

A vaskohászat hengerlési szakembere és történetének kutatója

Interjú dr. Rempert Zoltánnal*

Idős kohómérnökeink közül 2011-ben ketten vehették át a Miskolci Egyetemen vasdiplomájukat, Prosz Ervin és dr. Rempert Zoltán. Fél évszázada kapták meg mérnöki oklevelüket. Sajnos, Prosz Ervin időközben elhunyt. Rempert Zoltánnal, mint az évfolyam egyetlen köztünk élő tagjával, a vaskohászati szakma megbecsült személyiségével, egyesületünk tiszteleti tagjával Lengyelné Kiss Katalin készítette interjút otthonában.

LKK: Kedves Zoli bácsi! Engedje meg, hogy így szólítsam, ahogyan azt régóta megengedte nekem. Akik tudunk balesetéről, mind szívből örülünk, hogy a csonttörést követő műtét után szépen gyógyul. Így nincs akadálya annak, hogy életpályájáról beszélgesünk, nem csak a szűken vett szakmai dolgokat nézve, hanem közel 90 esztendő életútjára is visszatekintve. Tudjuk, hogy Vas megyében, Alsóságon született 1922-ben. Hol töltötte ifjúkori éveit?

RZ: Kemenesalja központi mezővárosában születtem, jómódú parasztcsaládból származom. Ott jártam elemi iskolába, majd Celldömölkön és Pápán, a Református Kollégiumban folytattam középiskolai tanulmányaimat. Mániákus könyvolvasó gyerek voltam, s erősen vonzódtam az irodalom, a latin-görög kultúra iránt. Pápán a Kollégium irodalmi önképző körének lelkes tagja lettem. Itt nemcsak a híres pápai diákok, *Jókai*, *Petőfi* munkásságával foglalkoztunk, hanem az akkori jelenkor irodalmát, költészetét is elemeztük. A fiatal költőkről tartott előadásomban például kiemeltem, hogy a kismizettek első szószólója *Sinka István* volt, aki a Sárret pásztorainak nyomorúságos sorsát verseiben megjelenítette. Nagy sikerélményt jelentett nekem, hogy 7. osztályos koromban, 16 évesen, diáktársaim szavazata alapján én nyertem el a Beöthy-nagydíjat, amely az évfolyam

legjobb irodalmárának járt. 1942-ben érettségiztem, és a magyar–latin szakos tanári pálya képe lebegett előttem.

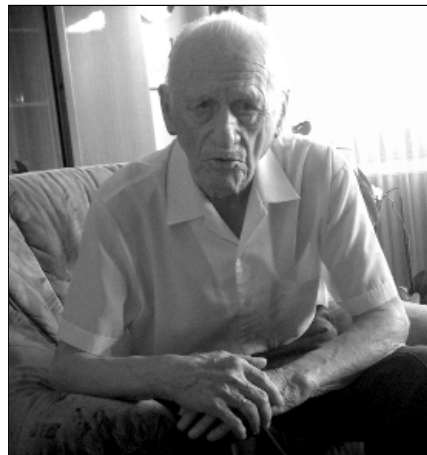
LKK: Mikor és milyen módon választotta mégis a reáلتudományokat?

RZ: Véletlenül. Érettségi után feljöttem Pestre, az Eötvös Kollégiumba egy beszélgetésre. Itt valahogyan az derült ki számomra, hogy a klasszikus műveltség Magyarországon is leáldozóban van. Másrészt, mikor visszamentem Pápára, jobban hallgattam a matematika-tanáromra, s miután jó példamegoldó készségem révén ebből a tárgyból is osztályelső voltam, ő biztatott engem, hogy menjek inkább reálterületre. Én ugyanis nem voltam kitűnő tanuló, én tehetséges diák voltam.

Döntésemet talán az is befolyásolta, hogy ebben az időszakban az ország igen erős iparosításba kezdett. A környékről persze elsősorban erdőmérnöki pályára mentek Sopronba, de nagyon sokan választották az elektromérnöki pályát is. Én a közeli Ajkán szándékoztam majd elhelyezkedni, és megtudtam, hogy ott kohómérnökre és vegyészmérnökre van szükség. Miután azonban Budapesten a vegyészmérnöki karra erős túljelentkezés volt, a József nádor Műegyetem soproni kohómérnöki karát céloztam meg.

LKK: Az 1942/43-as tanévben kezdett Sopronban Zoli bácsi. Milyen emlékeket őriz abból az időből?

RZ: Sajnos, nem sok jó emlékem



van Sopronból. Az első évben még csak-csak volt diákélet, a következő években azonban belebonyolódtunk a háborúba, volt ott minden, légiriadó, berepülés, bombázás, frontátvonulás, romeltakarítás. Közben természetesen állandóan keményen kellett tanulni, mert az államhatalomnak az volt a terve, hogy ennek az évfolyamnak a háború végéig végezni kell.

LKK: Tehát gyorsítottan végeztek?

RZ: Annyi gyorsítás volt, hogy a 9. félévet előbbre hozták, '45 nyarára tették. Ez a dolog számomra, mint később kiderült, sorsdöntő volt. Két hónapon át a Borsodnádasdi Lemezgyárban voltam gyakornok, ahol hengerléssel finomlemez gyártottak. Itt jöttem rá, hogy számomra nem az alumíniumipar a legvonzóbb terület, hanem a vaskohászat, amely a sokféle ötvözetével, gyártmányával sokkal szélesebb körű, sokkal változatosabb ismereteket kíván, s ezen kívül nagyobb az elhelyezkedési lehetőség is. Az ajkai gyár akkor még csak felfutóban volt. A másik ilyen tapasztalat pedig az volt, hogy az acélhengerlés az egyik legérdekesebb kohászati tevékenység. Itt jegyeztem el

*A kiegészítő adatok közléséért köszönet illeti Clement Andor okl. kohómérnököt, a Hengerész Szakcsoport egykori titkárárt.

magam a hengerléssel, amihez aztán szinte egész szakmai pályafutásom alatt hű maradtam.

