



Kosárkó László

A városrendezési, városfejlesztési irányzatok, korszakok mint a „történetiség rendjeinek” kifejeződései a 20. századi Miskolcon

Bevezetés: egy fogalom születése

Egy társadalom időhöz való viszonya, az időtapasztalat kérdése az utóbbi három évtizedben vált a történelmi érdeklődés kiemelt tárgyává. A problémához az egyik legtöbb vitát kiváltó, s a történelmi gyakorlatot új utakra vivő elméleti hozzájárulás François Hartog francia ókortörténész és historiográfus *A történetiség rendjei. Prezentizmus és időtapasztalat* című könyve volt. A történetiség rendjei (*régimes d' historicité*) kifejezésnek Hartog a fenti munkájában kétféle jelentést, értelmezést is ad – egyrészt a történetiség rendjei elsősorban azt jelenti, hogy egy társadalom hogyan kezeli a múltját, és mit mond róla, tágabban pedig arra is szolgál, „*hogyan jelölje az emberi közösség öntudatának módozatait*”.¹

A francia tudományos életben Hartog mellett az utóbbi évtizedekben többek között Paul Ricoeur, Krysztóf Pomian² munkássága nyomán került az időtapasztalat a figyelem középpontjába, s vált a történészek számára kutatókérdéssé. Az időhöz való viszony kérdése azonban a német filozófiai és társadalomtudományi gondolkodásban természetesen régóta jelen van. Sőt szűkebb témánk szempontjából mindenképpen megemlítendő, hogy Reinhart Koselleck révén 1979-ben megszületett a kérdésnek mára már klasszikussá vált alapműve,³ amely Hartog *történetiség rendjei* fogalmának is elsődleges inspirálója volt. Hartog ugyanis Koselleck nyomán a tulajdonképpeni történelmi időt teszi vizsgálat tárgyává, amely értelmezése szerint jelenti a megélt emberi tapasztalatok (a múlt) és jövőre vonatkozó elképzelések egymáshoz való viszonyát, egymástól való távolságát, vagyis – a fogalom megvilágításához a Koselleck által használt metatörténelmi kategóriákat alkalmazva – a történelmi idő a tapasztalati tér és az elvárás horizont között kialakuló távolság vagy feszültség által jön létre.

A *történetiség rendjei* fogalom Hartognál először az 1980-as években jelenik meg. Elsőként a neves antropológus, Marshall Sahlins csendes-óceáni kutatásai kapcsán használta, mintegy a csendes-óceáni szigetek történelmének sajátosságait jelölve vele.⁴ Ugyanakkor az 1989-es berlini események és az azután következő évek (a Fal leomlása, a vasfüggöny megszűnése, Németország és Berlin két részének egyesítése) az időt, vagyis a tulajdonképpeni történelmi időt újra problematikussá, s egyben a történelmi reflexiók tárgyává is tette. Az egyesített Németország régi-új fővárosának az 1990-es évekbeli újjáépítése, s a nyugati és keleti városrész urbanisztikai egyesítése, illetve a városszerkezeti rekonstrukció kapcsán egy sor, a történelmi időhöz kapcsolódó probléma vetődött fel. Például hogyan lehet viszonyulni a városi múlthoz, sőt a város különböző múltjaihoz? (Berlin a vilmosi Németország, a weimari köztársaság, a Harmadik Birodalom és az NDK fővárosa egyben).⁵ S ebből fakadóan milyen jelene s jövője lehet? Nyilvánvaló, hogy



Berlin, a maga többféle időrétegével szimbólumértékű város,⁶ mintegy magába sűríti a 20. századi európai, s mindenekelőtt a kelet-közép-európai városok problémáit. E komplex kérdésnek, vagyis a történetiség modern rendjének, illetve az időhöz való kortárs viszonyoknak a városszerkezetben érzékelhető változásai vizsgálatára kisebb léptékben egy magyarországi középváros, Miskolc is alkalmas példát kínálhat, diszkontinuitásokat tartalmazó történetéből fakadóan.

