

Dobák Judit

Miskolc ipari társadalmának kialakulása a befogadó települések tükrében (Esettanulmány)

Miskolc múltjához szervesen hozzátartozik a nehézipar, területileg, technikátörténetileg, de mentalitástörténetileg is. Jelen tanulmány célja bemutatni egy konkrét példán keresztül hogyan épült be Miskolc történetébe, hogyan alakul ki az iparban dolgozók társadalma, milyen hatással van a egy gyár telepítése a környező településekre. Az esettanulmány Miskolc munkáslétszámát, területét, és hatását tekintve is egyik legnagyobb létesítménye a diósgyőri kohászatként számon tartott gyár és a hozzá tartozó lakótelep történetét mutatja be.

Az 1980-as években közel 30.000 dolgozója volt a két gyárnak (LKM¹, DIGÉP²). Ez alapvetően változtatott a helyiek életmódján, a migrációs folyamatokon. A gyár „fűjását” a mai napig értelmezni tudják a miskolciak és a környékbbeliek. Az egyéni és kollektív emlékezetben szervesen jelen van a gyári lét, a gyári munka, a telepi élet, még azoknak is, akik ezt kívülről figyelték.

„Ez is butaság, nem Diósgyőr, meg Diósgyőri Kórház, hanem Diósgyőr-vasgyári Kórház, meg Diósgyőr-Vasgyár, nagy v-vel, 1911-től önálló lakótelep!”³ mondja sértetten az egyik interjúalany a kórház épületét mutatva.

A közigazgatási huzavona mellett az elnevezések, a ráragasztott jelzők mutatják az a folyamatot ahogyan az önállónak álmodott gyártelep Miskolc szerves részévé válik. A diósgyőriek új-ként aposztrofálták a kialakult gyártelepet, a miskolci sajtó diósgyőrinek nevezte, a gyár pedig az 1930-as évekig Diósgyőr-Vasgyár helységnevet használta keltezésnél. A gyarmat kifejezés viszonylag korán elmaradt, a legelső terveken még megtaláljuk⁴, de a szóhasználat negatív konnotációja miatt vagy a kolóniát, vagy a telep kifejezést használják szívesen a gyár és a kiépülő lakóterület megjelölésére. A gyártelep is megjelenik az elnevezések között, ezt akkor használják, ha a gyárra és a kolóniára vonatkozóan együtt tesznek megállapítást. Találkozunk még a munkás-telep, gyári gyarmat, vasgyári gyarmat megnevezésekkel, de ezek egyediek, vagy időszakosak. A kolónia elnevezés a második világháború után sértővé vált, a helyiek nem szerették, nem használták, a lakótelep volt a megfelelő szinonima, a rendszerváltás után kezdték újra ezt a megjelölést használni a lakótelepre. A helyi rendeletek, szabályozások Vasgyári kolóniaként nevezik, a szakirodalom pedig következetesen a Diósgyőr-vasgyári kolónia szószerkezetet használja.

A Diósgyőr-vasgyári kolónia sosem volt önálló közigazgatási egység. A vasgyár, a kolónia és a környező települések kapcsolata, közigazgatási rendezése első pillanattól kezdve vitákat indított el. Három folyamattal találkozunk, amelyek eltérő érdekek mentén végigkísérik a kolónia körüli mozgalmakat. Az egyik mozgatórugó a vasgyár leválási szándéka Diósgyőrtől. A másik vonulat Diósgyőr részéről, amelyben igyekszik megőrizni ezt a számára kedvező közigazgatási egységet. A harmadik fontos elem Miskolc kívánsága, amely szintén egyesítései törekvéssel lép fel. E

¹ Lenin Kohászati Művek

² Diósgyőri Gépgyár

³ 71 éves volt gyári dolgozó, faesztergályos férfi - interjúrészlet

⁴ Olajos Csaba: *A Diósgyőr-vasgyári kolónia*. B.-A.-Z. Megyei Levéltár, Miskolc, 1998. 27.o.

mellett fontos megemlíteni, hogy a diósgyőri gyártelep és Miskolc kapcsolata Nagy-Miskolc megjelenéséig (1950) a munkásmozgalmi eseményekben öltött testet.

