
DOBÁK JUDIT

MIÉRT NEM LETT GYÁRVÁROS A DIÓSGYŐRI GYÁRTELEP?

A gyárváros olyan város, amelynek területén nagyobb számú gyár van, s amelynek lakói jórészt gyári munkások¹. Ebben az értelemben gyárváros Magyarországon nem maradt fenn. Ehhez közelítő példát Győrben találhatunk, ahol a fizikailag is elkülönülő városrész ma is őrzi nevében az ipari dominanciát.

Kisebb városrész található Pécsen és Miskolcon is, és ide sorolhatjuk a „csepeli gyárváros”-t is, valamint hosszan lehetne sorolni azokat a városokat, amelyek városrészében vagy városrészeiben az ipari tevékenység nyomot hagyott.² A köznyelvben külön településként feltételezett, kifejezetten ipari tevékenységre létrejött települések is valamely szomszédos településekhez tartoztak. De ezen városrészek egyike sem volt önálló közigazgatási egység, és bár ipari dominanciát mutat, nem vált gyárvárossá.³

A Ruhr-vidék bányász-, kohászvárosai is a meglévő kisebb falvakból, kisvárosokból nőttek ki, és fejlődtek ipari várossá.⁴ Az önálló közigazgatási státusz igénye vagy példája messzebből, az Amerikai Egyesült Államokból érkezhettek. A Diósgyőr-vasgyári kolónia házainak nagy része amerikai mintát mutat. Az Amerikai Egyesült Államokban találunk olyan városokat, amelyeket önállóan, közigazgatásilag elkülönülten alapítottak, amelyeket kifejezetten az ipar hívott életre a 19. század végén: Port Gamble (Washington), Everett (Washington), Clatskanie (Oregon). Ezek a települések legtöbb esetben indián törzsek területei voltak.

A gyárváros kifejezés és gondolat összefügg az ipari forradalom és a második ipari forradalom körüli eszmékkel is. Az elképzelés, miszerint egy várost meg lehet építeni a maga komplexitásában a tervezőasztalon, időben egybeesik az ipari termelésbe vetett hit erősségével.⁵

A gyárváros szó nem szakkifejezés, mert nem alkalmas arra, hogy egy-egy ipari jellegű várost komplexitásában besoroljunk a kategóriába. A gyárváros

1 A magyar nyelv értelmező szótára szerint.

2 Pereces, Ormosbánya, Kurtyán, Herbolyabánya, a felvidéki (felső-magyarországi) bányavárosok.

3 Így például Pereces, amely a Diósgyőri gyárteleppel együtt Diósgyőr községhez tartozott, vagy Ormosbánya, amely csak 1993-ban kapott önálló települési jogosultságot.

4 Oberhausen 1862-ben 7 faluból egyesült.

5 Ezzel párhuzamosan voltak nem ipari indíttatású várostervezők, mint például Le Corbusier vagy Frank Lloyd Wright, de a népesség koncentrációja a városban, valamint az ipar fejlődésének párhuzama dominánssá tette a várostervezésben az ipar szerepét.

leginkább köznyelvi előfordulás útján kerül be az elnevezésekbe, és gyakori a technológiai oldalról közelítő történeti munkákban.

A gyárváros egy feltételes elméleti név, amely tükrözi a város kialakulásának funkcionális jellegét. Gyárvárosnak nevezünk az egy vagy több gyár által, a gyár üzemelése érdekében létrehozott, működtetett várost.

A gyárváros tájszemléletű megközelítésben rendszerként vizsgálható. Ebben az értelemben a közvetve vagy közvetlenül kapcsolódó interaktív elemek összessége alkotja a gyárvárost, vagyis az épületek, a közműhálózat, a közlekedési útvonalak, csomópontok, és az ezek által behatárolt térben működő társadalmat tekinthetjük gyárvárosnak. A gyárváros ebben az értelemben egyedülálló településforma. A gyárváros lakossága a gyár(ak) igénye szerint, a gyári adminisztráció irányításával jött létre. Mindkét esetben fontos feltétel, hogy a termék előállításának helyén, izolált térben tartós lakóépületeket hozzanak létre, valamint a munkaeő növekedésének mértékét is tervezőasztalon szabályozzák.

Léteztek olyan gyárvárosok, amelyek lassan, organikusabb módon alakultak ki, ezek többségében kisebb gyárak körül épül ki a városi lét.⁶ Ennek szép példája Temesvár Fabrik (rég neve: Fabrikstadt, Gyárváros) városrésze, ahol a manufaktúrák széles skálája mellett jelentős gyáripar fejlődött ki. Textilipar, sörgyár, dohánygyár, olajgyár, több vízimalom és vízerőmű működött a kézműipar mellett a gyárvárosban, amelyet 1781-ben, Temesvár szabad királyi várossá nyilvánításakor a várossal egyesítettek.⁷ A mai városrész nevében megőrizte a gyárváros elnevezést. Hasonló példa a lengyel Opole városa („Felső-Szilézia fővárosa”) vagy a csehországi Liberec város, amelyek nagy iparvárossá nőttek ki magukat, de fejlődésük nem robbanásszerűen következett be.