A Nagy-Miskolc felé: a városrendezés urbánus hagyománya

A 20. század elején Miskolc sikeres küzdelme a vármegyei ellenőrzés megszüntetéséért és a törvényhatósági joggal felruházott városi címért a kortárs közvélemény formálói, vagyis a városvezetés, a helyi lapok szerkesztői, illetve olvasói szerint lényegében egy több évszázados törekvésnek eredménye volt. Ezen megközelítés szerint, mivel a város korábban is földbirtokosaitól való elszakadásra, a városra vonatkozó feudális jogaik megváltására és mindenekelőtt a szabad királyi városi cím elnyerésére törekedett, az 1907-ben elnyert, a jogi szempontból a városhierarchia csúcsát, egyben a Borsod vármegye fennhatósága alól való kikerülést jelentő törvényhatósági jogú városi cím a múltban kitűzött célok beteljesülésének tekinthető. A városlakók többségének számára a múlt tapasztalati terét Miskolcnak a szabad királyi városi rangért folytatott harca jelentette. (A polgári állam keretei között a rendies szemlélet egyfajta továbbélését jelenti, hogy a törvényhatósági joggal felruházott városi címet a szabad király városi rang egyfajta utódjának tekintették.⁷) Ugyanakkor a 19–20. század fordulóján a város számára a jövő (elvárási) horizontján, mintegy a város jogi átalakulásával párhuzamosan, a haladás újabb dimenziójaként, a város fizikai tereinek a rendezése is megjelenik. A városi döntéshozók és a helyi politika iránt érdeklődők számára az 1894–1902 között elkészült városrendezési tervek reprezentálták Miskolc egyfajta elképzelt jövőjét. Azaz: a századfordulón a múlt egy (jogi) közösség autonómiáért vívott, s egyben a jelenben beteljesedő küzdelmeként jelenik meg, a városi jövő pedig a várostér rendezéseként értelmeződik.

Az 1894 óta formálódó miskolci városrendezési tervek, elképzelések a 19. század második felében létrejött párizsi és bécsi mintákat követő, a városrendezés úgynevezett urbánus hagyományához kötődnek,⁸ vagyis – Szegedhez és Budapesthez hasonlóan – a közlekedés, a reprezentáció, a szociális és a higiéniai elvárásokat, továbbá a kor városesztétikai alapelveit követve sugaras-körutas rendszerű városszerkezet megvalósítását célozzák.⁹ Ugyanakkor a századforduló Miskolcának problémái sokkal jelentősebbek voltak annál, hogy a nemzetközi és hazai minták követését, mint a városrendezés kizárólagos okát lehetne megjelölni. A várost érintő akkori dilemmák ugyanis részben természetföldrajzi, részben demográfiai eredetűek. Miskolc a Bükk hegység nyúlványai között a Szinva és a Pece patakok ágai által szabdaltszűk völgyben helyezkedik/helyezkedett el, és a patakok árvizei által sokszor fenyegetett¹⁰ szűk területen a 19. század második felében végbement jelentős népességnövekedése és területi gyarapodása komoly városrendezési kérdéseket vetett fel. Miskolc belső lakott területe mintegy fél évszázad alatt a másfélszeresére nőtt,¹¹ miközben az 1870-es évekhez viszonyítva 1910-re a népessége majdnem két és félszeresére duzzadt.¹² Ilyen körülmények között a városrendezés legfontosabb művelete elsődlegesen a patakok medrének szabályozása, az utcák rendezése és új utak kijelölése volt.¹³