A vasgyártáshoz olyan helyet kerestek, ahol vélhetően rendelkezésre állt, vagy viszonylag könnyen szállítható volt a szükséges nyersanyag, a gyártáshoz szükséges víz, és további feltétel volt, katonailag védhető legyen. A tömeges vasgyártás technológiája még csak kísérleti fázisban járt egész Európában, az ismert nyugati üzemek eltérő technológiát alkalmaztak és eltérő eredményt hoztak, ezért is okozott politikailag és szakmailag is vitákat a hely választása. Ráadásul az akkor már láthatóan fellendülőben lévő felvidéki vasipar ellenérdekelt volt a gyár telepítésében. A hely kiválasztásánál fontos szempont volt az is, hogy a koronauralom területén legyen, mivel nagy helyigénnyel bírt. „...ehhez legalkalmasabbnak ajánlkozott Diósgyőr, az ország közepén fekvő, a vasúti hálózatnak legnagyobb összecsoportosulásával sőt avval nemsokára összekötve, kifogyhatatlan barnaszén telepek közelébe, jó indulatú és az ellentét által nehezen bevehető vidéken és tősgyökeres magyar nép közepette, termő talajon oly előnyöket nyújtanak, hogy a helyiség választása kétséget nem szenvedhetett...”⁵

Diósgyőr a XVI. századtól koronauralalmi város volt, majd mezővárosi státuszt kapott. 1886-ban a mezővárosi rangját elvesztve nagyközségként Borsod vármegye törvényhatóságába illeszkedett. A kolónia 1868-ban Diósgyőr közigazgatási területén annak *egyéb* lakóterületeként jött létre.⁶ A gyár elhelyezése körül szakmai viták sora alakult ki.

Diósgyőr lehetőséget látott a gyár által a településnek fizetett adóban, amely módot adhatott volna számára a várossá való nyilvánításban. Ezért a gyár adóiból származó bevételekből számos olyan építkezés indult el, ami a városiasodást volt hivatva példázni. Diósgyőr félve Miskolc bekebelezési szándékától, minden eszközzel megpróbálta saját tekintélyét emelni. „Erre utal a középkori eredetű „mezőváros” cím makacs használata a hivatalos jelentésekben, noha Diósgyőr aktuális közigazgatási státusa nagyközség.”⁷

Az állami tulajdonú és állami vagyonból épített vasgyár, saját gazdasági érdekei tekintetében sokkal inkább vállalkozói szemlélettel és a magániparra jellemző igényekkel lépett fel, amikor a különválás szándékát megfogalmazza: „A diósgyőri m. kir. vas- és aczélgyár a perezsesi bányateleppel együtt Diósgyőr nagyközséghez tartozik. E kapcsolat nem bizonyult áldásosnak, mert a gyár amellett hogy a saját nyilvános épületei építésének és fentartásának[sic!] költségeit sajátjából fedezi, továbbá iskoláit, fürdőit, a kórházat és a világítást, valamint a vagyonbiztonsági szolgálatot stb. sajátjából tartja fenn, mégis a községi terhekben teljes mértékben osztozik.”⁸

A leválási szándék igazgatási problémákon is alapult. A gyár korabeli látképein látható (Lásd a mellékletben!), hogy Diósgyőr és a telep között több kilométernyi utat kellett megtenni azért, hogy a telepiek ügyeiket intézhessék. „S végül azon körülményre való tekintettel, hogy a gyártelepen lakó s körülbelül 6000 lélekszámot kitevő munkásosztály ügyeinek elintézését és érdekeinek megvédését a gyárnak

⁵ Glanzer Miksa 1872-ben a gyár keletkezésének indokait írja le. Idézi: Olajos Csaba: *A Diósgyőr...* 10.o.

⁶ Olajos Csaba: *A Diósgyőr...* 16.o.

⁷ Sajó Tamás: A diósgyőri főutca jelentésváltozásai. *Ökotáj*, 1. évf. 1. sz. 1992. ősz. 41–49. p.

⁸ (sz.n.): *A diósgyőri m. kir.vas- és aczélgyár története...* 30.o.

