

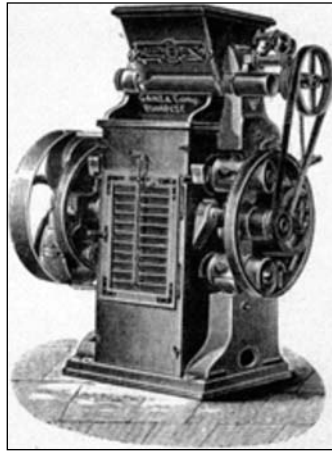
# Mozaikok a 19. századi terézvárosi ipar történetéből\*

Az Öntödei Múzeumban tartott előadás során képzeletbeli sétát tettünk a mai Nyugati tértől a Király utcáig nagy szélességben húzódó hajdani Gyár utca vonalában. A 19. század elejétől induló 100 év magyar ipartörténetét követtük végig a 20. század elejéig. Az 1848 előtt már üzemelő gyárak között említhető *Zarzecky József* gyufagyára a terézvárosi Három bárány (a mai Podmaniczky) utcában, amely 1837-től folyvást működésben volt, képviselve az Irinyi révén híres hazai gyufaipart. A *Valero* testvérek selyemgyárát a Kürt utcában már 1780-tól beindították, majd 1839–44 között átköltöztek a Lipótváros szélére. Mindkét helyen *Hild József* építész bővítette, majd tervezte épületeiket. Termékeik az osztrák selymekkel is felvették a versenyt, 400 fővel dolgoztak, és 80-100 Jacquard rendszerű szövőgépük volt. Ez volt az első igazi hazai textilgyár.

*Széchenyi István* (1791–1860) iparfejlesztéseit követtük ezután. 1835-ben Óbudán elkezdődött a hajógyár építése a kikötővel. Első hajójuk, az Árpád még fatestű volt, de a *Széchenyi* már fémből épült. 1841-ben működni kezdett az Első Pesti Hengermalom (a mai Honvéd utcában). Későbbiekben a környék a malmok egyik központja lett (Haggenmacher, Pannónia, Unió, Árpád stb.), és a világon sokáig élenjárók voltunk a gabonaőrlés területén.

1842. augusztus 24-én volt a Lánchíd alapkövétele. A gyönyörű klasszicista híd nemcsak Pest-Budát, de az ország két felét is összekötötte. A híd anyaga nagyrészt angol vasgyárakból érkezett, de már hazai vasanyagot is felhasználtak (*Ganz Ábrahám* öntödéből és *Andrássy* dernői gyárából). A tervező *William Clark*, a kivitelező *Clark Ádám* volt, aki 1857-ben az Alagutat is építette. A kész hidat 1849. november 20-án már Haynau adta át.

1846-ban a régi Pesti Indóházból (a mai Nyugati Pályaudvarról) kigördült az első vonat Vácra. Tervezője *P. W. E. Sprenger*, építésvezetője *iff. Zitter-*



■ 1. kép. Mechwart-hengerszék

*barth Mátyás* volt. A mozdonyokat még Belgiumban gyártották, de a hazai ipar is kezdett fellendülni, elsősorban *Ganz Ábrahám* (1814–1867) 1855-ben szabadalmazott kéregöntésű vasúti kerekeivel. *Ganz* Svájcban származott, először a Hengermalom öntödéjében dolgozott, majd 1845-ben saját öntödét indított Budán, a Királyhegy utcában. Később *Mechwart András* mérnök, a *Ganz* és Társa Vasöntöde és Gépgyár Rt. vezérigazgatója, a kéregöntésű hengerekkel működő gabonaőrítő gép (1. kép) szabadalmazója a malomiparnak újabb sikereket hozott. A *Zipernovszky*, *Bláthy* és *Déry* nevekkel fémjelzett villamos osztály világhírű elektromos eszközöket gyártott. Ide sorolható még *Haggenmacher Henrik* testvére, *Károly*, aki a síkszita feltalálásával a malomipar felfutását segítette. A legtöbb gépgyárosunk a világhírű magyar malomiparnak és a fejlődő közlekedésnek gyártotta termékeit.