Az első városrendezési tervet a polgármesterhez benyújtó Adler Károly és Lippay Béla mérnökök is azzal számoltak, hogy „természetes, hogy ez eljárás szerint a városnak egész területén a szabályozás talán csak egy évszázad alatt lesz végrehajtva, de esetleg kedvező körülmények siettetik azt.”¹⁴ A mérnökök által szabott nagyobb időbeli távlatok mégsem segítettek az első városrendezési kísérlet sikerét, mert többek között a város rendezetlen ivóvíz- és csatornahálózata, az ingatlantulajdonok kisajátításának problémái és a város pénzhiánya oda vezetett, hogy 1902-ben a város közgyűlése városrendezési tervet nem, csak néhány fontosabb utcára kiterjedő végrehajtási rendeletet fogadott el. Így tehát az eltervezett jövő abban a formában, ahogy Adler Károly és Lippay Béla, továbbá a rendezési tervet szakvéleményező Lechner Lajos megálmodta, nem valósulhatott meg, s így nem is nyíltak új urbanisztikai horizontok a város számára. Ugyanakkor Miskolc belvárosa, a Széchenyi utca és környéke, a 19. század második felétől az első világháborúig többféle, emeletes, eklektikus stílusú (neoklasszicista, neobarokk, romantikus) bérpalotával, bérházzal és üzlettel gazdagodott, amelyek kiegészítették a néhány fontosabb és jelentősebb barokk és klasszicista épületet. Ezzel megeremtetették a 19. század második fele előtt soha nem létezett építészetileg gazdag városi, polgári múlt illúzióját és hagyományát. Az eklektikus építészeti alkotásokkal a korszak mintegy a város „történeti identitását” felnagytíva, kiegészítve, a városi kiváltságlevéllel is megerősített gazdag „múltat” adott a településnek.

Az első világháborút lezáró trianoni béke után az 1920-as, '30-as években a városrendezési, városfejlesztési tervek, vagyis a város jövőjére vonatkozó elképzelések jelentősen módosultak. A háború után – részben Kassa elvesztése miatt – megerősödik a város regionális vezető szerepe, illetve a „városok versenyében” – Szegedhez és Debrecenhez hasonlóan – ipari és kereskedelmi központ kialakítását tűzte ki célul.¹⁵ Az 1921-es miskolci városrendezési tervpályázat azonban, amelyet Warga László budapesti műegyetemi tanár nyert meg, s aki például korszerű zöldövezeti gyűrűt is tervezett a város köré, lényegében érdemi folytatás nélkül maradt. A helytörténeti kutatás még nem tisztázta azt a kérdést, hogy az eredeti eszmei tervpályázatot miért nem követte részletes rendezési terv. Ugyanakkor az 1922–1935 közötti polgármester, Hodobay Sándor idején a polgármesteri hivatal ösztönzésére megjelentek a sajtóban a város jövőjére vonatkozó komplex tervek, elképzelések, amelyet Nagy-Miskolc koncepcióknak neveztek. Ezek célul tűzték ki, hogy a jövőbeni Miskolcot az észak-magyarországi régió ipari-kereskedelmi, közlekedési, továbbá oktatási központjává tegyék. A tervek szerint „Nagy-Miskolc” azáltal, hogy a környező településeket (mindenekelőtt Diósgyőrt) magához csatolja, mind kiterjedésében, mind népességében jelentős növekedésen megy át, sőt a többi magyarországi nagyváros lélekszámát referenciának tekintve, a lakosság száma elérheti az áhított százezer főt.

A szocialista Miskolc: az iparváros perspektívája

A két háború között tervezett Nagy-Miskolc, legalábbis közigazgatási területét és népességszámát tekintve, 1945–1950 között valósult meg. Előbb Diósgyőrt és Hejőcsabát, majd pedig Martintelepet, Perecest, Tapolcát, Lillafüredet, Ó- és Újmassát csatolták hozzá. A város területe (kül- és belterület együtt) több mint négyszeresére növekedett (9.000 kh-ról 39.300 kh-ra).¹⁶ Az így létrejött Nagy-Miskolc településszerkezete bizonyos szempontból mégis előzmények nélkülinek tekinthető, hiszen a városvezetés és mérnöki hivatal