No, most még egy érdekességet hadd mondjak el Sopronról. '46 júliusában ugyan levizsgáztam mindenből, de a záróvizsgát csak szeptemberben tettem le. Ekkor újra elmentem Sopronba, ahol akkor tartotta a Nemzeti Paraszt Párt a nagygyűlését, még pedig két fő szóval, az elnök *Veress Péterrel* és a belügyminiszter *Erdei Ferencsel*. A nagygyűlésen kérdéseket lehetett feltenni a szónokoknak. Én csak hallgatóként voltam jelen, de a soproni értelmiség részéről záporoztak feléjük a kérdések. Főképpen két kérdés maradt meg bennem: Meddig lesznek jelen Magyarországon az orosz csapatok? és Moszkva követeli-e, hogy Magyarországon kommunista hatalom legyen, vagy belemegy egy különutas rendszer kialakításába, a demokratikus, baloldali kormány továbbélésébe. Erdei Ferenc azt válaszolta, hogy a békekötés két éven belül meglesz, és akkor várható, hogy az orosz csapatok kivonulnak Magyarországról. A másik kérdésre azt a választ adta, hogy Moszkvából olyan ígéretet kaptak, hogy ugyan ragaszkodnak ahhoz, hogy csak baloldali pártok szerepeljenek a kormányban Magyarországon, de nem ragaszkodnak feltétlenül a kommunista uralomhoz. Ha utólag visszagondolok erre, szegény Erdei Ferenc milyen naiv volt! Pedig az egyik legértelmesebb hazai értelmiségi volt.

LKK: Dunántúli származása ellenére hogyan került mégis Észak-Magyarországra?

RZ: A háború utáni újjáépítés és a jótételési termelés rengeteg kohászati termék gyártását igényelte. Mikor végeztünk az egyetemen, munkahelyként a Dunántúlon Ajka és Győr jöhetett számításba, ezeken kívül Csepel, és az ország keleti felében Diósgyőr kért mérnököt. Engem akkor ugye már a hengerészet érdekelt, s mivel Csepelre más évfolyamtársaim pályáztak, többek között Proszta Ervin, maradt Diósgyőr. Ezért évfolyamtársammal, *Nagy Zoltánnal* (nem azzal a Nagy Zoltánnal, aki egyesületi főtitkár is volt), ketten elindultunk és azonnal fel is vettek bennünket. Én természetesen a hengerműbe mentem, Nagy Zoltán pedig az öntödébe.

Diósgyőrben akkor már rendezettek voltak a viszonyok, a bombázások nyomait eltüntették és az üzemek folyama-

tosan termeltek. Feltűnt, hogy odaérkezésünkkor igen erős politikai mozgolódás volt a gyárban. Az acélöntödében szociáldemokrata vezetők voltak, régi párt volt ez Diósgyőrben. A vezetők nem tűrték a mérnököket. Nagy Zoltán barátomnak is kijelentette az üzem vezetője, hagyja el az öntödét, mert nincs rá szükség. Zoli azonban értelmes ember volt és azt mondta: Jó! Ne foglalkoztasson mint mérnököt, de azt nem tagadhatja meg, hogy mint segédmunkás, gyakoroljam az öntést. Na, hát ezt nem tagadta meg az üzem vezetője, és fél év múlva korrigálta az álláspontját, odavette maga mellé mérnöknek. A vasöntödében még erélyesebb volt az elutasítás. Két év múlva érkezett *Zambó Pál*, odahelyezték a vasöntödébe. Az öntöde vezetősége kivezettette őt az üzemből, és el kellett azt hagynia. Így ment át először a laborba, utána pedig az elektroacélműben dolgozott. Diósgyőrben hosszú évekig nem tűrték meg mérnököt.

A hengerműben nem volt jelen a szociáldemokrata párt, de akkor szerveződött a kommunista párt. S a kommunisták valahogy a legértelmesebb előhengerészek közül kerültek ki. Valószínűleg felülről kaptak utasítást, hogy a mérnököket ne piszkálják. Így ott engem barátságosan fogadtak.

A hengerműnek akkor *Schön Gyula* műszaki főtanácsos volt a vezetője. Diósgyőr akkor még a MÁVAG-rendszerben működött, ő mellé osztottak be adjutánsnak. A főtanácsos úr, – aki később Gyula bátyám lett –, nagyon intelligens, művelt, értelmes ember volt, de nehezen mozgott. Három nyelven beszélt tökéletesen, magyarul, németül és tótul. Igen nagy tanulási lehetőséget biztosított számomra. Kiadta a feladatot, s az intézkedéseket és a végrehajtást rám bízta. Nagy önállóságot kaptam, és a beosztottak is fokozatosan megkedveltek. Ehhez persze hozzájárult több esetben a fellépésem is. Néhány hete voltam csak ott, amikor egy alkalommal a régi sínsor hengerállványa körül nézelődtem. A műszakosok, akik a hengerlést végezték, olyan nagyon még nem tudták, hogy ki-mi vagyok. A másod-előhengerész, *Székács Bálint* meglátott és odalépett hozzám. Kezembe adta a fogót és azt mondta: – Húzza! Egy hihetetlen nagy fogó volt, amivel a darabokat forgatták. Szégyelltem volna elutasítani, megragadtam, és

a hengerészek nagy derűltége közepette, kicsit ügyetlenül, de azért elkezdtem vele forogtatni az izzó acélrudat. Szerencsére már műszakváltás előtt voltunk, s akkor azt mondtam Székács Bálintnak:

– Bálint! Jöjjenek be mind a rajzterembe!

Ott a kezébe adtam a körzöt, és azt mondtam:

– Folytassa ezt a hengerüregelési tervrajzot!

– Én nem tudok rajzolni – felelte.

– Én megfogtam a fogót, akkor maga is fogja meg a körzöt! Ha meg nem megy, akkor ne legénykedjen!

Erre megint nagy derűltég lett, így fogadtak be engem a hengerészek.

LKK: Úgy látszik, Zoli bácsi nem ment a szomszédba egy kis tréfaért. Milyen munkák folytak akkor Diósgyőrben?

RZ: Mikor dolgozni kezdtem, '46 őszén, a helyreállítási munkákhoz gyártottunk anyagot, részben a romok eltakarításához, részben pedig jóvátételre. Ma is birtokomban van két dicső emléklap, amely bizonyítja, hogy az első évben bekapcsolódtam a Margit-híd és a Lánchíd lemezelemeinek a gyártásába. De foglalkoztunk nagyvasúti sínek gyártásával is. Jóvátételre szállítottunk nagy mennyiségben L- és U-idomacél rudakat. A jóvátételi szállításokat egy szovjet-orosz mérnök vette át, hetente kétszer meglátogatott bennünket a tolmácsával, és miután a főtanácsos úr nem szívesen találkozott vele, nekem kellett vele tárgyalnom. Végül olyan mértékben összebarátkoztunk, hogy egészen megkedvelt. Egyébként nem sokáig gyártottunk jóvátételre, mert az oroszok elengedték a jóvátételt, helyette kereskedelmi szerződést kötöttek a magyar kormánnyal. Ezt nem hangoztatja ma senki.