*Schlick Ignác* (1820–1868) „érczöntő” a Gyár utca 41–42. alatt 1863-ban építette meg vasöntö-

déjét *Frey Lajos* és *Gerster Károly* építészekkel. 1866-ban a Magyar Mérnök és Építész Egylet megalakulásakor az alapítók között ő képviselte a vasipart. 1882-ben a Külső Váci út 29–37.-re költöztek, ahol nagy területen bővült a gyár. Munkájuk közül kiemelhető az Elevátorház acélszerkezete (tervezte *Ulrich Keresztély*) a Soroksári út elején, a Millenniumi Földalatti Vasút tartószerkezete és kocsijai, a városligeti Kós Károly-híd (2. kép), az Operaház színpadszerkezete, az Országház, az Iparművészeti Múzeum és a Bazilika kupolái, számtalan vasúti és közúti híd az országban, valamint az árvízmentesítéshez szükséges szivattyúk telepítése. Ők indították be a szoboröntést, kikerülve Bécset. Gyártottak még 781 villamost és 447 egyéb pótkocsit. 1912-ben a *Nicholson Rt.* gépgyárral egyesültek, és a hajógyártásban, a gőzkazánok és a dízelmotorok előállításában is jeleskedtek. A Központi Vásárcsarnok vaszerkezetét (épületét *Petz Samu* tervezte) ma is megcsodálhatjuk. Oly sok vasszerkezetüket építették be, hogy szinte a *Schlick*-gyárban „készült” a korabeli Budapest.

*Láng László* (1837–1914) Pozsonyból érkezett, igen agilis gépészmérnökneként 1868-ban gépműhelyt, 1882-ben pedig a Váci utca 151–156. alatt saját öntödét alapított. Eleinte főleg malomipari és cukorgyári gépekre szakosodott. Külföldön is malmokat szerelt össze. Gőzturbinákat elsőként gyártott, termékeivel gyorsan vezető



■ 2. kép. A városligeti Kós Károly-híd

\* Az Öntészettörténeti és Múzeumi szakcsoport szervezésében, 2015 októberében elhangzott előadás szerkesztett változata.

szerephez jutott. A szomszédos Eisele gépgyárnak híres termékei a gőzkazánok voltak. 1911-ben beolvadt a Láng gépgyárba. Az épületét *Alpár Ignác* tervezte, ma ipari műemlék (3. kép).

*Kühne Ede* (1839–1903) gépgyáros a hazai mezőgazdasági gépgyártás megteremtője. Több találmányát ismerjük. Mosoni gyára az egész országot ellátta a szükséges földmunkagépekkel. Sorvetőgépe, cséplőgépei európai kiállításokon díjakat hoztak számára. Először ő használt elektromos áramot az iparban. A régi Váczi körút (ma Bajcsy-Zsilinszky út) 57/a szám alatt volt a legnagyobb lerakata.

*Oeti Antal* (1837–1910) és testvére, *János Ércöntő* társulata az Árok (az *Andrássy út* 62. elődje) utcánál alakult. Öntödéjét 1862-ben *Buzzi Bódog* tervezte. Öntvényeket, rácsokat, gázlámpaoszlopokat, pavilonokat, pénzszekrényeket, kályhákat gyártott. A Sugár út építése miatt előbb a Bethlen térre, majd Kőbányára költözött.

*Clayton és Shuttlewort* szintén mezőgazdasági gépgyáros volt a Váczi körút 63. alatt. Locomobil gőzcséplőgépekből készleteket halmozott fel. A Hofherr–Schrantz a Schlick-műhelyt vásárolta meg, de a város bővülése miatt Kispestre költöztek, ahol a Claytonnal és társával egyesültek.

*Walser Ferenc* (1827–1901) harangöntő és tűzoltószergyáros a Rottenbiller utca 6. alatt rendezte be öntödéjét, de 1894-ben a Külső Váci út 45. alá költözött. 80 harang dicséri munkáját, Rozsnyón, valamint a fővárosban a Bazilikában, a Ferences-, a Belvárosi- és a Szent Erzsébet templomban. Kölber kocsigyártó lányát vette el, mint Schlick Ignác is. A műhelye 1784-től a mai Kerepesi úton a Hatvani kapunál volt. Minőségben felvette a versenyt a bécsi kocsigyártókkal is.

Végül más vállalkozókról is meg kell emlékezni. Ilyen volt *Wünsch Róbert* cementgyáros, a kor vasbeton építészetének egyik kiemelkedő alakja. Az I. világháború idején a lengyelországi Przemysl erődjének megerősítésére helyben cementgyárat állított fel. A Millenniumi Földalatti alagútját, a ligeti kijáratnál a kis vasbeton hidat is ők építették (a

vas tartóoszlopokat a Schlick gyártotta le).

*Thék Endre* (1842–1919) a hazai bútorgyártás megteremtője az Üllői út 66/a alatt már gőzgépekkel készítette a kor legszebb bútorait és berendezési tárgyait (pl. Zeneakadémia), még zongorát is gyártott. Az *Andrássy út* palotáiban, a Várban és másutt remek alkotásait láthatjuk.

*Gregersen Gudbrand* (1824–1910) norvég ács- és építőmester volt. Ő tervezte a Déli vasút indóházát, a Kis-Gellért hegy alatti 361 m-es alagutat, legyártotta a Sugár út és több hidunk fakockáit. De az országban sok folyón és közúton is épített fahidakat. A Keleti pályaudvar és a Fiumei kikötő alapozásában is részt vett. Háza a Ferencvárosi Két nyúl utcában (ma Lónyai utca) megnézhető.