1 tudomány és társadalom

számára ilyen nagy kiterjedésű városról urbanisztikai tapasztalatok nem álltak rendelkezésre. Nagy-Miskolc tehát, múltbeli tapasztalatok vonatkozásában, a két háború közötti Miskolccal nagyfokú diszkontinuitást mutat. Lényegében erre hívta fel a figyelmet Virágh Pál, a város főmérnöke, amikor arról írt, hogy 1950-ig Miskolc mai területén tíz önálló település élte életét, úgy, hogy egymástól méretben, lélekszámban, foglalkozási struktúrában, legfőképpen a jellegükben különböztek egymástól.¹⁷ „A város hirtelen szemben találta magát olyan problémákkal, melyek más városokban az organikus fejlődés következtében nem jelentkeztek.”¹⁸ Ez a helyzet pedig a „szakemberekben állandósítja a városrendezés igényét”, a város lakó polgárokban pedig „folyamatosan meglévő hiányérzetet szül”.¹⁹ Reinhart Koselleck megfogalmazása szerint: „Minél vékonyabb a tapasztalat, annál kiterjedtebb az elvárás.”²⁰ Ugyanakkor a múlthoz való viszony más szempontból, a szűkebben vett Miskolc belvárosának perspektívájából is problematikus. Az 1950-es években kibontakozó városfejlesztési elképzelések alapvetően nagyméretű iparvárossal számoltak, amely ugyan épít a korábbi diósgyőri nehézipari tapasztalatokra, de Miskolc belvárosát mintegy „időbeli zárványt” tekintti, a meghaladni kívánt múltnak e szelével nem érez kontinuitást, és az előző időszak városrendezési törekvéseit sem ismeri el.²¹ A megnyíló, s egyre fontosabb jövő dimenzióját jelzik az elkészített városfejlesztési tervek, az 1948-as Weiner Tibor-féle, az 1954-es városkompozíciós terv, amely nyomán az 1970-es évek végéig több általános és részletes rendezési terv, s azok módosítása megszületett. Ezek több alapvonása megegyezett. Az egyik az, hogy a korábban is említett iparváros koncepcióból indultak ki, amely szerint a város területén öt ipartelep (Diósgyőri Vasgár-központi ipartelep, Gömöri pályaudvar környéke, Sajón túli terület, északkeleti iparterület, déli iparterület) különítettek el.²² A másik alapvonása, hogy a városi népesség nagyarányú felduzzasztásával számolnak. 1951-ben a budapesti Városépítési Tervező Intézet (VÁTI) 250–300 ezer, később pedig 350 ezres város tervét készítette el.²³ 1952–62 között Miskolc és a hozzácsatolt városrészek, településrészek közötti szabad területeket építették be hagyományos technológiával épült lakótelepekkel (pl. Selyemrét, Győri kapu, Kilián egy része), a hatvanas években pedig megindul a házigyári lakótelepek nagyarányú építése Diósgyőrben, az Avason, továbbá – a belváros egy részének a radikális szanálása nyomán – a Vörösmarty lakótelep felépítésével.²⁴ Mindezen törekvések természetesen a haladás „szocialista” dimenziójába illeszkedtek, amely az adott időszakban együtt járt a városzövet egy részének a jövő nevében való lerombolásával és átépítésével.

A prezentizmus kora: a város mint kulturális örökség

A korábbi városfejlesztési koncepciók 1979-es felülvizsgálata szerint Miskolc demográfiailag instabil városnak volt tekinthető, mivel a lakosság gyorsan cserélődött. (Sok embert „szívott fel”, de egyben a kvalifikált munkaerőt el is veszítette.) Többnyire az alacsonyabb képzettségű népesség körében figyelhető meg a vándorlásból származó pozitív mérleg. Ezt egyébként a felülvizsgálat készítői kizárólag a mennyiségi szempontokat követő lakásépítésnek és a „merev gazdaság” (a nehézipar dominanciája) következményének tartották.²⁵ Az 1980-as évekre tehát a haladás iránti bizalom megrendülésével (amely a városfejlesztésben nagyrészt iparosításként, népességnövekedésként és a városi terek kiterjesztéseként jelent meg) a szocialista (város) jövő koncepciója vált kérdésessé. De a



fenti jelenségek egyúttal a társadalom jövőjéről alkotott korábbi elképzelések válságát is jelzik, tehát a '80-as évektől már a jövő kríziséről is lehet beszélni.²⁶