LKK: Hogyan tudott megfelelni a politikai elvárásoknak?

RZ: Fokozatosan haladtam a ranglétrán. Két éves gyakorlat után – még a MÁVAG-előírások szerint – kineveztek üzemvezetőnek a hengerműbe. Rá egy évre a kommunisták vették át az irányítást, ekkor előléptettek hengerművi gyárrezlegvezetőnek. Tulajdonképpen a főtanácsos úr helyére, akit bevontak a tervezőrezleg vezetésébe. Nem örültem neki, megmondom őszintén, de hát ezt kellett tenni, nem volt apelláta.

Nagyon érdekes volt azonban a tár-

sadalmi helyzetem. Eleinte mérnök úrnak, fiatal mérnök úrnak szólítottak. Amikor a kommunisták átvették a hatalmat, akkor Rempport elvtárs lettem, anélkül persze, hogy párttag lettem volna. Volt vagy három év, amikor nem tudták a beosztottjaim, hogy hogyan szólítsanak. Az „úr” szó kiment a divatból, az elvtárs megszólítást az úristennek sem tudták megszokni. Voltam én Kisfőnök, Főnök, aztán valamelyik fiatalember rászokott a „Zoli bácsi” megszólításra. 27 éves voltam, és elneveztek Zoli bácsinak, és ez annyira elterjedt, hogy már az 50 éves hengerészek is így szólítottak. Történt egyszer az a vicces eset, hogy egy külső ügyfél jött hozzánk s megkérdezte valamelyik hengerműi embert, hogy hol van a hengerműi iroda és hogy hívják a vezetőjét? Mire azt a választ kapta:

– Az iroda ott van, és hát Zoli bácsi a vezető.

Bejött az idegen, s mondta a titkárnőnek, hogy

– Zoli bácsihoz jöttem!

Mire a titkárnő:

– Tessék bemenni, bent van az irodájában.

Bejött a tag, körülnézett, ott látott engem és azt mondta:

– Kérem, én a Zoli bácsit keresem!

– Uram, legyen erős, akit keres, az én vagyok, a Zoli bácsi!

LKK: 28-29 évesen tehát már így szólították: Zoli bácsi?

RZ: Igen, s ez a legkedvesebb megszólítás számomra ma is.

LKK: Örülök, hogy én is így szólítottam, mióta ismerem.

RZ: Amikor később a Lőrinci Hengerműbe kerültem, ott is kijelenttem a kollégáknak, nehogy elkezdjenek urazni, Rempport úr, doktor úr stb., tessék Zoli bácsinak szólítani. De ezt jó ideje már az öregség jogán is kérhetem.

LKK: Meséljen még a diósgyőri évekről, miért tartja jó iskolának az ott eltöltött időt?

RZ: Diósgyőrben összesen hat évet töltöttem, főként vezetőként. Az orosz szállítmányokat ellenőrző átvevővel – mint mondtam – jó viszonyba kerültem. Ő kifogásolta, hogy a bányászaink egyik lába nincs teljesen kitöltve, legyünk szívesek ezt kiküszöbölni. Engem is izgatott a feladat, magam mellé vettem *Ormay (Ocsenás) Gyula* kohómérnök kollégát és azt mondtam neki:

– Gyula, rendbe kell tennünk ezeket

a síneket, légy szíves hozz ceruzát, és állj neki! Te rajzolsz, együtt megbeszéljük, hogy mit, és átalakítjuk az üregeket, majd bejárunk együtt a gyárba próbázásra. Addig próbázunk, amíg tökéletesre nem hengereljük a szelvényeket.

Bizony, alaposan megdolgoztunk ezekkel az üregezőkkel. A megfeszített munkának az lett az eredménye, hogy Gyula nagyon megtanult üregezeni, én pedig rendbe hoztam a szelvényeket, és igen nagy elismerést kaptam az átvevőtől.

De most maradjunk még egy kicsit a pártvonalon. Diósgyőrben a műszaki vezető gárda nagyobb részt párton kívüliekből állt. Akkoriban nagyon szerettek volna fiatal mérnököket beszervezni a KMP-be, és igen erős nyomásnak tettek ki bennünket is. Például így írt rólam a helyi lap: „Az üzemvezető, aki zsebében hordja a párttitkárt!” Egy másik alkalommal a következő cikk jelent meg: „Vannak vezetők, akik nem támaszkodnak a népre!” Ez alatt azt kellett érteni, hogy nem párttagok. Nyilvánvalóan rólam volt szó. A végén aztán olyan nagy volt nyomás, hogy azt mondták a barátaim – akik már korábban beléptek a pártba –, ne marhászkodj, hagyd a fenébe az ellenállást! Úgyhogy beléptem én is a pártba. 1950–56 között voltam párttag, utána már nem volt érdekes.

LKK: Utána már nem volt ilyen presszió?

RZ: Nem volt akkora. Addigra már olyan szakmai tekintélyem volt, hogy az értelmesebb kommunista vezetők barátkoztak velem anélkül is, hogy párttag lettem volna.

Diósgyőr egyébként szakmailag igen jó iskola volt. Bár abban az időszakban a hengerműveket még nagyobb mértékben nem fejlesztették, de új nagyolvasztót építettek, tehát a nyersvasgyártást növelték, de mellette a Siemens–Martin-kemencéket is korszerűsítették. A hengerműben csak apróbb beruházásokat hajtottunk végre a saját elképzelésem szerint. Egy izzító-kemencét állítottunk fel feketén, azután legálisan egy normalizáló kemencét, ezenkívül a csiszológépet bővítettük az ötvöztetett féltermékek felületének tisztítására. Bevezettük a bányatámacélok gyártását, tudniillik a bányászatot is több ütemben fejlesztette az ország, és különböző szilárdságú és profilú bányatámrudakat kellett hengerelni. Azután

ezeket meghajlították és egy sátorszerű vázat készítettek belőle. Jóval később egyszer bányajáráson vettem részt, és meglepetéssel láttam, hogy „Úristen, ezeket mi gyártottuk 50 évvel ezelőtt!”.