Léteznek erőteljesen menedzselte, gyorsan kialakult ipari-városi tájak, amelyek egy-egy nagyobb integrált gyár köré szerveződnek, és néhány évtized alatt felépültek. Az egyedi iparra épülő városokat gondosan megtervezték, nemcsak a gyártáshoz, szállításhoz, hanem a mindennapi élethez szükséges hasznos infrastruktúrát kialakították.⁸ A társadalmi folyamatok irányítására minden gyárvárosban tettek kísérletet, amely magában foglalta a különböző rétegek lakhatási, szabadidő-eltöltési, fogyasztási szokásainak az irányítását és kiszolgálását. Ezek az úgynevezett „csinált” városok.⁹ Több magyarországi ipari város is ide sorolható, például Oroszlány vagy Kazincbarcika. Ezekben az esetekben is megtaláljuk a kis falvakat, amelyeknek vagy a területén, vagy több falu összevonásával alakítanak ki sűrűbb, speciálisabb lakóterületet. A vizsgált

6 *Lucas Del Biondo – Simon Edelblutte: The Landscape of Former European Factory-towns: A New Field of Heritage between Denial, Alibi, Recognition and Stakeholder Issues. Annales de géographie 125. (2016) 5. sz. 466–489.*

7 *Aurelia Junie-Mihai Opris: Studiu de fundamentare Zone Construite Protejate – Timisoara 2011. 50. https://hcl.civicul.ro/view-hcl/hcl_208_31.05.2011/attachment/001_Anexa.pdf, letöltés 2021. dec. 12.*

8 *Lucie K. Morisset: Company towns in Canada. An urban heritage offering a structuring role for 21st century society. Entreprises et histoire 26. (2017) 2. sz. 39–50.*

9 *Szirmay Viktória: Csinált városok. Bp. 1988.*

téma szempontjából ezek a települések eltérnek a Diósgyőr-Vasgyár gyárvárossá válási igényétől. Amíg a diósgyőri gyár önállósodási törekvése helyi és alulról szerveződő igénynek mondható, addig a csinált városok a tervgazdálkodás részeként, központi tervezés eredményeként épültek, fejlődtek.

A definíció szigorú értelmezése szerint még néhány uráli várost is meg kell említeni, amelyek tiszta formában jelenítik meg a gyárváros fogalmát: Magnyitigorsz, Jekatyerinburg vagy Nyizsnyij Tagil.¹⁰ Ezek a városok a mai napig gyárvárosként működnek, elsősorban a vasércre épülő ipari tevékenységüknek köszönhetően.¹¹

Az iparosodás kori városhoz óhatatlanul a füstölgő gyárkémények és munkásnyomornegyedek képzete kapcsolódik. Hangsúlyozni kell ugyanakkor, hogy a Mumford által leírt ideáltipikus „gyárváros”¹² ekkor is inkább kivételnek számított, illetve meghatározott régiókra, iparvidékekre volt jellemző. Az ipari forradalom az élenjáró országokban sem hozott létre gyökeresen új városhálózatot, és nem váltotta le a régit. A településhálózatban a gyáripár telephelyválasztásától függetlenül továbbra is, sőt a modern közigazgatás, hitelrendszer, kereskedelem, közoktatási rendszer stb. kiépülésével egyre inkább szükség volt a „nem mindennapi”, magasabb hierarchiaszintű szolgáltatásokat összpontosító „központi helyekre”. Számos fontos városi termelőágazatban még nem vagy nem az ipari forradalom által leginkább érintett ágazatokhoz hasonló látványos formában jelentkezett a modern tömegtermelés áttörése. A hagyományosan betöltött központi helyi funkciók mellett ugyanakkor a közlekedés, a szállítás, a hírközlés forradalma révén a városok egyre inkább olyan átfogó hálózatok csomópontjaiként is funkcionáltak, melyeken áruk, emberek, információk tömege áramlott. A gyárváros meghatározását fogalmi bizonytalanságok jellemzik. A szakirodalom megközelítési módok szerint az ipari dominanciát hordozó városokra hivatkozik mint *szocialista városra*, *iparvárosra*, *munkásvárosra*. Mindhárom fogalom azonban adós marad vagy a történelmi szemléletmóddal, vagy a városfejlődés összetettségének kérdéseivel.¹³

A tanulmányban vizsgált Diósgyőri Vasgyár és a Vasgyári gyártelep létrejötte és működése csak egy rövid időintervallumban kapcsolódik a szocializmushoz, így nem sorolhatjuk a szocialista városok közé, annak ellenére sem, hogy (Nagy-)Miskolc létrejöttében jelentős szerepe van, és a foglalkoztatottak számának maximuma is ehhez az időszakhoz köthető. Ekkora már a gyár területe és a mellé épített lakótelep, illetve a kiszolgáló infrastruktúra megépült, a

10 *Maria Yu Sidorenko – Zh V Ponomareva: Factory towns of the Urals. The uniqueness of the planning structures of these towns. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering 12. (2020) 962.*

11 Jekatyerinburg zárt városként működött 1980-as évekig.

12 *Lewis Mumford: A város a történelemben. Bp. 1985.*

13 Vö.: *Laki Ildikó: A magyarországi iparvárosok múltja és jelene. Polgári Szemle. 11. (2015) 1-3. sz. <https://polgariszemle.hu/archivum/96-2015-junius-11-evfolyam-1-3-szam/toertenelemtudomany-jogtoertenet/671-a-magyarorszag-i-ivarvarosok-multja-es-jelene>, letöltés 2020. dec. 12.*

szocializmus alatt átalakítások, kisebb fejlesztések történtek ugyan, de jelentős építkezés nem köthető a korszakhoz.