A szocialista rendszer haladásfogalmának kiüresedése és az alapvetően a nyugati világban érvényesülő, de nálunk is több évtizede jelen lévő fogyasztói társadalom együtt járt/jár a sokszor horizont nélküli *jelen* kategóriájának kiterjesztésével és az aktualizálható *múlt* felértékelésével – Hartog megfogalmazásában a *prezentizmus* megjelenésével.²⁷ A prezentista szemlélet egyik megjelenési formája a város kulturális örökségének közép-pontba állítása, amelyben a haladásba és növekedésbe vetett hit helyett a megmentés, a megőrzés társadalmi gyakorlatai nyernek teret. Miskolcon mindez az 1980-as évektől megfigyelhető, például a város főépítésze, Kelemen László által meghatározott „rehabilitációs szemléletű” városépítészeti megoldások elterjedésében. Ez mindenekelőtt a belváros rehabilitációját, vagyis a Széchenyi utca sétálóutcává alakítását, és a környező épületek szisztematikus felújítását (a korszakban kizárólag a Tulipán-tömb felújítása történt meg) jelentette. Emellett a tervező vállalatoknál olyan építészeti (Miskolci Műhely) jelentek meg,²⁸ akik a munkájuk során a város hagyományos építészeti struktúráját és a helyi társadalom érdekeit is figyelembe veszik.²⁹ Még a rendszerváltozás előtt megkezdődött a Miskolci Nemzeti Színház és a Miskolci Galéria (Petró-ház, Rákóczi-ház) rekonstrukciójának előkészítése, de a felújítások csak az 1990-es évek második felében valósultak meg.³⁰ A '90-es és a 2000-es évek folyamán renoválták Miskolc belvárosának nagy részét, elsősorban a Széchenyi utcát. Megfigyelhető továbbá Miskolc régi, a második világháborút megelőző városrendezési terveinek építészeti és helytörténeti általi felfedezése és publikálása.³¹ Túlnyomórészt az 1990-es évektől bontakozik ki Dobrossy István megyei levéltár-igazgató városépítészeti és épülettörténeti örökségét feldolgozó munkássága is. A fenti jelenségek az időtapasztalatoknak a városi szinten való átalakulását jelzik. A múlthoz, főleg a háború előtti korszakhoz fűződő viszony felértékelődik Miskolc jelene számára. Ez nemcsak a belváros rekonstrukciójában, az építészeti emlékek, városszerkezeti sajátosságok megőrzendő örökségként való kezelésében jelenik meg, hanem a városi terek kulturális célú hasznosításában, a fesztiválok és más programok formájában, és a marketing célú várostörténeti kiadványok készítésében. Miskolc „új”, jelenkori identitásának megalkotásában tehát kiemelt szerepe van a „történeti” belvárosnak. Ugyanakkor a lakótelepek kapcsán a 2001-es városfejlesztési koncepció is csak defenzív stratégiát fogalmaz meg, amely szerint fontos a társadalmi szegregáció megállítása és a lakótelepek rehabilitációjának a beindítása,³² de a társadalmi gyakorlat szintjén ez még most sem történt meg egyöntetűen. A város számára külön probléma a Diósgyőr-Vasgyár „hosszúra nyúlt agóniája”, amelynek eredménye egy nagyrészt nem hasznosított „rozsdaovezet” Diósgyőr jelentős részén, s amely a szocializmusból itt maradt „időbeli zárványt” képez, noha a város számára potenciális fejlesztendő ipari örökség lehetne.³³ Miskolcon az 1980-as évektől figyelhető meg a népesség csökkenése. A múlt mint a városi identitást megalapozó tapasztalat azonban az utóbbi évtizedek során egyre fontosabb szerephez jutott. A jelen, de főleg a jövő kérdése az, hogy Miskolcon a múlt mely elemei játszanak domináns szerepet örökségként, s a város mely részeinek fejlesztésére irányul vagy nem irányul figyelem.