Az 50-es évek elején aztán szinte teljesen elmaradtak a Szovjetunióba való szállítások, ellenben a háborús nyersanyagok gyártására kellett nagyobb arányban ráállni. Ezek ötvöztet acélból készült hengerelt termékek voltak. Akkor beleástam magam ezeknek a nagyszilárdságú acélokban, a gyorsacélokban, a forgácsoló szerszámok céljára alkalmas és a korrózióálló acélokban a hengerléstechnikájába. Egy-egy új összetételű minőség hengerlésénél gyakran megtörtént, hogy a művezető mellett én is személyesen ellenőriztem, betartják-e a hőmérsékletet, milyen az üregkopás stb.? Diósgyőrben a fő szempont a termelés növelése volt. Jó is volt, hogy nem fejlesztettük nagy ütemben akkor a hengersorokat, mert a termelést úgy kellett növelni, hogy a leggyártott martinacél és elektroacél adagokat mind fel tudjuk dolgozni, és mi feldolgoztuk. Növeltük a termelést állandóan, évről évre. Nagyon meg voltam vele elégedve, s mielőtt eljöttem volna, kiszemeltek vezérigazgató-helyettesnek. Erre gyorsan elpuoltam Diósgyőrből, mert engem mindig inkább a műszaki feladatok vonzottak.

LKK: Diósgyőrből merre vezetett a szakmai út?

RZ: A Nehézipari Minisztérium hengerész szakembert keresett, megpályáztam az állást és áthelyeztek a minisztériumba. Odakerülésem után három hónap múlva a munkahelyem átalakult Kohászati Minisztériummá, ez egy évig volt, akkor ismét megváltozott a név, és lett Kohó- és Gépipari Minisztérium. Ennek a Kohóipari Osztályán dolgoztam az Arany János utcában, majd ez átalakult Kohóipari Központtá, s a mai MVAE Október 6. utcai helyére költözött.

LKK: Meséljen még a diósgyőri évekről, hiszen ha jól tudom, a családalapítása is erre az időszakra esik.

RZ: Igen. Diósgyőrrel kapcsolatban ezt nem szabad kihagyni: Én ott éltem társadalmi életet is éltem. Nagy Zoltán barátommal a Miskolc és Diósgyőr-Vasgyár közötti területen fekvő Károly utca utolsó házában kaptunk egy szép nagy szobát. Két év múlva Zoli megnő-

sült. Akkor kétévi katonáskodás után érkezett oda Zambó Pali, s betársult Zoli barátom helyére. Másfél év múlva azonban ő is megnősült. Ahogy Zambó eltávozott, jött *Schummel Rezső*, ám másfél év múlva ő is „elkelt”. Akkor hozám költözött *Répássy Gellért*, s egy év múlva ő is megnősült. A társaságunkhoz tartozó, legénysorban lévő kollégák között akkor már az a mondás járta: „El kell menni Remporthoz lakótársnak, majd ő kiházasít”. A történetnek az vett véget, hogy a végén én is megnősültem. Jellemző, hogy akiket „kiházasítottam”, a gyermekeiknek keresztszülője lettem, sokáig tartott velük a barátság. Később, ha Diósgyőrbe el-eljutottam, olyan szeretettel vettek körül, amire még ma is jó szívvel emlékszem vissza.

LKK: S Zoli bácsinak hogyan sikerült társat találnia, ha szabad megkérdezni? Ki hálózta be egy ilyen hosszú legényélet után?

RZ: Ő volt az, falumbeli leányzó. (Zoli bácsi az interjú alatt végig jelenlévő feleségére, sz. *Esztergályos Iréne*-re mutat.) 13 éves korától kezdve udvaroltam neki. Akkor még polgári iskolába járt, szemrevaló teremtés volt. Zongorázni tanult, értelmes, művelt, szellemileg is nagyon igényes leány volt, irodalomról, zenéről jobban el tudtam beszélgetni vele, mint akárki mással. 11 év korkülönbség van közöttünk. Megvártam míg leérettségizik, akkor feleségül kértem, s vittem magammal Diósgyőrbe. Ott éltünk néhány hónapig, aztán az állásváltozással felköltöztünk Budapestre. Két szép gyermekünk született, *Zoli* és *Zsuzsi*, s két unokánk boldogítja öregségünket.

LKK: Mi történt Budapesten?

RZ: Másfél évig a minisztérium vas kohászati igazgatóságán csoportfőnökként, két évig pedig Csepelen, a hengermű vezetőjeként tevékenykedtem. Tulajdonképpen a rövid idő túl sok tevékenységre nem adott lehetőséget, inkább a tanulás szempontjából jelentett számomra nyereséget a két munkahely. A minisztériumban összeírtam az országban hengerelt termékek listáját, s ekkor jelent meg az első könyvem is *Szeless László* és *dr. Kismarti Loránd* társszerzők közreműködésével.

LKK: Volt már lehetőség arra, hogy nemzetközi összehasonlítást tegyenek?

RZ: Nem, ez a legsötétebb Rákosi-korszak volt. Az orosz könyvekhez hoz-

zájutottunk, sokat le is fordítottunk magyarra, ezeket olvastam, tanulmányoztam.

Ebből az időből még egy élményem van. Tagja lettem annak a főbizottságnak, amely a Dunai Vasmű végleges hengerműi programját meghatározta. Itt az ország legkitűnőbb hengerészeiből álló szakmai társaságban dolgozhattam, *Tetmajer Alfréd*dal, *Szeless László*val, *Geleji Sándor*ral és *Árkos Frigyes*sel.

Utólag itt érdemes azt megemlíteni, hogy a Duna menti vasmű létesítésével kapcsolatban a magyar értelmiségi közvélemény rendkívül nagy tévedésben van. 10 évvel ezelőtt kezembe került egy politikai tárgyú könyv, amely egy ismert hazai közíró kezéből került ki. Ebben a könyvben azt állította, hogy a Dunai Vasműt *Rákosi Mátyás* azért állította fel, hogy a „láncozó kutya”, *Titó* ellen indítandó háborúban legyen hadibázisa.

LKK: Igen, erről hallottam. Nekem megvan Zoli bácsinak egy erről szóló cikke, amit a Technikatörténeti Szemlébe írt, hogy Mohács térségében már jóval régebben megvizsgálták egy Duna menti vasmű létesítésének a lehetőségét.

