszemlélet
- az „egész”-et mindig az egész szervezetben vizsgáló szemlélet
- az egyéni sajátosságokra való figyelem
- a megfigyelés és a gyakorlati tapasztalatok nagybecsűvé tétele.

Mátyus az egészség megőrzését a következőképpen jellemezte: „Amennyivel szebb, hasznosabb dolog volna az embereknek, hogy az egészségben maradni, annyival kevesebb szorgalmat gyakoroljanak kinek-kinek az egészség megőrzésére jó diétáról vagy életmódjáról, mintsem a nyavalyák orvosoltatásáról.”

Észreveszi és kiemeli az egyéni, sajátos, másokétől eltérő egészségügyi igényt minden egyes embernél: „Csalóhatni bizony, hogy ennek szemléletmódja helyes, ami másnak az egészségét elrontja, ugyanúgy az ellentétnek a szemlélete arra vitt, hogy a világban minden egyes embernek tulajdon és különféleforma egészséget tulajdonítsanak. Melyhez képest tulajdon diétájának és orvosoltatása módjának is kellene lenni.”

Élelmódi tanácsainak kivitelezéséhez kidolgozta a legfontosabb alapelveket, amelyek megtartása biztos iránytű lehet bárki számára életmódjának alakításához. Ezek a következők: természetesség, változatosság, mértékletesség és az egészség megőrzéséhez vezető tudásnak a megszerzése.

<sup>1</sup> Magyar Orvos Egészségügyi Társaság, Orvosi Népegészségügyi Intézet, 1133 Budapest, Szabolcs utca 33-35.