Diósgyőr községtől való távolsága igen megnehezíti s minden egyes alkalommal az elvesztett munkaidő folytán elesett bérkereset miatt igen megdrágítja, régi óhaja a diósgyőri gyárnak s az ezzel határos telepek lakóinak a Diósgyőr községtől való különválást és egy külön községgé való alakulást megvalósítani. Az ehhez szükséges intézkedés a minisztériumban és a vármegyénél megtétettek s remélhető, hogy a különválás még ez évben keresztül is vitetik és a vasgyár a mellette fekvő Újdiósgyőr, Poczogó, Nyirjes és Szarka-hegy telepekkel, valamint a pereczési bányateleppel közösen, az előre haladó fejlődésben többé nem akadályozott.”⁹

A különböző forrásokból, (így a főispán és a gyár közötti levelezésből, vagy a helyi sajtóból) tudhatjuk, hogy a gyártelepiek, és a közvélemény sokat foglalkozott a gyári kolónia és az őt körülvevő települések, és lakók kapcsolatával. Ennek látványos eleme a gyári telep leválási szándéka Diósgyőr községtől. Szerettek volna egy új községet létrehozni. A leválási szándék legfőbb okai között Diósgyőr község rossz gazdálkodása szerepelt, valamint az, hogy a kolónia a legtöbb ellátó intézményét önmaga építette ki és tartotta fenn, így a vízhálózat, a villanyvilágítást és a közutakat is, gyógyszerterát, vágóhidat, élelmiszerboltot, iskolát, orvosi rendelőt. A közös terhek azonban nem csökkentek, a gyárnak folyamatosan hozzá kellett járulni Diósgyőr terheéhez. A gyár célja egy virágzó „gyárváros” létrehozása volt, amelyre akkor már Németországban, Nagy-Britanniában már számos példa volt.

A gazdasági érdekek mellett egyéb szempontok is megjelentek. A kolónia közössége ekkor már önálló identitással bírt, melynek egyik megfogalmazási módja a diósgyőriektől való különbözőségeen alapult. „Minthogy továbbá Diósgyőr község túlnyomólag földművelő lakosságának érdekei a vas- és aczélgyár alkalmazott és munkás-lakó elemének érdekeivel igen gyakran összeütközésbe kerülnek.”¹⁰ Az okok között egyértelmű utalásokat találunk az életmód nagy különbségeire is. „A Diósgyőr anyaközségtől való különválás mozgalma mely a gyár környékéhez tartozó birtokosok között észlelhető igen sok és fontos indokon alapszik. Elsősorban okozója ennek ama kirívó különbség, mely Diósgyőr anyaközség és a vasgyár népének természetében, véralkatában, felfogásában fennáll. Egy földművesekből álló falu képviselője által gyárunk és az azt környező telepek népességének érdekei nem mozdíthatók elő. [...] A telepek lakosságának intelligenciája és vagyoni ereje is mint legfőbb fokmérője a nagyobb fejlettségnek, jelentős indoka a különválásnak.”¹¹

A különválási szándék többször is lendületet kapott, mindig eredménytelenül. És bár a kezdeményező a gyár vezetése volt, a parasztok és a gyári munkások közötti ellentéttről a mai napig beszámolnak az adatközlők: „győri paraszt, úgy mondtuk, persze ilyenkor előkerülhetett a bicska is...”¹²

A gyáron kívül gazdaságilag senkinek nem állt érdekében az önállóság. Hosszabb távú ellenérveket nem fogalmazott meg egyetlen elutasító határozat sem, a napi pénzügyi és közigazgatási átszervezési problémákra hivatkozva a különválási kísérletek sorra kudarcba fulladtak. Az adatközlők elmondásai szerint Diósgyőrrel nem volt jelentős a gazdasági és nem volt jellemző a társasági kapcsolat sem. Csak a kötelező ügyek miatt mentek Diósgyőrbe, de vásárolni, „korzózni” vagy

⁹ (sz.n.): A diósgyőri m. kir.vas- és aczélgyár története... 31.o.

¹⁰ uo. 31.o.