RZ: Így van. A Duna menti vasmű gondolata *gróf Széchenyi István*tól származik, aki azt is vizsgálta, hogyan lehetne ezt megvalósítani. Mivel azonban a Duna mellett nem volt vasércbánya, távolról pedig a szállítási nehézségek akkor még megoldhatatlanok voltak, a dunai vasmű gondolata „jégre került”. Csak az 1938-ban megindított iparosítás keretén belül adott újbóli vizsgálatára utasítást *Bornemissza Géza* iparügyi miniszter. Egyértelműen tanúsíthatom azt is, hogy a Dunai Vasmű (1951 novemberétől 1956 végéig Sztálin Vasmű) termelési programjában semmiféle hadi célú termék sem az indulás előtti, sem az azt követő években nem szerepelt.

Végeredményben abban, hogy tisztán szélesabroncs-hengerlés lett a végső termelési program, a legnagyobb szerepe a két egykori rimamurány-salgótarjáni ipari vezetőnek, *Tetmajer Alfréd*nak és *Szeless László*nak volt. Korábban Salgótarjánban kb. 20 cm széles, ún. keskenyabroncsot hengereltek hidegen. Most Dunapentelén sikerült a régi céljukat megvalósítani, megépülhetett egy 1,0–1,5 méter szé-

les lemezt gyártó megleghengsorsor és tekeréscselőmű. Ilyet gyárt ma is Dunaújváros, persze már sokkal korszerűbb alapanyagokból és szélesebb választékban.

LKK: Milyen tapasztalatokat szerzett Csepelen és hogyan került a Lőrinci Hengerműbe?

RZ: Csepelen rendkívül sokat adtak a gyors intézkedésre. Kétszer ad, ki gyorsan ad – ez a mondás járta. Egyébként gyakorlatilag én ott túl sokat nem tettem. Bementem egy-két üzembe, ahol flottul mentek a dolgok, és máris belecsöppentünk az 1954-es évbe, amikor *Nagy Imre* leállította a nehézipar fejlesztését.

1955-ben üzent *Herczeg Ferenc* miniszterhelyettes, hogy át akar vinni Csepelről a Lőrinci Hengerműbe főmérnöknek. Visszaüzentem, hogy nem fogadom el, mert itt nagyon jó helyem van, nagyon jó társaságban vagyok. Remek szakembergárda verődött ott össze, tisztos fizetésem is volt, sajnáltam volna otthagyni. De aztán mégis menni kellett. Egy évre rá meghalt a hengermű igazgatója, és megint üzent a miniszterhelyettes, hogy menjek át oda igazgatónak, neki szüksége van ott rám. Nem lehetett már kitérni, végül is nem lehetett huzakodni *Herczeggel*, akivel egyébként jó viszonyban voltam. 1956 tavaszán bementem hozzá, és azt mondtam neki: Rendben, átmegyek a Lőrinci Hengerműbe, de nem vállalom az igazgatói posztot, nevezzen ki főmérnöknek. Az volt még a kérésem, hogy igazgatónak nevezze ki *Roszjár Gyulát*, akit Diósgyőrből ismertem, a minisztériumban beosztott volt, egy rendkívül energikus, nagy munkabírási kolléga, majd ő intézi a párt, a szakszervezet és az egyéb szociális ügyeket, én pedig garantálom, hogy a gyár rendbe fog jönni. Így 1956 tavaszán kineveztek bennünket a volt Lipták-gyár helyén létesült Lőrinci Hengerműbe, s innentől kezdve nyugdíjba vonulásomig, 26 éven keresztül együtt vezettük a gyárat. Az 56-os népfelkelés nem okozott különösebb fennakadást, bezárattuk a gyárat, hazaküldtük a dolgozókat, s 57-ben az első üzemek között voltunk, ahol beindult újra a termelés.

LKK: Hogyan élte meg azt a 26 évet, amelyet a Lőrinci Hengerműben töltött? Hallottam, hogy nyugdíjba vonulásakor szakestéllyel búcsúztak el a kollégák Öntől, és hogy utódai később

is nagy megbecsülésben részesítették. Végül is mit hozott rendbe Zoli bácsi a Lőrinci Hengerműben?

RZ: Először is megdupláztuk a gyár termelését. Amikor odamentünk, főképpen sok és hosszú üzemzavar jellemezte a gyárat, ezen félév alatt úgy segítettünk, hogy megszerveztük a tartalékalkatrész-gazdálkodást, és a jobban fogyó alkatrészekből többet készleteztünk. Ezenkívül úrrá lettünk a Diósgyőrből felkerült munkások és a Pestről és környékéről toborzottak között folyó állandó vitán, ami hátráltatta a termelést.

LKK: Ezt úgy értem, hogy voltak lőrinci törzstagok még a Lipták-gyár idejéből?

RZ: Nem. Diósgyőrből lett áttelepítve a hengerállvány 1950 tavaszán-nyarán, azzal jöttek fel hengerészek, kikészítősök – egy mag –, akik nagyobb részt kommunista párttagok voltak, és ők akartak ott diktálni minden áron. Amúgy a gyár igen jó helyen feküdt, mert a lajosmizsei vasútvonalnak ott volt a kispesti állomása, és ettől három percre volt a Lőrinci Hengermű. Szóval feszültségek voltak, de ezt mi erős kézzel, igen gyorsan levezettük, rendet teremtettünk Gyulával.

LKK: Volt valamilyen speciális termelési profilja a Lőrinci Hengerműnek Csepelhez vagy Diósgyőrhöz képest?

RZ: A Lőrinci Hengermű közvetlenül a miniszter alá volt rendelve. Csak durvalemezeket, vagyis 7–50 mm közötti vastagságú lemezeket hengereltünk. A fő termék a hídlemez volt, mivel gyakorlatilag az összes hazai hidat lerombolták a II. világháborúban, azoknak a folyamatos újjáépítéséhez kellett a mi termékeink. Aztán később jöttek a gömbtartályok, melyekben a földgázt tárolták. Még a paksi atomerőműhöz is szállítottunk durvalemezeket. Mi gyártottuk az alumíniumelektrolizáló kádak lemezeit, de nagyon sok hajólemez, a mozdonyok javításához pedig kazánlemez is gyártottunk, az évek során sok millió tonnát. Legfontosabb vevőnk a Ganz–MÁVAG volt. A lényeg az, hogy egy év után nyereséggé tettük a vállalatot, rendet teremtettünk, és egész végig, a nyugdíjba vonulásunkig nyereséges volt a Lőrinci Hengermű. Az alapanyagot kezdetben Diósgyőrből kaptuk, majd a Dunai Vasműtől, de importból is szereztünk be.