*Jungfer Gyula* (1841–1908) díszműkovács üzeme a Berzsényi utca 6. alatt ma is álló ipari műemlék épület. A kor leghíresebb építészei (*Hauszmann, Steindl, Ybl, Korb* és *Giergl, Quittner, Czigler, Schmall* és mások) bízták meg munkákkal. Számítalan bel- és külföldi kiállításon (Brüsszel, Párizs, St. Louis) nagy sikereket ért el. *Divald Kornél* írta róla: „Budapestet a legszebb kapuk városává tette” (4. kép).

*Svadló Ferenc* a kor egyik legnagyobb vállalkozó lakatosmestere. A Lehel út 8. alatt volt a műhelye. A bérházak belső emeleti korlátait már



■ 3. kép. A Láng Gépgyár 1911-ben

nagyüzemi módszerekkel készítette.

*Klősz György* (1844–1913) fotográfus minden budapesti építkezést végigfényképezett, az ország különböző kastélyait is üveglemezre vette. Az utókornak megmaradt felvételein láthatjuk a Nyugati pályaudvar, az Országház, a Vásárcsarnok és az *Andrássy út* (a földalatti, ami amerikai gyorsasággal épült, és a kontinensen az első volt) teljes elkészülését is. A főváros más épületeit is megörökítette.

A legendás *Légrády* testvérek nyomdája a Váczi körút végén (ma Bajcsy Zs. út 78.) 1893-ban épült fel a Korb és *Giergl* építészpáros munkája nyomán. A belső öntöttvas szerkezetet a Schlick Rt. kivételesen gyönyörűen készítette el, a lakatos munkák *Jungfer Gyula* remekei. A cég leghíresebb sajtóterméke a Pesti Hírlap volt. 90 évig látták el olvasóikat lapjaikkal. Az épület ma a Magyar Nemzeti Bank tulajdona, felújítva, átalakítva külföldi cégeknek ad helyet.

Nem hagyható ki a Bécsből áttelepült téglagyáros, *Misbach Alajos* sem. Ő az 1838-as nagy árvíz után több ezer téglát égetett a Rákoson kapott területen. A várost szinte újjá kellett építeni, különösen nagy kár érte az alacsonyabban fekvő József- és Ferencvárost. Utóda, *Drasche Henrik* szállította a Nyugati pályaudvar építéséhez az igen jó minőségű téglát.

Mindezek az iparosok az 1896-os millenniumi ünnepségeken bemutatkoztak, sokan saját pavilonnal. A Monarchiában is jelentős szerephez jutottak. Ők voltak a „magyar



■ 4. kép. Kapurészlet Jungfer Gyula munkáiból

elsők”, a hazai ipar megteremtői, sikeres vállalkozói. Bevételeik, adófizetésük révén a virilisták közé tartoztak. *Gelléri Mór* (1854–1915) korának kiemelkedő gazdasági szakírója megírta történetüket. Ebben a korban a Váczi út a gépipar főutcájaként volt

ismeretes. Tudni kell, hogy a főváros gyors ütemben nőtt, létszámban (1900-ban 733 ezer fő) és épületek sokaságában is. Európában a 16. helyről a 8. helyre került. Az 1873-ban egyesített fővárosban később megépült középületeinek szépsége, mint

az Operaház, Fővámház, Országház, egyetemeink, városligeti múzeumaink, hídjaink, a Vár kiépítése évente látogatók ezreit vonzotta a híres szállodasorra (Ritz, Hungária, Bristol, Carlton stb.).

**Dr. Horváth Péterné, városvédő**

## ■ KÖNYVISMERTETÉS

# A diósgyőri nyersvasgyártás története

A szakma több mint 220 éves múltja ösztönözte a vezetőszerzőt (*Csehil György*, okl. kohómérnök, a valamikori diósgyőri Nagyolvasztómű műszaki osztályának utolsó vezetője), hogy a megőrzött dokumentumok felhasználásával, az emlékek felidézésével az utódok számára megörökítse ennek a korszaknak üzemtörténetét, szomorú és örömteli pillanatait, tragikus eseményeit, a kohászok hagyományos összetartozását.

Az a korszak, amelyet két évszázaddal ezelőtt *Fazola Henrik* és fia, *Fazola Frigyes* megszállottságukkal, tudásvágyukkal, szakértelmükkel és áldozatvállalásukkal elkezdtek, s amit később *Pöschl Vilmos*, *Pilster Pál*, *Schmidt György*, dr. *Réthy Károly*, *Gönczi Károly*, *Hornyák Imre*, *Lassán Pál* és a többi gyárrészlegvezető, főmérnök, üzemvezető és egyszerű gépész, kohász, villamos üzemi dolgozó szakmai irányításával és kétkezi munkájával képessége és tudása szerint folytatott, 1996. november 4-én befejeződött.