¹¹ B-A-Z Megyei Levéltár IV. B 801/b. 32/1903. Idézi: Olajos Csaba: *A Diósgyőr...* 21.o.

¹² 72 éves nyugdíjas esztergályos férfi – interjúrészlet

rendezvényekre már viszonylag korán inkább Miskolcra jártak a kolónia lakói, mint Diósgyőrbe. „*Anyám fogott, és vitt magával. Főleg ruhákat vásárolt a városban*”¹³

Diósgyőr, Miskolc és a vasgyári kolónia között gazdasági kapcsolat a gyáron keresztül volt. A fűtéshez szénét és fát például a gyártelepen lehetett igényelni a diósgyőrieknek és a miskolciaknak is. Rendszeresek voltak a gyár hirdetői a helyi újságban, amelyek az építkezéshez, a gyárüzemek kialakításához, vagy a bányákhoz kerestek gerendát, bányafát, faoszlopot, műszerfát. De ugyanígy megjelennek a szénára, zabra vonatkozó vásárlási szándékok, és a bérlemények hirdetőit is rendre megtaláljuk a helyi sajtóban.

A gyárnak a fent említettekén túl nagy mennyiségű vízre volt szüksége, amit csak a „Diós-Győr” területéhez tartozó Garadna és Szinva patakok biztosítottak. Ennek vízhasználatára a gyár előjogot kért és kapott.¹⁴

A kolónia a nagy Miskolc kialakulásáig sem városszerkezeti, sem közösségi szempontból nem integrálódott a helyi társadalomba. A források a gyár és a környező települések kapcsolatáról csak akkor írnak, ha valamilyen probléma adódott. Az elérhető beszámolókból a gyártás adatait találjuk részletesen, az éves jelentések és az időszakos beszámolók összefoglalóan beszélnek a telepítés körülményeiről, ott is jórészt a mennyiséget említve.

Árnyaltabb kép a helyi sajtó által nyerhető. A századforduló helyi sajtótermékeiben majd minden számban foglalkoznak a gyár vagy a kolónia gondjaival. Végigolvasva a cikkeket, az az érzés támadhat, mintha egy idegen testet vizsgálna a közélet, olyan távolságtartással, néhol erőltetett udvariassággal, hogy egyértelművé válik, hogy a kolónia önállósulási törekvései zárványként tartották meg lakóit. Elismerően nyilatkoztak a gyár alapításáról, óvatosan hallgattak a kezdetekkor fellépő problémákról, és tisztelettudóan beszél a sajtó akkor is, amikor konkrét gazdasági előnyöktől esik el. Ekkor még a két település távol volt, a néhány kilométeres útszakaszt csak gyalogúton lehetett megtenni, így a miskolciak leginkább „kirándulni” jártak a kolóniába, megnézni a legújabb fejlesztéseket. „A diósgyőri új vasgyár, mióta az villanyfényvel van világítva, gyakran látogatják meg az érdeklődők és az idegenek. A múlt hét egyik napján városunk polgármesterével és a városi főmérnökkel mi is megtekinthettük azt, s mondhatjuk egészen el vagyunk ragadtatva...”¹⁵

A járványok híradásainál is megkülönböztették a kolónia megbetegedéseit Diósgyőrtől és Miskolctól egyaránt. A cikkek híradásaiból feltételezhetjük, hogy a lakosság közötti átjárás a 19. század végén minimális volt. Az 1872-es kolera-járvány idején a vasgyáriak közül nagyon kevesen betegedtek meg, az akkori orvos tanácsainak köszönhetően. De – mint azt a helyi sajtóból megtudhatjuk – a trichinell fertőzött hús csak a kolónia lakói között okozott megbetegedést. Ez azért volt lehetséges, mert az élelmiszer beszerzését és a lakók ellátását a vasgyár önállóan, sokszor nem a környező településekről, hanem távolabbról oldotta meg, az említett trichinell megbetegedést például Debrecenből nagy tételben szállított kolbász okozta.¹⁶

¹³ 67 éves nyugdíjas gépészmérnök férfi – interjúrészlet

¹⁴ *Borsod Miskolczi Értesítő*. Helybeli és vegyes hírek 1889. Április 25.

