

## SÉLEI ISTVÁN\*

### *Az új diósgyőri vasgyár és munkástelep kialakítása Péch Antal munkássága révén*

Fazola Henrik hozta létre Borsodban a 18. század első vaskohászati üzemét, a Hámori Vasművet. Ennek 1770. július 28-i keltezésű alapító okiratát *Mária Terézia* aláírásával szentesítette és átiratban értesítette a Pozsonyban székelő Főkamaragrófságot, hogy a Fazola által feltárt upponyi vasércbányák kiaknázását kívánja előmozdítani, „édes magyar hazánk javát”, a kincstár hasznát, ezért a diósgyőri kincstári uradalom területén vasgyárat létesít.<sup>1</sup>

Fazola Henrik mint egri lakatos és kovácmester tetemes vagyona tett szert. Európai hírókóvácsolt munkája az Egri Vármegyeház kapuja, melyet 1761-ben fejezett be. Egerben és Felsőtárkányban végzett kovácsolt munkái által szerzett vagyont az érckutatásra, valamint életműve, az Ómassai Nagyolvasztó felépítésére áldozta.

Részvényeit a kincstár – tartozása fejében – lefoglalta, így Fazola teljesen csődbement. Fia *Frigyes*, aki akadémiát végzett Selmechányán, hazatérve folytatta az apja által elkezdett munkát, sőt acélgyártási kísérleteivel európai hírnévre tett szert.

Az 1848–49-es Szabadságharc leverése után a függetlenség hiánya, valamint az Ausztriával való teljes vámközösség súlyos akadályt jelentetett a magyar ipar fejlődésében.

A Birodalom többi tartományától főleg az acéltermelésben maradt el Magyarország. 1859-től súlyos deficittel zár a gyár évről évre, és 1865-ben már meghaladta a 100 ezer Ft-ot az adósságok összege. Ekkor, a válság kezdeti szakaszában felmerült a gyár eladási terve a Tisza Vasúttársaságnak, amely a Diósgyőri Koronauradalom kőszénbányáit is szerette volna megszerezni. Feltételei azonban olyanok voltak, hogy a bécsi pénzügyminisztérium nem egyezhetett bele.<sup>2</sup>

Ezután megbízták *Moshitz Márton* rhonitzi vasgyári igazgatót a gyár teljes modernizálásával. Mikor *Moshitz* bejelentette, hogy a rekonstrukció 100 ezer Ft-ba kerülne, a Kincstár és a magánrészvényesek is visszaretentek.

1866. októberében a bécsi pénzügyminisztérium elrendelte, hogy a nagyolvasztót többé nem szabad befűteni, csak az eladatlan árukészletet kell sürgősen értékesíteni.<sup>3</sup>

1867-ben a kiegyezés után kinevezett második felelős magyar Minisztérium átvette a gyárat a társulattól, rendezte a gyár adósságait, megváltotta a magánrészvényesek részvényeit.

A magyar vasútépítés 1846-ban vette kezdetét. Ez a vaskohászat fejlődése szempontjából nagy jelentőségű volt. Mivel a nagymérvű vasútépítkezések szükségletét a hazai gyárak nem tudták fedezni, sokszor rossz minőségű síneket hozattak be külföldről.

\* Az Országos Műszaki Múzeum Központi Kohászati Múzeuma, 3517 Miskolc, Palota u. 22.

A pénzügyminiszter *Granzenstein Gusztáv* miniszteri osztályfőnököt és *Péché Antal* pénzügyminiszteri titkárt bízta meg azzal, hogy a diósgyőri vaskohászat továbbvitelére tervet dolgozzanak ki. Péché Antal, ki korának egyik legkiválóbb bányász szakembere volt, minden lehetőségről személyesen kívánt meggyőződni, felmérte az új gyár létesítéséhez szükséges erőforrásokat.

1867. május 26-án elkészítette a diósgyőri uradalom kőszén-birtokának helyzeti térképét, feltérképezte a szénbányákat – melyek a felépítendő gyár energiaforrásául voltak hivatva szolgálni.<sup>4</sup> A diósgyőri új vasgyár és lakótelep elrendezését a tőle megszokott alaposággal és bölcs előrelátással berajzolta térképébe, melyet a gyártelep végleges rendezésénél irányadónak tekintettek.