A definíciók hiányosságát igazolja, hogy a Diósgyőri gyártelep nem nevezhető munkásvárosnak sem, hiszen a gyári értelmiség, a mérnökök, vezetők, technológusok ugyanúgy részei voltak a helyi társadalomnak, mint a kétkezi munkások. Mindezt ki kell egészíteni azzal a fontos körülménnyel, hogy a gyártelepen csak a helyi iparhoz szorosan kapcsolódó személyek válhattak vasgyári lakossá, humán értelmiség csak a gyárral szorosan összefüggő tevékenységben volt jelen. Iparvárosjellegét pedig közigazgatási akadályok miatt nem tudott felvenni a mezővárosi hagyománnyal rendelkező Diósgyőr nagyközség részeként.

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. Több, egymással párhuzamosan futó folyamattal lehet leírni a gyárváros létrejöttének, illetve megghiúsulásának történetét. Az eltérő érdekek erővonalként jelzik a gyár és a kolónia körüli mozgalmakat.

Az első fontos motívum a vasgyár leválási szándéka Diósgyőrtől. A másik motívum Diósgyőr részéről az, amelyben igyekszik megőrizni ezt a számára kedvező közigazgatási egységet. A harmadik fontos elem pedig Miskolc egyesítési igénye, amely mind a vasgyárat, mind Diósgyőrt igyekszik egyesíteni a „Nagy-Miskolc” elképzelésben. Negyedik motívumként fontos megemlíteni, hogy a Diósgyőri gyártelep és Miskolc kapcsolata Nagy-Miskolc megjelenéséig (1950) a munkásmozgalmi eseményekben öltött testet. Ez utóbbi országos viszonylatban a Nagy-Miskolc elképzelést erősítette.

A kiegyezés után a vasgyártáshoz olyan helyet kerestek, ahol rendelkezésre állt vagy viszonylag könnyen szállítható volt a szükséges nyersanyag, a gyártáshoz szükséges víz, és további feltétel volt, hogy katonailag védhető helyen 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 koronauradalom területén legyen, mivel nagy helyigénnyel bírt. Diósgyőr a legtöbb szempontból ideális választás volt: *„...ehhez legalkalmasabbnak ajánlkozott Diósgyőr, az ország közepén fekvő vidéken, 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...”¹⁴*

14 Glanzer Miksa 1872-ben a gyár keletkezésének indokait írja le. Idézi: *Olajos Csaba: A Diósgyőr-vasgyári kolónia. Miskolc 1998. 10.*

A vasgyár-gyárváros víziójának kialakulása

„Ez is butaság, nem Diósgyőr, meg Diósgyőri Kórház, hanem Diósgyőr-vasgyári Kórház, meg Diósgyőr-Vasgyár, nagy v-vel, 1911-től önálló lakótelep!”¹⁵

A tanulmány címében szereplő Diósgyőr-Vasgyár alapítása a magyar ipari forradalomhoz kötődik. A kiegyezés utáni vasútfejlesztésben szerepet játszó ipari létesítmény fontos eleme volt az önálló gyárváros víziója, amelyet a Miskolc és Diósgyőr között elterülő lakatlan, lápos területen valósítottak meg az 1868-as alapítással.

A szomszédos települések: Miskolc 1870-ben egy 31 ezer fős város, Diósgyőr lakossága az 1869-es népszámlálás szerint közel 4000 fő, amely számba a frissen betelepült vasgyári dolgozókat is bele kell érteni. A gyárat 1868-ban alapították, az első években kis létszámú csoport dolgozott.¹⁶ A gyári munkások és a lakótelepen élők számának emelkedési üteme folyamatosnak mondható. A gyári dolgozók száma az 1980-as években érte el a maximumot, közel 30.000 dolgozója volt a területen található két gyárnak (LKM, DIGÉP),¹⁷ a gyártelep lakossága ekkor 9000 fő fölött volt. A számok mutatják, hogy Miskolc egészére nagy hatással volt a gyár jelenléte.

A közigazgatási huzavona mellett az elnevezések, a ráragasztott jelzők mutatják azt a folyamatot, ahogyan az önállóan álmodott gyártelep Miskolc szerves részévé válik. A diósgyőriek „új”-ként aposztrofálták a kialakult gyártelepet, az Újtelep, Újdiósgyőr¹⁸ neveket használták. Az 1910-es népszámlálásnál is „Diósgyőr Vasgyár és Új-Diósgyőr”-ként szerepel a nyilvántartásban.¹⁹ A miskolci sajtó diósgyőrinek nevezte a gyártelepet.²⁰ A gyár pedig az 1930-as évekig a Diósgyőr-Vasgyár helységnevet használta keltezésnél a hivatalos levelezésekben, hirdetményeken. A gyarmat kifejezés viszonylag korán elmaradt, bár a legelső terveken még megtaláljuk.²¹ 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 munkástelep, gyári gyarmat, vasgyári gyarmat megnevezésekkel, de ezek egyediek vagy időszakosak. A kolónia elnevezés a

15 Mondja sértetten egy 71 éves volt gyári dolgozó, faesztergályos férfi – interjúalany a kórház épületét mutatva (saját interjú).

16 A kezdeti évekről nem maradt fenn lakossági adat, a foglalkoztatottak ideiglenes jellel voltak alkalmazásban, így a kezdeti számok csak közelítő jellegűek.