LKK: Visszafofgatták a nyereséget?

RZ: Csak egy részét. Arra nagyon vigyáztunk, hogy minden évben kisebb-nagyobb beruházásokat hajthassunk végre. Évente 10-12 pontból álló műszaki fejlesztési tervünk volt, és a nyereségből visszatartott pénzből ez alapján fejlesztettünk. Ennek eredményeként két új csarnokot állítottunk fel, az egyiket hőkezelőnek rendeztük be, a másikat pedig az export lemezek rendszerezéséhez és tárolásához. A legnagyobb sikert talán a kikészítő átalakításával értük el, ahol a fizikai munkát majdnem teljesen kiváltottuk. Új ollókat telepítettünk, görgőpályát helyeztünk üzembe, az olló- és görgőkezelőket fülkékben helyeztük el, így a munkavédelmi szempontokat is figyelembe vettük. A lemezek forgatásához, beállításához mágneses manipulátorokat szereltünk fel. Sikert értünk meg hosszabbítani a lemezeret, a bugateret, felállítottunk egy gépműhelyt, egy villanszerelő műhelyt és egy tekerceselő üzemet. De ezen túlmenően új kemencéket is telepítettünk.

Szakmailag a legnagyobb eredményt azzal értük el, hogy igen nagy méretű lemezek hegeszthető minőségben való gyártását is megoldottuk. Például az Erzsébet-híd összes lemezét mi szállítottuk, akkor még diósgyőri acélból. Ugyanez vonatkozik az újvidéki Duna-hídra, amit az amerikaiak bombáztak le a délszláv háborúban.

A korra jellemző jelentős újjátómozgalom is kialakult. Ebben élen járt a kemence-karbantartás és -fejlesztés vezetője, *Koch Róbert* kolléga, vagy a hengermű meghajtóművének nagyobb teljesítményre való tervezésével *Korponai Gyula*. A palackos oxigént felváltó folyékony oxigén bevezetésénél *Kutas Béla* segédkezett. *Gáspár István* főmechanikus pedig a nagy szilárdságú műanyag öntését vezette be, ebből csapágy- és más gépalkatrészeket gyártottunk. Nagy segítségünkre voltak azok a közép- és alsófokú vezetők, akik szívvel-lélekkel kohászoknak vallották magukat, és az utasításainkat nemcsak végrehajtották, hanem igyekeztek azt a legtökéletesebben tenni. Például *Király Ferenc* karbantartó művezető, vagy *Kiss István* előhengerész.

LKK: Zoli bácsin kívül volt-e még egy olyan vezető, aki egy gyárat ilyen sokáig irányított?

RZ: Ismereteim szerint nem nagyon. Talán *Borovszky Ambrus* volt ilyen

sokáig a Dunai Vasmű vezérigazgatója.

Kétségtelen, hogy a külső körülmények is néha kedveztek nekünk. A 60-as években vezették fel az alföldi földgázt Budapestre. Az elsők között csaptunk le rá, s vezettettük be a gyárba, ezzel a hevítési kultúránkat jelentősen javítottuk a korábbi generátorgáz- vagy pakuratüzeléssel szemben. A 70-es években pedig az a szerencse ért bennünket, hogy sikerült szovjet relációjú, folyamatosan öntött acélbugát szerezni, amit nemcsak méltányos áron kaptunk, hanem igen jó minőségben is. Közben számos kísérletet végeztünk a nagyobb folyáshatárú és a mikroöt-vözött lemezek gyártására, és eljutottunk még az úgynevezett offshore-lemezekhez is. Ezek olyan termékek, amelyekben a mechanikai tulajdonságok kereszt- és vastagságirányban közel azonosak. Ebben a legszorosabban *dr. Horváth Aurél* kollégával, a Dunai Vasmű főmetallurgusával működtem együtt.

LKK: A Lőrinci Hengerműből 1983-ban vonult nyugdíjba. Szakmai életrajzát itt nincs módunk közölni, de a www.ombkenet.hu honlapon elérhető. Ebből is kitűnik, hogy a Lőrinci Hengerműben töltött évek alatt nemcsak a hengerész és acélszerkezeti szakma elismert személyisége volt, hanem számos állami és egyesületi kitüntetéssel ismerték el munkásságát, megbecsülést és köztiszteletet kapott mindenütt. A sok szakcikk, tanulmány és hús, részben társszerzőkkel írott szakmai könyve mellett megjelent már történeti munkája is?

RZ: Ekkor még csak egy önálló könyvem jelent meg, a Lőrinci Hengermű története, melyet 1974-ben írtam a gyár fennállásának 25. évfordulója alkalmából. Éppen akkor írtak ki egy országos pályázatot, arra elküldtem, és a 2. díjat nyertem vele. Volt vagy 20 pályázó. Később kiderült, hogy *Berend T. Iván* részére tűzték ki az első díjat, csak nem készült el a művével, így tulajdonképpen a második lett az első díj. A könyv egyébként csak később, 1977-ben jelent meg.

LKK: Miért váltott át a technológiai terület műveléséről a technikatörténet kutatására?

RZ: Ezt két dolognak köszönhetem. Egyrészt a Pápáról magammal hozott irodalmi érdeklődésnek, másrészt *Kiszely Gyulának*. Gyula barátunk még

az 50-es évek közepén alakította meg a Kohászattörténeli Bizottságot. Különböző szakembereket toborzott össze, történészeket, régészeket, mérnököket és ez a bizottság nagy elánal kezdett a vas múltjával a kohászat történelével, muzeológiájával és régészetével foglalkozni. Tulajdonképpen egy laza társaság volt, tevékenységüket azonban Kiszely igen nagy energiával összefogta. Még diósgyőri fiatal mérnökként engem is beszervezett, és a bizottság munkáját az üzemi munkám mellett – ahogy lehetett –, segítettem. Másolatokat készítettem, fordítottam, részt vettem régészeti területek felkutatásában, de talán legtöbbet az anyagiak előteremtésével használtam. Biztosítottam kicsit az ásatásokra kivonuló régészeknek, meggyőztem az ipari vezetőket, hogy anyagilag segítsék a bucake-mencék kiemelését és múzeumba való szállítását. Még *Schmidt Gyurkától* is kicsikartam némi pénzt a részükre. Szóval, így segítettem őket. Aztán ugye, Kiszely Gyula felhívta a figyelmemet bizonyos irodalmakra.