¹⁵ *Borsod Miskolczi Értesítő*. Helybeli és vegyes hírek 1882 január 25.

¹⁶ *Borsod Miskolczi Értesítő*. Helybeli és vegyes hírek 1891. Deczember 31.

Közvetlen információs csatorna a gyár és a sajtó között nem lehetett, hiszen a negatív eseményekről általában így számolt be a *Borsodi Értesítő*: „Nem tudjuk való e, de úgy hallottuk, hogy az ujjonnan épített vasgyárt, a kormány, az országgyűlés beleegyezésével magán társulatnak szándékozik áruba bocsátani.”¹⁷ Majd a megjegyzést találgatások sora követte az említett médiában.

A környező települések évtizedekig csak remélték hogy számukra is fellendülést hozhat a gyár jelenléte. Az első években inkább bosszankodhattak, hiszen jelentős átalakítások mentek végbe, amelyek érintették a birtokviszonyokat is. És mint állami tulajdon, az uradalmi intézkedésekkel kevesen szálltak vitába. A vasgyárhoz vezető vasút nyomvonalának kialakításában sem kaptak szerepet a települések, a gyár vezetése önállóan döntött. Miskolc szerette volna, ha a városban központi helyen¹⁸ fut a gőzhajtásra tervezett vasút nyomvonala. Ezzel ellentétben azonban Felsőruzsinnal felé vette az irányt, több szőlősgazda telepített ültetvényén áthaladva. A kisajátításkor az alkuban megjelölt összegben nagyságrendbeli eltérések is előfordultak, a vitáról és az elindított peres eljárásról a helyi sajtó részletesen és rendszeresen beszámolt. A miskolciak számára egyértelmű üzenet volt a gyárvezetés akaratának előjogairól.

Irigységre is okot adhattak azon hirdetések, amelyeket a vasgyár tett közzé, olyan fizetést megjelölve, hogy a fizetett hirdetésen túl a helyi hírekben nem egyszer kommentálták is a hirdetés mögöttes tartalmait: „A diós-győri vas és acélggyárban legközelebb, még e tavaszon egy főorvosi állást fognak rendszeresíteni, melyre a pályázat az igazgatóság részéről már ki is adatott. Ez állás 2000 frt évi fizetéssel 200 frt fűtési általánnyal és szabad lakással van összekötve, ennél fogva látszik, hogy az újonnan szervezendő orvosi állás a jobbak közül való lesz. Azt hisszük, lesz is pályázó több az elégnél.”¹⁹ Orvosi, tanítói, gyógyszerészi álláshirdetések, postai szolgáltatásra ajánlattételi felhívások voltak, amelyek a köznépet ugyan nem érintették testközelből, de az eltérést a környező települések alkalmazottjaihoz képest egyértelművé tette.

A kezdeti technológiai bizonytalanságokról hírt adva egy 1884-ben megjelent cikk írója sajnálatát fejezi ki annak lehetőségét, hogy a gyárat bezárják, vagy eladják: „Minket miskolcziakat nemcsak nemzetgazdasági szempontból érdekel a dolog, hanem érdekel különösen azon sokoldalú, anyagilag és szellemileg egyaránt fontos érdekeknél fogva, melyek Miskolcz városát és nagy részében vidékét is az ipar és kereskedelmi téren úgyszintén a munkásnépet és az ezek között már szép virágzásnak indult tanügyi és művelődési érdekeket is kiszámíthatatlan veszteséggel sújtánák azon esetben, ha a diósgyőri vasgyár lételetét elveszítené.”²⁰

Miskolc a 19. század végéig kereskedővárosként nyilvántartott település. A legtöbb történelmi eseménynél leginkább a háttország biztosítása, vagy a jó fekvése miatt szállásul szolgált az arra utazóknak. Első gyára egészen későn 1833-ban alakult Kőedénygyár volt. A kiegyezés utáni állami támogatásnak köszönhetően gomba módra szaporodtak a helyi kis üzemek.

¹⁷ *Borsod Miskolczi Értesítő*. Helybeli és vegyes hírek 1870. augusztus 25.