17 Lenin Kohászati Művek, Diósgyőri Gépgyár.

18 (sz. n.): A diósgyőri m. kir.vas- és aczélgyár története. 30–31.

19 Az 1910. évi népszámlálás 1. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint (1912), https://library.hungaricana.hu/hu/view/NEDA_1910_01/?pg=636&layout=s, letöltés 2021. dec. 12.

20 Többek közt: Borsod Miskolczi Értesítő. Helybeli és vegyes hírek, 1889. április 25.

21 Olajos Cs.: A Diósgyőr i. m. 27.

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 jelenkori, helyi rendeletek, szabályozások Vasgyári kolóniaként nevezik, a szakirodalom pedig következetesen a Diósgyőr-vasgyári kolónia szó szerkezetet használja.²²

Diósgyőr és a Diósgyőr-vasgyári kolónia kapcsolata

„győri paraszt, úgy mondtuk, persze ilyenkor előkerülhetett a bicska is...”²³

Diósgyőr a XVI. századtól koronauradalmi 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* lakóterületként jött létre.²⁴ 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.”²⁵*

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 gyár mintaberuházásként is igyekezett a magánszektor előtt mintával járni, ezért a korhoz és például a budapesti viszonyokhoz képest jó körülményeket teremtett az alakuló gyárvárosban: *„A diósgyőri m. kir. vas- és acélgár a perecesi bányateleppel együtt Diósgyőr nagyközséghez tartozik. E kapcsolat nem bizonyult áldásosnak, mert a gyár amellet hogy a saját nyilvános épületei építésének és fentartásának költségeit sajátjából fedezi, továbbá iskoláit, fürdőit, a kórházat és a világítást, valamint a vagyonsbiztonsági szolgálatot stb. sajátjából tartja fenn, mégis a községi terhekben teljes mértékben osztozik”²⁶* – állt a gyár egyik reprezentatív kiadványában.

A levélzási szándék igazgatási problémákon is alapult. Diósgyőr és a telep

22 Vö: Olajos Cs.: A Diósgyőr i. m. 27.; Dobák Judit: Borsod „ipari vára”. In: Munkás – kultúra – örökség. Munkások a rendszerváltás előtt és után Kelet-Közép-Európában és Magyarországon. Szerk. Bartha Eszter – Tóth András – Valuch Tibor. Pécs 2020. 177–198., R. Nagy József: „Nekünk má’ semmisse a gyár”. Századvég (2002) 2. sz. 75–89.

23 72 éves nyugdíjas esztergályos férfi – interjúrészlet (saját interjú).

24 Olajos Cs.: A Diósgyőr i. m. 16.

25 Sajó Tamás: A diósgyőri főutca jelentésváltozásai. Ökotáj 1. (1992) 1. sz. 41–49.

26 (sz. n.): A diósgyőri i. m. 30.

között több kilométernyi utat kellett megtenni azért, hogy a telepiek az ügyeiket elintézhessék. Diósgyőrhöz tartozott a Diósgyőri Papírgyár is, valamint Czigánytelep, Tatárdomb, a Diósgyőri Vasgyár és Újdiósgyőr.²⁷

„S végül azon körülményre való tekintettel, hogy a gyártelepen lakó s körülbelül 6000 lélekszámot kitevő munkásosztály ügyeinek elintézését és érdekeinek megvédését a gyárnak 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.”²⁸

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. 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 vízhálózatot, a villanyvilágítást és a közutakat is, a gyógyszerteret, 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. Ilyen gyárvárosokat Észak-Amerikában több helyen alapítottak. Az amerikai minta a Diósgyőri lakótelep esetében több ponton felfedezhető. A telkek kialakításánál kis kerteket hoztak létre a lakóházak tövében, valamint a házak alaprajza is követi az amerikai munkásházakat.^{29,30} A vasgyári lakótelep utcáinak számozása is amerikai

27 Az 1910. évi népszámlálás 1. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint (1912), https://library.hungaricana.hu/hu/view/NEDA_1910_01/?pg=636&layout=s, letöltés 2021. dec. 12.

28 (sz. n.): A diósgyőri i. m. 31.

29 Meissner Alajos 1887–1895 között a világ nagyvárosainak „munkásosztály lakásairól” sorozatot közölt. A sorozat egyik lapszámában Észak-amerikai kisebb lakóházak és munkáslakások címmel hosszú leírást közöl, amelyben a Bécsben és Budapesten alkalmazott építési módokkal állítja szembe az amerikai munkáslakást. A leírt jellemzők közül sok megvalósult a vasgyári lakótelepen, így a saját bejárat, a minden családnak egyforma minőségű benapozottság, valamint a kiskerttel körbevett lakóépület, amelynek gondozása a lakók feladata. Lásd: *Meissner Alajos*: Észak-amerikai kisebb lakóházak és munkáslakások. A Magyar Mérnök- és Építész Egylet Közlönye 29. (1895) 8. sz. 300–304.

30 Vö: *Meissner Alajos*: A diósgyőri vasgyár munkástelepe. A Magyar Mérnök- és Építész Egylet Közlönye 26. (1889) 12. sz. 734.

minta lehet, sokáig uralta a neveket, a mai napig létezik az utcák elnevezésében.³¹

A gazdasági érdekek mellett egyéb identitás szempontok is megjelentek.³² 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 acélgyár alkalmazott és munkás-lakó elemének érdekeivel igen gyakran összeütközésbe kerülnek.”*³³

Az okok között egyértelmű utalásokat találunk az életmód nagy különbségeire is. A mindennapokban is nyoma maradt az úgynevezett „győri paraszt” és a gyári munkások viaskodásának. Az interjúk többségében megjelent szófordulatként vagy minősítő jelzőként a konfliktussal terhelt viszony.