LKK: Gondolom, főleg a Heckenast-féle kutatásokra.

RZ: Igen, a KTB keretében ismerkedtem meg *Heckenast Gusztáv* történelsszel, *Vastagh Gábor* vegyész-mérnökkel, *Nováki Gyula* régésszel, később *Gömöri János* régésszel is, akik a koraközépkori vaskohászat történelét kutatták. Aztán én is beleástam magam a levéltári kutatásokba, s négy cikket írtunk Kiszelyvel közösen. Ilyen volt például a csabari gyár történelé. Egy történész hölgy ugyanis leközölte azt a leltárjegyzőkönyvet, melyet *Zrínyi Péter bán* kivégzésekor vettek fel, mert elvették ugye a birtokot a csabari gyárral együtt. Latinul volt az egész leírás, de én jelesen érettségiztem a Pápai Kollégiumban, egy párszor elolvastam, meg aztán a szótárt is forgattam egy kicsit, lefordítottam, s 1987-ben a Kohászati Lapokban lehoztuk az addigi legrégebbi vasgyártásról szóló dokumentum alapján a csabari vasgyár történelét.

Amikor aztán nyugdíjba mentem – ez ugye 1983-ban volt – akkor azt mondtam, hogy itt Magyarországon a kohászat fejlesztése tovább nem várható. Én a kohászatot fejlesztettem, de leépíteni nem vagyok hajlandó! Így kezdtem aztán egyre többet a technikatörténel e szepténelével foglalkozni, és az OMBKE Történeli Bizottságában is aktívan tevékenykedve, segítettem ezt a

területet. Rengeteget kutattam az Országos Levéltárban, mindennapi vendég voltam a Széchenyi Könyvtárban, aztán a múzeumok archívumaiban, a Magyar Állami Földtani Intézetben és az egyetemi könyvtárakban, Pesten és Miskolcon, az MTA könyvtárában. A legtöbb időt az Országos Levéltárban töltöttem, ahová Kiszely Gyula a bécsi Hofkammertől és selmebányai bányászati archívumból mikrofilmen átkérte a kohászati vonatkozású anyagokat, több ezer filmkockát. Ezeket is mind átnéztem. Pokoli mennyiségű anyagot gyűjtöttem össze, vagy 20 darab A4-es méretű jegyzet-tömböt írtam tele. A magyar vaskohászat egész történelét áttanulmányoztam, döntően a XIX. századot. Ebből a témából írtam három könyvet 1995-ben, 2003-ban és 2005-ben. A kiadást a Montanpress Kft. vállalta, *Tóth Andrásné Terike* vezetésével. Az első kötet megjelentetését *Horváth István*, a Duna-ferr vezérigazgatója támogatta, a második kötetét *dr. Dutkó Lajos*, utódom a Lőrinci Hengerműben, a harmadik kötetét pedig *dr. Dutkó Lajos* és *dr. Sándor József*, a Fémalk Kft. igazgatója, valamint lányom, *Rempert Zsuzsa*. Hálás vagyok feleségemnek is, aki valamennyi munkámat lektorálta. Megírtuk közösen családunk történelét is. 2007-ben befejeztem a hazai vaskohászat 1100 éves történelét összefoglaló könyvem kéziratát. Sajnos, talán a sok levéltári böngészésnek is köszönhetően, látásom nagyon megromlott, írásra már nem vállalkozom, de e kötet megjelenését jó lenne megérni.

LKK: A hazai vasgyártás történeléből lehet-e tanulságokat levonni?

RZ: Természetesen igen, az a kérdés, hogy milyen szempontból, és mennyi kérdést teszünk fel. Ezek közül hármat emelnék ki. Az egyik kérdés az, hogy milyen helyet foglalt el a vasgyártás a hazai és a világ gazdaságban. Ez a kérdés azért jogos, mert a nagy ipari országokban a vasgyártás hosszabb időn keresztül vezető szerepet töltött be, pl. Angliában a XIX. században, az USA-ban és Németországban a század végén. Magyarországon azonban soha sem lett a vasgyártás húzóágazat. Hazánkban mindig az élelmiszeripar vezetett és a vas- és fémipar – benne a kohászat – meglehetősen leszakadva, csak ezután következett. Ha ennek okát keressük, elsősorban abban találjuk meg, hogy a törődülés idején az

ország hihetetlen mértékben elszegényedett, az egy főre eső vasfogyasztás messze elmaradt Európa nyugati részétől, ezenkívül nagy szerepet kapott az is, hogy a hazai szenek – jóllehet bőségben álltak rendelkezésre, – a kohászat igényeinek nem feleltek meg. Ez nem jelenti azt, hogy a vaskohászat nem töltött be az ország gazdasági életében igen jelentős szerepet. Csak nem mint húzóágazat, hanem mint háttérpar. Minden gazdasági tevékenység ugyanis rászorult a vasra, mint szerszám-, fegyver-, illetve szerkezeti anyagra.

Második kérdés: Felfejlődött-e a hazai vasgyártás technológiája Nyugat-Európa színvonalára? Magyarországon a vaskohászatban egyetlen olyan találmány sem jelent meg, amely világméretben elterjedhetett volna. Magyarország a vasgyártás technológiáját a Nyugattól vette át, ezért általában követő helyzetben maradt egészen a XX. század elejéig. A hámorok és a nagyolvasztók elterjedése kb. 150, a koksztüzeléses vasgyártás kb. 100 évvel, a kavarási vasgyártás és a hengerlés 50 évvel később következett be nálunk. A XIX. század végén és az első világháború előtt azonban a követési idő lerövidült. A folytácélgártás legfeljebb 10–15 évet késett, az elektroacélgártás szinte egy időben követte az európai fejlődést, és ugyancsak azonos időben jelent meg Diósgyőriben az Ilgner-rendszerű hengsorsor. Az első világháború idejéig tehát Magyarországon a vasgyártás utolérte a világot. Az egy főre eső acélgártás azonban kevesebb volt, mint Európában. Az azóta eltelt időben erőfeszítések történtek ugyan, de a hazai vasgyártás nem érte utol az európai színvonalat.