¹⁸ Miskolc kérése szerint a mai belvárosban lett volna a központi pályaudvar.

¹⁹ *Borsod Miskolczi Értesítő*. Helybeli és vegyes hírek 1887 március 3.

²⁰ *Borsod Miskolczi Értesítő*. Helybeli és vegyes hírek 1884 január 16.

Miskolc 1859-ben kapcsolódott be az országos vasúthálózatba. 1860-as években indult meg az a fejlődés, ami a mai Miskolc városképet adja. 1897-től villamoson lehet utazni, szállodák, fürdők, pályaudvarok épültek. Lélekszáma az 1980-as évekig folyamatosan emelkedik. Ugrásszerű lakónépeség változás az ipar fejlődésével mutat párhuzamot. 1870 és 1900 között Miskolc lakónépesége a mai területen lévő településekkel együtt (a vasgyári kolóniát is beleszámítva) megduplázódott²¹.

„Miskolc számára a századfordulót követően közvetlen kérdésként merült fel a szomszédos ipartelepekkel való egyesülés.”²² Miskolc vezetése nem titkoltan csatolni kívánta a gyártelepet az egyre növekvő városhoz. „Az érvek között domináns helyet foglalt el az a tény, hogy a települések kereskedelmi, kulturális ellátása alapvetően már Miskolcra tevődött át, annak minden előnyével és minden hátrányával együtt. A másik érv – Miskolc oldaláról – hogy a város a maga feltételeivel és a vasgyár adott helyzetével együttesen meghatározóvá a fejlődést.”²³

A vasgyár és Miskolc kapcsolatát a századfordulót követő években a munkásmozgalmi szerveződések is összekötötték. A Szociáldemokrata Párt 1898-ban a vidéki szervezetek kiépítésének segítésére mozgalmi körzeteket szervezett, amelyben a Diósgyőri Vasgyár kiemelt szerepet kapott, mozgalmi centrumnak szánták.²⁴ Miskolcon 1906-ban a mozgalom első nagy eseményei, az építőmunkások sztrájkjával elindult, szemben a diósgyőri vasgyárral, ahol, az első világháborúig nem volt érdemleges munkásszervezet.²⁵ A szakirodalom több helyen ellentmond ebben a kérdésben de kb. 500 fő körül alakulhatott azon munkások száma, akik a gyárban a sztrájkokat szervezték. Ennek letörésére a gyár hatékony és hatásos megoldásokat talált, így a diósgyőri munkások nem töltötték be azt a szerepet, amelyet a miskolci munkásszervezetek és egyesületek neki szántak. 1917-ben egy-egy napra, 1918-ban azonban a béke iránti igény, és a gyártelepen is elhatalmasodó nyomor²⁶ már hosszabb és erőteljesebb sztrájkhullámot indított el, ahol a miskolci és a vasgyári munkások egyértelműen egységesen léptek fel, és a május elsején tartott népgyűlést miskolci-diósgyőri nagygyűlésnek nevezték.²⁷ Tízezer főre becsülik a gyűlésen résztvevők számát. A Tanácsköztársaság idején a diósgyőri munkásság önálló politikai erőként lépett fel, de sok párhuzamot mutat a szociáldemokraták és kommunisták Tanácsköztársaság ideje alatt kialakult miskolci vezetéssel.²⁸

Miskolc helyzetét és szerepét a trianoni békeszerződés alapjaiban megváltoztatta. Borsod, Gömör és Kishont közigazgatásilag egyelőre egyesített vármegye székhelye lett. Miskolc vette át a korábbi régióközpont, Kassa szerepét is, amely társadalomföldrajzilag egy teljesen új helyzetet teremtett. Hiszen az addig jórészt a Budapest-Debrecen

²¹ KSH adatai alapján

²² Dr. Lehoczky Alfréd: *A munkásság történeti fejlődésének főbb vonásai Miskolcon*. NME Marxizmus-Leninizmus Tanszék, Miskolc, 1981. 5.o.

²³ Dr. Lehoczky Alfréd: *Száz év egy város életéből. I. Az első ötven év*. Művészeti és Propaganda Iroda, Miskolc, 1978. 28. o.