A diósgyőri III. sz. kohó leállításával lezárult az a fejezet, mely a kormányhatározatban a hazai nyersvas-termelés csökkentését előirányzó reorganizációs programmal kezdődött. Ennek előkészítését jelentette az I. sz. kohó 1987. évi, majd a II. sz. kohó 1990. évi leállítása. A diósgyőri nagyolvasztók történetük során elláták acélnyersvassal a Bessemer-konvertereket, a Siemens–Martin-kemen céket, majd az LD-konvertert is, illetve öntészeti nyersvassal a vasöntödéket, ferromangánnal a kohászati üzemet. Az évek során, büszkén ünnepelték 1969. október 24-én a 10 milliomodik tonna, majd 1986. október 16–17-én 20 milliomodik tonna nyersvas

lecsapolását is, végül összesen 24 751 018 tonna készült az Avasalján.

A nagyolvasztók kisebb és nagyobb üzemzavarok (pl. vaskitörés, robbanás) ellenére is hűségesen szolgáltak, azonban az 1980-as évek végére megrendült szocialista gazdálkodás nem tudta működtetni a régi keretek között a diósgyőri kohászatot. Először az I. számú nagyolvasztót (1987. november 22.), majd a II. számút (1990. november 4.) állították le. 1996. november 4-e szomorú mementóként marad a diósgyári kohászok emlékezetében, amikor a III. sz. nagyolvasztó leállításával megszűnt a 70 éves múltta visszatekintő korszerű nyersvasgyártás Diósgyőrön. Az integrált acélglyártást felváltotta a hulladékbazisú miniacélmű, azonban 2008-ban az is megszűnt, azóta a gyár csendben várja a diósgyőri kohászati feltámadását.

*Dr. Dobrossy István* szerkesztésével indult útjára a *Tanulmányok Diósgyőr történetéhez* című sorozat, amiben a diósgyőri várhoz kötődő emlékek mellett a *Fazola Henrik* által alapított vasmű és utódüzemeinek történetét dolgozzák fel. Az összeállítás annak a másik kötelezettségnek is eleget kíván tenni, hogy azon hiányt pótolja, amely a diósgyőri kohászati technikátörténetében ez idáig fennállt, és ezzel a dicsőséges múltta visszatekintő szakmát megörökítő ipartörténeti sorozat teljessé váljon. A sorozatban már megjelent 21 kötet – aminek több mint fele ipartörténeti vonatkozású – után elkészült 22. kötet kézirata, amely a diósgyőri nyersvasgyártás történetét foglalja össze.

*Csehil György* támaszkodik a Központi Kohászati Múzeum nyugalmazott igazgatójának (*Séllei István*) a

Fazolák (*Henrik és Frigyes*) életéről és gyáralapításáról írt munkájára, a Borsodi Ércelőkészítő Mű (BÉM) valamikori műszaki igazgatójának (*Pásztor Győző*) a vállalat üzemtörténetét feldolgozó összeállítására, illetve a diósgyőri Nagyolvasztó gyáregység még élő, illetve már eltávozott vezetőinek és más dolgozóinak visszaemlékezéseire.

Azért is kiemelkedő jelentőségű a könyv, mert még olyan időben készült el, amikor a diósgyőri nyersvasgyártás hajdani szakembergárdájának még élő tagjai, valamint a korabeli hiteles műszaki dokumentációk, levelezések és fényképek rendelkezésre állnak, megörökítve a szakma történetét.

A kötet *Fazola Henrik* – a magvető – és fia, *Frigyes* munkásságának a diósgyőri kohászati nevékhöz kötődő megalapításának méltatásával, az ómassai és újmassai kohók építésének leírásával kezdődik. A következő részben a korszerű diósgyőri nyersvasgyártás történetét taglalja, melyben fordulópontot jelentett a már diósgyőri telephelyen megépített faszenes nagyolvasztó üzemeltetése. Az 1926–36-ban üzembe helyezett I. és II. számú kohók már a korszerű, folyamatos, koksszal történő nyersvasgyártási technológia alkalmazását jelentették, melyeknek építési körülményeiről, üzemeltetési problémáiról részletes képet kapunk. A nyersvasgyártás technológiájában egyedinek számított a kísérleti, a kohászok között „*Klárának*” nevezett bauxit kohó, melynek vörösiszap-tégla kohósításával nyert termelési eredményekről is tájékoztatást kapunk.

Az összeállítás külön fejezetben foglalkozik a III. számú kohó építési körülményeivel, üzemtörténetével, át-