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 rendezvényekre már viszonylag korán inkább Miskolcra jártak a kolónia lakói, mint Diósgyőrbe.

*„A Diósgyőr anyaközségtől való különválás mozgalma mely a gyár környékéhez tartozó birtokok 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.”*³⁴

Fleishmann Győző gyárfőnök 1903-ban kelt, belügyminiszternek címzett levelében³⁵ kitér arra, hogy a gyártelepen 31 egyetemet, 58 középiskolát végzett személy, *„továbbá 11 tanító, 8 tanítónő, 3 óvónő, 174 mester és különféle altszint van alkalmazva, akkor ebből látható, hogy értelmileg is kvalifikálva vagyunk az önkormányzatra”*. Az indokok között azért szerepel ez az állítás, mert a kiegyezés utáni törvényhozásnak köszönhetően a közigazgatás rendszere is jelentősen módosult, és mennyiségi, valamint minőségi követelményt is feltételként szabtak a különváláshoz. Az 1871. évi XVIII. törvény szabályozta az önálló községgé átalakulás módját. A törvényben megfogalmazott kritériumok nem voltak szigorúak, a vasgyár a századforduló éveiben az alapfeltételeket teljesíteni tudta volna: *„a) ... a községi lakosok azon része kívánja, mely együtt a pusztá vagy község összes egyenes államodójának felénél nagyobb részét fizeti”*; és *„b) hogy az ezen átalakulás*

31 Számozott utcák. Korábban 1-11 között, ma már csak a kilencedik és tizedik utca maradt meg.

32 Vö: R. Nagy József: Gazdag volt az ország és boldog benne a nép! Miskolc 2006. 311-327.

33 (sz. n.): A diósgyőri i. m. 31.

34 Magyar Nemzeti Levéltár Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltára IV.801.b. Borsod vármegye főispánjának közigazgatási iratai 1872-1923 32/1903. Idézi: Olajos Cs.: A Diósgyőr i. m. 21.

35 Központi Kohászati Múzeum Adattár (a továbbiakban: KKMA) 72.4.194

folytán reájuk nehezedő kötelezettségek pontos teljesítésére elégséges szellemi és anyagi erővel rendelkeznek". A kérelmeket a törvényhatóság véleménye mellett a belügyminiszter bírálta el, azzal a kitételrel, hogy ha bizonyítást nyer a kérelem, akkor nem tagadható meg az önálló községgé válás.³⁶ A szabályozás kitért arra, hogy az új településen „*elégendő számban vannak oly törzslakosok, kik a jegyzői állás kivételével, a többi előjárói állások betöltésére a törvény értelmében képesítve vannak*”, valamint „*hogy a pusztai lakosok és birtokosok, az egyesek túlterhelhetése nélkül, anyagilag is képesek lesznek az átalakulás folytán reájuk háruló terheket viselni, és általában mindazt, a mit egy községnek úgy saját belügyei elintézése, mint a közigazgatás és közoktatás tekintetében a törvény és szabályrendeletek szerint teljesítenie kell*”.³⁷ Vay megemlíti azt is, hogy az Amerikába vándorlást is csökkenteni lehet egy vonzó gyárvárosi életmóddal.

A fent említett levelezés egy korábbi levelezésre válaszként íródott. Vay Elemér Borsod vármegye főispánja belügyminiszternek címzett levelében határozottan fellép az önállósodási törekvés ellen: „*arra van szerencsém felkérni Nagyméltóságodat, méltóztassék odahatni, hogy ezen elszakadási mozgalom a vasgyár igazgatósága által, amennyire lehet, a mozgalom terjedésének eleje vétessek*.”³⁸ Az indokok között szerepel: „*az ott [Diósgyőrben] évek során át fennállott közigazgatási zavaroktól alighogy kiszabadultak, ezek rendezésére nagyobb mérvű anyagi áldozatokat és befektetéseket eszközöltek, melynek terheit az elszakadás esetén az anyaközség egyedül viselné és a nehezen helyreállított rendet ismét megzavarná*.” „*Nem áll érdekében az elszakadás a kincstárnak sem, melynek pótdadókban és más községi terhekben, melyek az új községben fokozottabb mérvben fognak jelentkezni. ... de a törvényhatóságnak sem, sőt az alig hihető, hogy azt jóváhagyásával ellátná*...”³⁹

A következő nagyobb lendület 1909-ben indult el. A helyi sajtó is véleményt formált az elszakadásról. A Diósgyőr és Vasgyári Hírlap felrója a gyárnak, hogy Diósgyőrtől jelentős, korábban művelt területet vett el, a foglalkoztatás átalakulásával Diósgyőr „*majdnem teljesen megszűnt földművelő község lenni*”,⁴⁰ a helyiek a vasgyáriaknak adják bérbe a földjeiket. A helyi iparosokat, szállítókat a gyár elvonzza Diósgyőrből, ezáltal a község adóktól esik el. Ezen kívül a Diósgyőrben érvényes pótdadók 62,8%-ról 90%-ra nőhetnek az elválással, ami a település elszegényedéséhez vezethet.⁴¹