A Péché Antal által tett megállapítások alapján végzendő előtervezett munkálatokkal kapcsolatban *Lónyai Menyhért* pénzügyminiszter 1867. november 30-án a Magyar Királyi Bányák, Erdők és Állami Javak Főigazgatósága által Szomolnokon a 65750. sz. iratban közölte, hogy a Diósgyőrött építendő 200 ezer mázsa vaspályasín termelésére számított vasgyár tervének kidolgozásával *Glanzer Miksa* fejrpataki vasgyári igazgató bízott meg. Utasította a Diósgyári Vasgyár Gondnokságot, hogy Glanczernek mindenben segítségére legyen és *Bárdos Mihályt* rendelkezésére bocsássa. A vasgyár és a lakótelep elhelyezésére a Koronauradalom hatalmas területet szakított ki.

A pénzügyminiszter 1868. február 13-án kelt rendeletével *Gombossy János* pénzügyminiszteri titkárt nevezte ki a vasgyár élére. Ezzel a rendelettel a Jászágigazgatóság felügyelete alá került a gyár a szomolnoki fennhatóság alól. A Diósgyőri Jászágigazgatóságot 1870. május 4-vel megszüntette a Pénzügyminisztérium, a gyár főhatóságául a Selmecebányai Bányagazgatóságot nevezték ki. A gyár neve ekkor „Magyar Királyi (M. K.) Vasműhivatal Diósgyőr” volt.

1871. december 12-én az országgyűlés az 1872. évi állami költségvetést tárgyalta. A pénzügyi tárca költségvetéséhez a balközép vezérszónoka – *Mocsáry Lajos*, Miskolc képviselője szólt hozzá. Határozati javaslatot terjesztett a ház elé: „A pénzügyminiszter utasíttatik, hogy a diósgyőri új vasgyár üzletét szüntesse meg.”

A képviselőház nem fogadta el a Mocsáry-féle javaslatot, de utasította a pénzügyminisztert, hogy a gyárat kül-, vagy belföldi szakemberekkel vizsgálta felül, és kimondták, hogy a gyár tartsa fenn önmagát. A felülvizsgálathoz külföldi szakembert nem találtak, így Péché Antalt rendelték ki.<sup>5</sup> Péché Antal, mint egyik alapító tagja a diósgyőri vasgyárnak, mindenkor vallotta, hogy a diósgyőri gyár helyes vezetés mellett a magyar gazdasági életnek igen jelentős ipartelepe lehet. Nem tagadta, hogy a kezdeti nehézségek okoztak veszteséget az államnak, de ilyen újonnan indult gyártelepnél ez elkerülhetetlen, függetlenül attól, hogy állami, vagy magánkezdeményezésből épült-e.

Az üzem építési költségeit Péché Antal 1873. február 8-i jelentésében 1 945 478, 21 Ft-ban jelölte meg, ezzel is megdöntve Mocsáry Lajos állítását, miszerint azok 3 milliót tennének ki. A sajtó támadásai ezek után sem szüneteltek. Ez alkalommal is Péché Antal vette védelmébe a gyárat az alaptalan támadásokkal szemben.

Péché Antal a már említett megbízatás alapján a gyárat felülvizsgálta és jelentésében további kiépítését, fejlesztését javasolta, mivel a gyár 1871. október óta csak saját termeléséből tartotta fenn magát. Jelentésében erről így ír: „Ezen eredmény örvendetes ugyan, amennyiben a gyár életképességét elvitathatatlanul bebizonyítja, de kevésbé sem egy tengődő üzem felállítása volt a gyár célja, hanem az, hogy az épülő vasutak sínszükségletének fedezéséhez jelentékenyen hozzájáruljon és a befektetett tőkét jövedelmesen forgassa.” Majd a továbbiakban így folytatja: „Ez okból bátor vagyok teljes meggyőződéssel kifejezni azon véleményemet, hogy multhatatlan szükségesnek tartom, miszerint nemcsak kiegészíttessék a diósgyőri gyár úgy, amint eddig tervezve volt, de egyzersmind tekintve a vasúti közlekedésnek már nemsokára bekövetkezendő helyreállítását, mi által olcsó, jó és nagymennyiségű vasércet állanak a vasgyár rendelkezésére, – és tekintve, hogy a Kassa–Oderbergi vasút megnyitása óta az olvasztáshoz szükséges jó minőségű kokszot is minden nehézség nélkül meg lehet szerezni. Szükséges már most a gyárat annyira kiterjeszteni, amennyire azt a rendelkezésre álló ércek mennyisége megengedi. Így azután a befektetett tőke a kieszközölhető legnagyobb hasznot hajtani képes leend.” „Miután nemsokára elkészül a diósgyőr–miskolci vasút, és a bánréve–rozsnyói vasút is már munkába vétetett és miután rövid idő alatt ki lehetne a sajtószent-

péter–telekesi bányavasutat is építeni, akkor a rozsnyói ércek az olvasztóhoz szállítva mázsánként 26 Kr-ba, a Rudabányaiak és a Telekesiek pedig 20 Kr-ba fognak kerülni.”<sup>6</sup>

Péché Antal számításokat végzett az eladható készárúkra és nyersanyagokra is, melyek által nyereségessé tehető a gyár működése, viszont ennek kieszközlésére beruházásokra lenne szükség. Ezeknek a befektetéseknek csak akkor lenne kívánt eredménye, ha a fentebb említett vasutak is kiépülnének, így az egyes művek között olcsó, gyors és biztos közlekedés állna helyre – zárja jelentését Péché Antal.