²⁴ Beránné Nemes Éva-Román János: *Források a borsodi és miskolci munkásmozgalom történetéhez. I.* Miskolc megyei Város Tanácsa Végrehajtó Bizottsága, Miskolc, 1975. 16-20.o.

²⁵ Dr. Lehoczky Alfréd: *A munkásság történeti...* 9.o.

²⁶ Diósgyőri munkások beadványa a pénzügyminiszterhez. In Beránné Nemes Éva-Román János: *Források...* 405.o.

²⁷ Beránné Nemes Éva-Román János: *Források a borsodi és miskolci munkásmozgalom történetéhez. I.* Miskolc megyei Város Tanácsa Végrehajtó Bizottsága, Miskolc, 1975. 29-32.o.

²⁸ Dr. Lehoczky Alfréd: *A munkásság történeti...* 13.o.

összekötő útvonalába eső, dél-borsodi településekkel intenzívebb kapcsolatot tartó város, egészen a szlovák határig terjedően közigazgatási, kereskedelmi, társadalmi feladatokat kapott.

Az új határ létrejöttével a vasgyártásának alapfeltételei oly módon megváltoztak, hogy az eredeti elképzelések és a hosszú távú piaci tervek értelmüket veszítették. A vasérc, a barnakőszén és egyéb beszállítói kapacitásokat Miskolc-Kassa útvonalra tervezték. A vasgyár helyének kiválasztásában is jelentős szerepe volt ezen útvonalba, valamint ezen keresztül az országos vasúthálózatba való ágyazódás. A határok meghúzásával a nyersanyag és humán erőforrás tekintetében elvágta a tervezett útvonalakat. Így Miskolc szerepe, az új határ közelsége a vasgyártásra is egészen más szerepköröket rótt. Így is megőrizte a viszonylagos geográfiai védettségét.

Miskolc, Diósgyőr és a vasgyári kolónia a trianoni békeszerződés után ugyanolyan gondokkal küzdött, mint az ország egésze. A nyersanyag és a piaci feltételek átstrukturálódtak. A vasérc-termelés 11 %-a²⁹, a vasúthálózatához kapcsolódó gyárak, üzemek 100 %-a Magyarország területén maradt³⁰, viszont a vasút 28 %-a³¹ a határokon kívülre esett.

A két világháború és a köztes időszakban a vasgyár jelenléte gazdaságilag jótékonyan hatott Miskolcra. A Diósgyőrben hadigyárrá átalakított üzemek folyamatosan termeltek, így a háborús készülődés újabb fejlődést hozott: az ország egyik legfontosabb nehézipari központjává lett.

1945. januárjában, a szovjet megszállás idején rendelettel vonták össze az addig különálló környékbeli településeket³² (Massák, Lillafüred, Hámor, Diósgyőr, Perces, Újdiósgyőr, Mindszent, Martin-kertváros, Szirma, Görömböly, Hejőcsaba, Tapolca) Miskolccal. Így jött létre az akkori Nagy-Miskolc, amelynek akkor így kialakult területe ma is a városhatárt jelenti. Az egyes települések ma már szerves részei a városnak, észrevétlenül fonódnak egymásba. A vasgyári kolónia Újdiósgyőrön keresztül kapcsolódik a városhoz. Az Újgyőri-főtér a kolónia sarokpontja.

Az 1947-es párizsi békekötés megerősítette a trianoni döntést. A két háború között már megkezdődött a folyamat, amely Budapest központi szerepét és az új regionális központok kialakítását célozta.³³ Az erőltetett iparosítás, és a falu és város közötti határok elmosására tett településpolitikai elképzelések determinálták Nagy-Miskolc kialakulását.

A nehézipar szempontjából fontos lépés az 1949-ben alapított Nehézipari Műszaki Egyetem, illetve a Selmechányáról eredeztetett, majd Sopronba költöztetett Bányászati Akadémia utódjaként alapított, sajátosan a nehézipar számára szakembereket képző felsőoktatási központ létrehozása.