Jegyzetek

- ¹ François Hartog: A történetiség rendjei. Prezentizmus és időtapasztalat. Budapest, 2006. 20. o.
- ² Erről lásd részletesen: Hartog, i.m. 11–13. o.
- ³ Reinhart Koselleck: Elmúlt jövő. A történeti idők szemantikája. Budapest, 2003.
- ⁴ Hartog, i.m. 19. o.
- ⁵ Hartog megfogalmazásában az 1990-es évek Berlinjéről: „Ott, a helyszínen sétálgató történész számára még felismerhetőek voltak a különböző időrendek törmelékei, nyomai, jelei – ahogy a különböző építészeti „oszloprendeknek” is megvannak a saját jegyeik. (i.m. 21. o.)
- ⁶ Uo.
- ⁷ A jogi kategória pontos jelentőségéről lásd: 1870. évi XLII. tc. a köztörvényhatóságok rendezéséről.
- ⁸ Meggyes Tamás: A XX. század urbanisztikájának története. Budapest, 1994. 4–6. o.
- ⁹ Az 1894-es városrendezési terveket két helyi mérnök, Adler Károly és Lippay Béla készítette. Az 1897-es szakvélemény Lechner Lajos nevéhez fűződik, aki többek között Szeged ugyancsak sugaras-körutas rendszerű városrendezését irányította, és a budapesti Andrassy út tervezője volt.
- ¹⁰ A korszak legnagyobb ilyen katasztrófája 1878. augusztus 30-án következett be, amikor felhőszakadás következtében a Pece és a Szinva néhány óra alatt 4-5 métert áradt. Az árvíznek 277 halálos áldozata volt, 2182 ház károsodott és csak 1484 maradt lakható. Erről részletesen lásd: Stipta István: Járványok, természeti katasztrófák. In: Veres László (szerk.): Miskolc története 1848-tól 1918-ig. Miskolc története IV/1. kötet, Miskolc, 2003. 109. és 111. o.
- ¹¹ 1867-ben a város belső lakott területe 674 lakott kh volt, 1912-ben viszont 1029 kh. Vö.: Dobrossy István: Városfejlesztés, városépítéset. In: Veres László (szerk.): Miskolc története 1848-tól 1918-ig, i.m. 196. o.
- ¹² A város népessége 1870-ben még csak 21.535 lakos volt, 1890-ben már 32.288, vagyis húsz év alatt a népesség körülbelül másfélszeresére növekedett. 1900-ban 43.096-an laktak Miskolcon, 1910-re pedig a népesség 51.459 főre nőtt. Vö.: Iglói Gyula: Miskolc 19. századi városrendezési tervei és építési szabályzatai. Miskolc, 1992. 101. o.
- ¹³ Iglói Gyula (szerk.): 100 éves a miskolci városrendezés. Miskolc, 1994.
- ¹⁴ Uo. 11. o.
- ¹⁵ Kornya István: A tervezett város. Miskolc városfejlesztési tervei 1894 és 1999 között = Új Holnap, 2004. 1. szám, 45. o.
- ¹⁶ Dobrossy István: Miskolc írásban és képekben. 9. Miskolc, 2002. 279. o.
- ¹⁷ Uo. 227. o.
- ¹⁸ Ua.
- ¹⁹ Ua.
- ²⁰ Idézi Hartog, i.m. 28. o.
- ²¹ Egy 1959-ben megjelent urbanisztikai szakkönyv szerzői szerint: „A felszabadulás előtt sem Miskolcnak, sem egyes városrészeinek átfogó városrendezési terve nem volt. A gazdag kereskedők városának, az ország Budapest után legnagyobb ipari centrumának erre sohasem tellett.” (Weiner-Valentiny-Visontai: Sztálinváros. Miskolc, Tatabánya. Idézi Iglói Gyula: Városépítés és építéset Miskolcon 1894–1919 között. In: MC Miskolc a milicentenárium évében I. Miskolc, 1997. 244. o.
- ²² Dobrossy István: Miskolc írásban és képekben, i.m. 280–281. o.
- ²³ Uo. 278–279. o.
- ²⁴ Dobrossy István: Miskolc Mindszent településrész története. Miskolc, 2010. 36–86. o. A szerző a Gordon városrész átalakulását és a Vörösmarty lakótelep létrejöttét, történetét hagyományos helytörténeti perspektívában dolgozza fel.
- ²⁵ Kornya, i.m. 47–48. o.
- ²⁶ Hartog, i.m. 26. o.