36 Az 1871. évi XVIII. törvénycikk a községek rendezéséről. 135.S. <https://net.jogtar.hu/get-pdf?docid=87100018.TV&targetdate=&printTitle=1871.+%C3%A9vi+XVIII.+t%C3%B6rv%C3%A9nycikk&referer=1000ev, letöltés 2021. dec. 12.>

37 Grünwald Béla: A törvényhatósági közigazgatás kézikönyve. A közigazgatás közegei a törvényhatóság körében. Bp. 1889.

38 KKMA 72.4.193. Vay Elemér Főispán levele.

39 Uo.

40 Diósgyőr és Vasgyári Hírlap, 1909. július 31.

41 Diósgyőr és Vasgyári Hírlap, 1909. július 11.

Miskolc és a Diósgyőr-vasgyári kolónia kapcsolata

„Anyám fogott, és vitt magával. Főleg ruhákat vásárolt a városban”.⁴²

A mindennapok szintjén a fogyasztási szokások Miskolchoz kötötték a vasgyári lakótelepen élőket. Az alapszükségleteken túlmutató cikkekért, a nők fodrászhoz, a családok fényképészhez, szabóhoz Miskolcra jártak az interjúalanyok elmondása szerint.

A századforduló helyi sajtótermékeiben majd minden számban foglalkoznak a gyár vagy a kolónia gondjaival. A cikkeket olvasva az az érzésünk 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. A két település sokáig távol volt egymástól, a néhány kilométeres útszakaszt csak gyalogúton lehetett megtenni, így a miskolciak leginkább „kirándulni” jártak a kolóniába, megnézni a legújabb fejlesztéseket. Ahogy az egyik helyi napilap lelkendező beszámolójában megfogalmazta: *„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...”⁴³*

A kezdeti technológiai bizonytalanságokról hírt adva egy 1884-ben megjelent cikk írója sajnálatát fejezi ki annak lehetősége fölött, 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 sújtának azon esetben, ha a diósgyőri vasgyár lételét elveszitené.”⁴⁴*

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

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 emelkedett. Az ugrásszerű lakónépesség-változás az ipar fejlődésével mutat párhuzamot. 1870 és 1900 között Miskolc

42 67 éves nyugdíjas gépészmérnök férfi – interjúrésztlet (saját interjú).

43 Borsod Miskolczi Értesítő. Helybeli és vegyes hírek, 1882. január 25.

44 Borsod Miskolczi Értesítő. Helybeli és vegyes hírek, 1884. január 16.

lakónépessége a mai területen lévő településekkel együtt (a vasgyári kolóniát is beleszámítva) megduplázódott.⁴⁵

„Miskolc számára a századfordulót követően közvetlen kérdésként merült fel a szomszédos ipartelepekkel való egyesülés.”⁴⁶ Miskolc vezetése nem titkoltan hozzá kívánta csatolni 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”.⁴⁷

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.⁴⁸ Miskolcon 1906-ban a mozgalom első nagy eseménye az építőmunkások sztrájkjával elindult, szemben a Diósgyőri Vasgyárral, ahol az első világháborúig nem volt érdemleges munkásszervezet.⁴⁹ 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 napos sztrájkok voltak, 1918-ban azonban a béke iránti igény és a gyártelepen is elhatalmasodó nyomor⁵⁰ már hosszabb és erőteljesebb sztrájkhullámot indított el, ahol a miskolci és a vasgyári munkások egyértelműen egységesen léptek fel, és a május elsején tartott népgyűlést *miskolcidiósgyőri* [sic!] nagygyűlésnek nevezték.⁵¹ Tízezer főre becsülik a gyűlésen részt vevők 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 vezetésével.⁵²

A három települést, Diósgyőrt, Miskolcot és a Vasgyári kolóniát a gyár gazdasági kapcsolatai kötötték össze. A beszerzésekben, a munkaerő-felvételek, és a fogyasztásban megjelenik a három település egymásra utaltsága. A fűtéshez szén és fát például a gyártelepen lehetett igényelni a diósgyőrieknek

45 KSH adatai alapján.

46 *Dr. Lehoczky Alfréd*: A munkásság történeti fejlődésének főbb vonásai Miskolcon. Miskolc 1981. 5.

47 *Dr. Lehoczky Alfréd*: Száz év egy város életéből. I. Az első ötven év. Miskolc 1978. 28.

48 *Beránné Nemes Éva – Román János*: Források a borsodi és miskolci munkásmozgalom történetéhez. I. Miskolc. 1975. 16–20.

49 *Dr. Lehoczky A.*: A munkásság történeti i. m. 9.

50 *Beránné Nemes É. – Román J.*: Források i. m. 405. Diósgyőri munkások beadványa a pénzügyminiszterhez.

51 *Beránné Nemes É. – Román J.*: Források i. m. 29–32.

52 *Dr. Lehoczky A.*: A munkásság történeti i. m. 13.

és a miskolciaknak is. Rendszeresek voltak a gyár hirdetései a helyi újságban, amelyek az építkezéshez, a gyárüzemek kialakításához vagy a bányákhoz kerestek gerendát, bányafát, faoszlopot, műszerfát. De ugyanígy megjelentek a szénára, zabra vonatkozó vásárlási szándékok, és a bérlemények hirdetései is rendre megtaláljuk a helyi sajtóban.