Az 60-as évektől erőteljesen megindult Miskolc, mint szocialista nehézipari központ fejlesztése. A város nagy ütemben fejlődött, lakótelepek sora épült fel, így az 1870-es évekre térszerkezetiileg a kolónia szerves része lett Miskolcnak. A kolóniából is egyre többen költöztek ki a városba, hiszen a bérlakásként működő házak lakói ekkor

²⁹ Gunst Péter: *Magyarország gazdaságtörténete*. Nemzeti tankönyvkiadó, Budapest, 1996. 39-41.o.

³⁰ Romsics Ignác: *Magyarország története a XX. században*. Osiris, Budapest, 2000. 152.o.

³¹ uo. 152.o.

³² Dobrossy István – Stipta István (szerk.): *Miskolc története V/1-2. 1918-tól 1949-ig* (Miskolc: Herman Ottó Múzeum, B.-A.-Z. Megyei Levéltár, 2007) 2114.o.

³³ Valuch Tibor: *Magyarország társadalomtörténete a XX. század második felében*. Osiris, Budapest, 2002. 53.o.

elegendő tartalékot tudtak képezni ahhoz, hogy a városban öröklakást, vagy önálló házat vásároljanak.

A kolónia elnevezései megmaradtak a köztéri, intézményi nevekben, így a megállók, a vendéglátóegységek neveikben jelezték a vasgyárhoz való tartozást.

A diósgyőri gyár a környező települések lélekszámára is hatással volt. „Ujhuta, mely addig jelentéktelen és életképtelen kis hegyi falu volt (1869: 476 lakos), 1910-re ezer főt meghaladó községgé fejlődik. Miskolc árnyékában Hejőcsaba (1910: 3184 lakos), Felső és Alsózsolca lakossága (mindkettő közel kétezer fővel) jelentősen felduzzad. Az 1970-es évek végére a „megye nagyipari munkásainak több, mint a fele (51,8 %) itt dolgozik.”³⁴ A vasgyár hatóköre a környező településeknél jóval nagyobb. Rendszeres ingázók jártak egészen a Tornai-medencétől, Dél-Borsodig majd minden településről. Északra kb. 60 km-es félkörben, délre kb. 40 km-es körzeten belül jártak a munkások dolgozni, volt, aki napi bejárással, de sokan munkásszállón lakva, a hétköznapokat töltötték itt.

A vasgyári kolóniát befogadó mai Miskolc városképe sokszínű. A kolónia sajátos helyzetben van, a város a fejlesztési elképzeléseiben célul tűzte ki³⁵, hogy ipari örökségével, nehézipari múltjával együtt kíván továbblépni. A marketing elemeken túl a gyakorlatban ennek nem sok jele van. A város vezetése tanácstalan a „telep” használhatóságát tekintve, helyi védelem alá helyezett térrészeket, az ideiglenes műemléki védettség csak néhány évig volt tartható, a kis kertvárosi hangulatú terület csak néhány eleme tűnik megőrzésre érdemesnek. Az egyes épületek önmagukban nem képviselnek értéket. Megtartásuk, esetleg turisztikai felhasználásuk az épületegyüttesben, a lakótelep egészének megőrzésében lenne. A házak azonban egyre kevésbé tudják kielégíteni a lakók fejlődő igényeit. Így a házak, a kolónia állapota folyamatosan romlik.

A kolónia belsejében lévő, régen tisztviselőknak, mérnököknek épült házakat a tulajdonosok engedély nélkül alakítgatják, így egyre jobban veszítenek értékükből. A mai napig bérleményként működő számozott utcák, a kolónia azon részén, amely a város felé nyit, komfortnélküli, vagy félkomfortos házak sora található, amely a kellemetlen látványon túl a város szociálisan egyik leghátrányosabb területe, napi szintű problémákat görget maga előtt.

³⁴ Dr. Lehoczky Alfréd: *Száz év... 29.* o.

³⁵ A Kultúra Magyar Városa cím elnyerésére beadott pályázat, Miskolc, 2007.; A város kulturális életének újrapozícionálása. In. *Miskolc város kulturális stratégiájára*. Miskolc Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala Kulturális és Vendégforgalmi Osztály, Miskolc, 2004. 8.o.