A Pénzügyminisztérium 1873. október 1-jével a Diósgyőri Bányaigazgatóságot feloszlatta és a közvetlen felügyelettel a Selmecebányai Bányaigazgatóságot bízta meg, melynek vezetője ekkor már Péché Antal volt. A gyár neve ebben az időben „M. K. Vasgyári Hivatal Diósgyőr” volt.<sup>7</sup>

Az eladási ill. bérbeadási kísérletre hirdetményt adtak ki. Komoly érdeklődés a svédok részéről volt. Mocsáry Lajos jó barátja volt a svéd Kochum malmói cég füzesabonyi gépgyára igazgatójának, *Rönströmnek*. Ő Mocsáryt bízta meg, hogy a Pénzügyminiszterhez forduljon levélben vásárlási szándékukat jelezve. Mocsáry 1873. május 24-én kelt levelében a következőket írja a Pénzügyminiszterhez: „Az illetőknek tiszteletteljes kérése oda terjed: méltóztassék nyilatkozni, eladó-e, vagy mily módozatok mellett kiadó a diósgyőri gyár, erdő és kőszén?” Mocsáry levelére Péché Antal válaszol: „Őexcellenciája a Pénzügyminiszter megbízásából van szerencsém Nagyságodnak megküldeni az ide csatolt emlékiratot, melyben a Diósgyőri Vasgyárra, vas- és kőszénbányákra vonatkozó adatok elegendően részletezve vannak, hogy előzetes tájékozással szolgáljanak a vállalkozónak.” „Az erdők kezelését azonban nem lehet a bérlőre bízni, sem az erdőbirtokokat végképpen eladni, és a kincstár hajlandó szerződésileg átvállalni ezen famennyiségek szállítását, melyek az emlékiratban mint a gyárnak rendelkezésére állók meg vannak jelölve.”<sup>8</sup>

A bérleti szerződéssel kapcsolatos tárgyalások sikertelen befejezése után a minisztérium 1878-ban engedélyt adott Martin acélgyártó berendezés felépítésére. A lakótelep építése a gyárépítéssel egy időben megkezdődött Péché Antal korábbi tervei alapján, azzal a céllal, hogy az állandó munkásságot helyhez kössék.

Az 1880. évi költségvetés tárgyalása alkalmával a képviselőház döntése alapján a diósgyőri gyárat a Pénzügyminisztérium fennhatósága alól a Közmunka és Közlekedési Minisztérium hatáskörébe utalták. A rendelkezés következtében a M. Államvasutak Gépgyára Igazgatóságához csatolták. A gyár neve „Magyar Királyi Vas- és Acélgyár”-ra változott.<sup>9</sup>

Péché Antal megállapításai igazolódtak a későbbi évek során. Az új vezetés nemcsak a bukás és a teljes feloszlítás veszélyétől mentette meg a gyárat, hanem nem remélt, csaknem hihetetlen virágzásra emelte. A gyár egyike lett az ország legszebb és legjobban berendezett gyárainak.

Péché Antal a legnehezebb időszakban állt a diósgyőri gyár mellé, igazolva létjogosultságát. Sőt igazolja az azóta eltelt idő is, hiszen a Fazola Henrik által 1770-ben alapított Hámori Vasmű utódja, a Diósgyőri Acélművek még ma is fennáll; igaz csökkentett létszámmal mint a kormány által jóváhagyott reorganizációs program keretén belül megvalósult „Mini Acélművek”, mivel utolsó olvasztóját 1996 novemberében leállították és bontása befejezéséhez közeledik. Így ismét megpecsételődött a gyár sorsa.

#### IRODALOMJEGYZÉK

1. Soós I.–Kiszely Gy.–Zádor T.: Vázlatok a diósgyőri vaskohászat 190 éves történetéből (Mc 1960).

2. Uo. p. 32.

3. Uo. p. 34.

4. Uo. p. 43.

5. Uo. p. 47–48.

6. Péché Antal családi levéltára (KKM. adattár) A.63.76.100.386.

7. Uo. p. 49.

8. Péché A. családi levéltára (KKM. adattár) A.63.76.100.386.

9. Uo. p. 51.