A vasgyár mind Miskolc, mind pedig Diósgyőr infrastruktúráját használta. Bár a legszükségesebb áruk elérhetőek voltak a telepen, de a szolgáltatások széles skáláját Miskolcon, kisebb részben Diósgyőrben vették igénybe. A gyárat a működéséhez több nélkülözhetetlen infrastrukturális elem a másik két településhez kötötte. A nyersanyag és a késztermék szállításához szükség volt a Miskolcon átfutó vasútra, a gyártás vízigénye pedig Diósgyőr felől érkezett, ahogyan az időszakosan alkalmazott munkaerő is. A gyárnak a fent említetteken 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.⁵³

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 helyen⁵⁴ fut a gőzhajtásra tervezett vasút nyomvonala. Ezzel ellentétben azonban Felsőruzsinnal felvette az irányt, több szőlősgazda telepített ültetvényén is áthaladva.

Miskolc helyzetét és szerepét a trianoni békeszerződés alapjaiban megváltoztatta. Borsod, Gömör és Kishont közigazgatásilag egyelőre egyesített vármegyeszékhelye lett. Miskolc vette át a korábbi régióközpont, Kassa szerepét is, amely társadalomföldrajzilag egy teljesen új helyzetet teremtett. Hiszen az addig jórészt a Budapest–Debrecen 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 az alapfeltételei oly módon megváltoztak, hogy az eredeti elképzelések és a hosszú távú piaci tervek értelmüket veszítették. A vasérc, a barnaköszén és egyéb beszállítói kapacitásokat a Miskolc–Kassa útvonalra tervezték. A vasgyár helyének kiválasztásában is jelentős szerepe volt ezen útvonalba, valamint ezen keresztül az országos vasúthálózatba való ágyazódásnak. 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.

53 Borsod Miskolczi Értesítő. Helybeli és vegyes hírek, 1889. április 25.

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

Miskolc, Diósgyőr és a vasgyári kolónia a trianoni békeszerződés után ugyanolyan gondokkal küzdött, mint az ország egésze. A nyersanyagigény és a piaci feltételek átstrukturálódtak. A vasérctermelés 11%-a,⁵⁵ a vasúthálózathoz kapcsolódó gyárak, üzemek 100%-a Magyarország területén maradt, viszont a vasút 28%-a a határokon kívülre esett.⁵⁶

A két világháború alatt 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 településeket⁵⁷ (Massák, Lillafüred, Hámor, Diósgyőr, Perces, Újdiósgyőr, Mindszent, Martin-kertváros, Szirma, Görömböly, Hejőcsaba, Tapolca) Miskolccal. Így jött létre az akkori Nagy-Miskolc, amelynek az akkor így kialakult területe ma is a városhatárt jelenti.

Az 60-as évektől erőteljesen megindult Miskolc mint szocialista nehézipari központ fejlesztése. A város nagy ütemben fejlődött, lakótelepek sora épült fel, így az 1970-es évekre térszerkezetiileg a Diósgyőri Vasgyár és a kolónia szerves része lett Miskolcnak.

Összegzés

A Diósgyőri Vasgyár különválási szándéka írásban 1903-ban jelenik meg először, és többször is lendületet kapott, mindig eredménytelenül. A különválást a mindenkori jogi keretei lehetővé teheték volna, valamint feltételezhető, hogy a jogszabályban rögzített feltételeket a gyár teljesíteni tudta, különösen a századforduló éveiben, amikor a gyár és a kolónia is nagy léptékben fejlődött, és 1910-ra 9000 fő helyi lakost tudhatott magáénak.

A gyáron kívül azonban senkinek nem állt érdekében az önállóság. Diósgyőr komoly lobbitevékenységet folytatott, hogy a gyárból származó bevételektől ne essen el. És inkább támogatta a Nagy-Miskolc létrejöttét, mint hogy kisközséggé egyedül maradjon a gazdasági terheivel.

Miskolc tevőlegesen nem lépett fel a gyár ellen, de nem is segítette a különválás folyamatát, hiszen hosszú távú érdeke a környező települések egyesítése volt.

A helyi törvényhatóságnak gondot okozott volna, ha Diósgyőr gazdasági problémái kiéleződnek, így nem volt érdekelt a „gyárváros” megalapításában.

Hosszabb távú ellenérveket nem fogalmazott meg egyetlen elutasító határozat sem, a napi pénzügyi és közigazgatási átszervezési problémákra hivatkozva a különválási kísérletek sorra kudarcba fulladtak.

55 *Gunst Péter*: Magyarország gazdaságtörténete. Bp. 1996. 39–41.

56 *Romsics Ignác*: Magyarország története a XX. században. Bp. 2000. 152.

57 Miskolc története V/1-2. 1918-tól 1949-ig. Szerk. *Dobrossy István – Stipta István*. Miskolc. 2007. V/2. 211–214.

Az 1920-as trianoni békeszerződés következtében alapvetően átrendeződött az ország térszerkezete, megváltozott a közigazgatási területbeosztás rendszere. Az ország visszanyerte teljes szuverenitását, de a magyar társadalom nem igazán tudta ezt értékelni a területi és a népességi veszteségek miatt.⁵⁸ A háborús évek alatt a gyár nem kezdeményezett további leválást, amelynek egyik fontos oka, hogy a gyártás is nagy károkat szenvedett, hiszen a nyersanyagok nagy része a határon kívülre került, így a hadiipar fejlesztő hatása ellenére komoly gazdasági gondokkal küzdött a II. világháború befejezéséig. A tervgazdálkodás és Nagy-Miskolc megalakulása miatt a gyárváros gondolata is érvényét veszítette.