Mindezek után a legfontosabb kérdés, előnyös-e a vasgyártás a népjólét szempontjából? A XIX. századi elődeink egységesen bizonyították és hitték, hogy a vasgyártás növelése a népjólét emelését hozza magával. Véleményüket igazolja például, hogy a XIX. sz. közepén Miskolc és Eger azonos számú lakóval rendelkezett. A század végére Miskolc kétszer annyi lakost számlált, mint Eger, jóllehet Eger egyházi központ volt. De Ózd, az egykori isten háta mögötti település, a jelentéktelen szegény falu, a gazdálkodás központjává vált és legalább 15 km-es körzetben megváltoztatta teljesen a tájat.

LKK: Nem biztos, hogy előnyére.

RZ: Én azokkal értek egyet, akik azt vallják, hogy a hazai vas- és acélgyártást legalább nullszaldósan fenn kell tartani, ami azt jelenti, hogy az exportált és importált vasáru értéke közel azonos legyen. A társadalomnak így valószínű kevesebbe kerül a vas alapanyagainak a behozatala, mint a kész vasáru beszerzése.

LKK: Zoli bácsi irodalmi érdeklődése egész életében megmaradt. Mesélne valamit a *Németh Lászlóval* való kapcsolatáról?

RZ: Közöttünk amolyan bátyám-öcsém baráti kapcsolat alakult ki. Ez úgy indult, hogy Némethy Laci barátommal, akivel együtt voltunk mérnökök Diósgyőrben, egy kirándulás alkalmával, Csehszlovákiában összeismerkedtünk *Magdával*, Németh László lányával. Összebarátkoztunk vele annyira, hogy édesapjával meghívatott bennünket Zebegénybe, ahol akkoriban tanyáztott a család mind a négy lányával. Laci rögtön elkezdett udvarolni Magdának, én pedig beszédbe elegyedtem a nagy íróval. Ő is nagyon kíváncsi volt rám, mint fiatal mérnök-gyárigazgatóra, főleg, amikor kiderült, hogy édesapja is pápai kollégista volt, mint én. No, a végén Némethy Laci összeházasodott

Magdával. A poén a következő: Pesten tartották az esküvőt, a Laci tanúja természetesen én voltam, a Magdié pedig *Bibó István*. Az esketést *Ravasz László*, nyugalmazott püspök végezte. Most képzelje el az én helyzetemet! Az esküvői ebédnél a családtagokon kívül három történelmi személyiség ült velem szemben: Németh László a nagy író, aztán Ravasz László, a közismert és nagy népszerűségnek örvendő püspök és Bibó István, kora kiváló és elismert politológusa.

Később Laciék felkerültek Budapestre, és átmenetileg apósághoz költöztek. Szabad bejárásom volt hozzájuk, s akkor mindig összefutottam Németh Lászlóval, aki engem mindig elkapott: Zoli nincs kedved egyet sétálni? Hát ki merte volna azt mondani, hogy nincs. Olykor két-három óra hosszat is sétáltunk a Városmajorban, beszélgettünk politikáról, társadalmi, gazdasági kérdésekről, általános és aktuális magyarságproblémákról. Egyszer azt mondja nekem az író felesége: „Tudod Zoli, Laci két emberrel hajlandó politizálni: *Ilyés Gyulával* meg veled, a különbség az, hogy ha Gyulával politizál, akkor utána két napig nem tud aludni, ha viszont veled beszélget, akkor meg-

nyugszik, hogy jól gondolja a politikai helyzetet.” Na most, ez a kapcsolat közel öt évig állt fenn, azzal szakadt meg, hogy Némethyék disszidáltak. Kanadában kötöttek ki, és ez az összekötő kapocs megszűnt. Aztán én is megnősültem, bár még sokáig tartottuk a kapcsolatot, de aztán valahogy elhalványodott.

LKK: Kedves Zoli bácsi! Sajnos, a lap terjedelme nem engedi meg, hogy életének többi érdekes részéről is részletesen beszámoljunk. Közelgő 90. születésnapjához szívből gratulálunk. Kívánjuk, hogy szellemi frissességét továbbra is megtartva erősödjék fizikai állapota, családjá és a kohászok nagy családjá örömére.

RZ: Köszönöm. Azt is írja le Katika, hogy nekem mennyire jólesett, hogy életem folyamán a szakma és az egyesület értékelte tenni akarásomat. Nyugdíjba vonulásomkor fel akartak terjeszteni Munka Érdemrend arany fokozata kitüntetésre, de én azt kértem, ne tegyék, mert politikai jellegű kitüntetésnek nem örülnék. A mai napig sokan megkeresnek, kikérik tanácsaimat, nem felejtettek el. Én is kívánok minden Kollégának életéhez, boldogulásához Jó szerencsét!

8. Nemzetközi Konferencia CLEAN STEEL (Tiszta acél) 2012. május 14–16., Budapest

Az Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület a Magyar Vas- és Acélipari Egyesüléssel együttműködve szervezi a konferenciát.

A szervezést az acélipar számos nemzetközi szervezete (az *EUROFER*, a *Worldsteel*, az *EU Szén és Acél Kutatási Alapja*, az *Acélipari Egyesületek Európai Szövetsége*) és nemzeti szervezete támogatja.

A konferencia célja, hogy az acélok zárványosságát csökkentő, tisztaságát javító technológiák elméleti alapjainak és üzemi gyakorlatának területén elért legújabb eredményekről adjon tájékoztatást és vitalehetőséget a világ minden részéből érkező előadók és résztvevők számára.

A konferenciára több mint 60 előadást jelentettek be; különösen sok előadás érkezett Svédországból, Németországból, Kínából és Angliából. Magyar részről 4 előadás fog elhangozni.

A megnyitó plenáris előadások mellett a következő témakörökben (szekciókban) lesznek előadások:

- a zárványok keletkezése és módosítása – szimuláció és modellezés;
- az olvadék keverés és az áramlási viszonyok hatása;
- a salakok, folyósítószerkezetek és tűzálló anyagok hatása;
- különféle acélok tisztaságának javítása;
- a zárványosság és a folyamatos öntés;
- a tisztaság meghatározása olvadékban és szilárd acélban;
- a zárványosság hatása az acélok tulajdonságaira.

A konferencia hivatalos nyelve: angol

A konferencia színhelye: Danubius Hotel Flamenco (Budapest, Tas vezér u. 7)

A részletes program a konferencia honlapján érhető el (www.cleansteel8.hu)

A magyar résztvevők számára biztosított kedvezményes lehetőségekről a konferencia szervező irodája ad tájékoztatást (info@cleansteel8.com).