²⁷ Hartog elegáns megfogalmazásában a prezentizmus: „tömör, mindenütt jelen lévő jelent kialakítva, amelynek nincs más távlata, mint önmaga, és amely nap nap után rakja össze azt a múltat és jövőt, amire szüksége van.” (i.m. 179. o.)

²⁸ Kornya, i.m. 49. o.

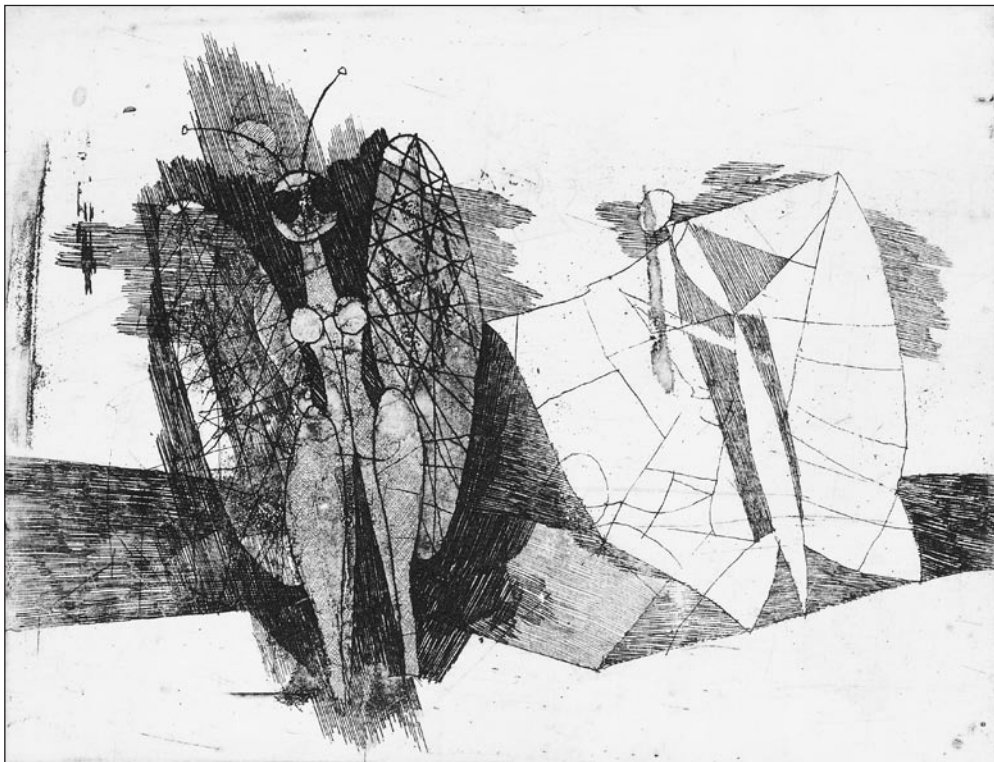
²⁹ Dobrossy István: Miskolc írásban és képekben, i.m. 295. o.

³⁰ Uo. 187–192. o.

³¹ A legteljesebb forrásgyűjteményt Iglói Gyula állította össze. Lásd Iglói Gyula: Miskolc 19. századi városrendezési tervei és építési szabályzatai, i.m.; Iglói Gyula (szerk.): 100 éves a miskolci városrendezés, i.m.; valamint Olajos Csaba: Miskolc második szabályozási terve? Az 1921-es tervpályázat I. díjas terve. In: Dobrossy István (szerk.): Levéltári Évkönyv, XII–XIII. Miskolc, 2005.

³² Kornya, i.m. 50. o.

³³ Diósgyőr-Vasgyár rendezetlenségének kérdése egy 2011 tavaszán tartott fórumnak témája volt, amelyről a Borsod Online is beszámolt. A kerekasztal-beszélgetésen a város főépítésze, Rostás László meglehetősen szkeptikusan nyilatkozott a Vasgyár jelenlegi helyzetéről: „A vasgyár holdbéli táj, megoldhatatlannak tűnő problémák sorozata.” Erről részletesen lásd: www.boon.hu/miskolc/vasgyari-forum-megoldhatatlannak-tuno-problema/news-20110427-08181859



Lenkey Zoltán: Nász