Felhasznált szakirodalom és források

- (sz. n.): A diósgyőri m. kir.vas- és aczélgyár története. 1910.
- Aurelia Junie – Mihai Opreș: Studiu de fundamentare Zone Construite Protejate – Timisoara 2011. 50. https://hcl.civicul.ro/view-hcl/hcl_208_31.05.2011/attachment/001_Anexa.pdf, letöltés 2021. dec. 12.
- Az 1871. évi XVIII. törvénycikk a községek rendezéséről. 135.§. <https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=87100018.TV&targetdate=&print-Title=1871.+%C3%A9vi+XVIII.+t%C3%B6rv%C3%A9nycikk&referer=1000ev>, letöltés 2021. dec. 12.
- Az 1910. évi népszámlálás 1. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint (1912), https://library.hungaricana.hu/hu/view/NEDA_1910_01/?pg=636&layout=s, letöltés 2021. dec. 12.
- Beránné Nemes Éva – Román János: Források a borsodi és miskolci munkásmozgalom történetéhez. I. Miskolc 1975.
- Borsod Miskolczi Értesítő. Helybeli és vegyes hírek, 1882. január 25.
- Borsod Miskolczi Értesítő. Helybeli és vegyes hírek, 1884. január 16.
- Borsod Miskolczi Értesítő. Helybeli és vegyes hírek, 1887. március 3.
- Borsod Miskolczi Értesítő. Helybeli és vegyes hírek, 1889. április 25.
- Borsod Miskolczi Értesítő. Helybeli és vegyes hírek, 1889. április 25.
- Del Biondo, Lucas-Edelblutte, Simon: The Landscape of Former European Factory-towns: A New Field of Heritage between Denial, Alibi, Recognition and Stakeholder Issues. *Annales de géographie* 125. (2016) 5. sz. 466–489.
- Diósgyőr és Vasgyári Hírlap, 1909 július 11.
- Diósgyőr és Vasgyári Hírlap, 1909 július 31.
- Dobák Judit: Borsod „ipari vára”. In: *Munkás – kultúra – örökség. Munkások a rendszerváltás előtt és után Kelet-Közép-Európában és Magyarországon.* Szerk. Bartha Eszter – Tóth András – Valuch Tibor. Pécs 2020.

58 *Hajdú Zoltán*: A közigazgatási térfelosztás változásai Magyarországon. *Tér és Társadalom* 10. (1996) 1. sz. 5–21.

- Dr. Lehoczky Alfréd: A munkásság történeti fejlődésének főbb vonásai Miskolcon. Miskolc 1981.
- Dr. Lehoczky Alfréd: Száz év egy város életéből. I. Az első ötven év. Miskolc 1978.
- Grünwald Béla: A törvényhatósági közigazgatás kézikönyve. A közigazgatás közegei a törvényhatóság körében. Bp. 1889.
- Gunst Péter: Magyarország gazdaságtörténete. Bp. 1996.
- Hajdú Zoltán: A közigazgatási térfelosztás változásai Magyarországon. Tér és Társadalom 10. (1996) 1. sz. 5–21.
- K. Morisset, Lucie: Company towns in Canada. An urban heritage offering a structuring role for 21st century society. *Entreprises et histoire* 26. (2017) 2. sz. 39–50.
- Központi Kohászati Múzeum Adattár (KKMA) vonatkozó dokumentumai
- Laki Ildikó: A magyarországi iparvárosok múltja és jelene. *Polgári Szemle* 11. (2015) 1-3. sz. <https://polgariszemle.hu/archivum/96-2015-junius-11-evfolyam-1-3-szam/toertenelemtudomany-jogtoertenet/671-a-magyarorszag-i-ivarvarosok-multja-es-jelene>, letöltés 2021. dec. 12.
- Magyar Nemzeti Levéltár Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltára (MNL BAZML) vonatkozó fondjai
- Maria Yu Sidorenko – Zh V Ponomareva: Factory towns of the Urals. The uniqueness of the planning structures of these towns. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering* 12. (2020) 962. sz.
- Meissner Alajos: A diósgyőri vasgyár munkástelepe. *A Magyar Mérnök- és Építész Egylet Közlönye* 26. (1889) 12. sz. 734.
- Meissner Alajos: Észak-amerikai kisebb lakóházak és munkáslakások. *A Magyar Mérnök- és Építész Egylet Közlönye* 29. (1895) 8. sz. 300–304.
- Miskolc története V/1-2. 1918-tól 1949-ig. Szerk. Dobrossy István – Stipta István. Miskolc. 2007.
- Mumford Lewis: A város a történelemben. Bp. 1985.
- Olajos Csaba: A Diósgyőr-vasgyári kolónia. Miskolc 1998.
- R. Nagy József: „Nekünk má’ semmise a gyár”. *Századvég* (2002) 2. sz. 75–89.
- R. Nagy József: Gazdag volt az ország és boldog benne a nép! Miskolc 2006. 311–327.
- Romsics Ignác: Magyarország története a XX. században. Bp. 2000.
- Sajó Tamás: A diósgyőri főutca jelentésváltozásai. *Ökotáj* 1. (1992) 1. sz. 41–49.
- Szirmay Viktória: Csinált városok. Bp. 1988.