

## A 250 éve alapított Diósgyőri Vasgyár történetének sikeres és kritikus időszakai

398

Drótos László okl. kohómérnök

[laszlo.drotos@gmail.com](mailto:laszlo.drotos@gmail.com)*Initially submitted Sept 15, 2021; accepted for publication Sept.28, 2021*

### Megemlékezés a legrégebbi hazai vasgyár szakmai hagyatékáról, tanulságairól

*250 év telt el azóta, hogy Mária Terézia 1770. július 28-án, Fazola Henrik kezdeményezésére aláírta a Diósgyőri Vasgyár alapító levelét és 11 esztendő azóta, amikor e nagyszerű üzemet, hibás hatalmi eszmék és szakmaiatlanság következtében megsemmisítették, jelenleg pedig a modern Kombinált Acélmű berendezéseinek hulladékba történő feldarabolását végzik. A történekről és azok okairól lehet többféle visszaemlékezést, tanulmányt írni, a valóságos ismeretek mélysége, a különböző érdekek szempontjai alapján. Ezekből nincs is hiány manapság, és ezek egy része gyakran félrevezeti a közvéleményt. Ennél sokkal ritkább viszont, -- általában is a hasonló -- történekből a megfelelő tanulság levonása és az értékes tapasztalatok, ismeretek, az eszközök bizonyos részének racionális hasznosítása. Erre pedig a mostani gazdasági krízis helyzetben különösen nagy szükség lenne. Az, aki életének túlnyomó részét szorosan a vasgyárhoz kötődve élte le, aki ennek az óriás üzemnek a különböző munkaköreit több évtizeden keresztül látta el, ezen évforduló kapcsán bizonyára a leghitelesebben, és az itt egykor dolgozó sok tízezer ember iránti kellő alázattal tud megemlékezni a múlttól. Ezek között én is egyik vagyok.*

**Drótos László, okleveles kohómérnök,**

*az egykori Lenin Kohászati Művek, (a volt Diósgyőri Vasgyár) nyugalmazott vezérigazgatója.*

A vas a világmindenségnek, benne Földünknek is egyik meghatározó eleme, amely az emberi civilizáció alakulásában az Ipari-forradalom kezdetétől kapott nélkülözhetetlenül fontos szerepet. Használati értékének növekedése a szakma művelői felkészültségétől, társadalmi elismertsége pedig a mindenkor hatalom érdekeitől függően, időben ciklikusan változott. Ha a két feltétel egybeesett akkor jobban, ha eltért egymástól, akkor kevésbé folyhattak zavartalanul a különböző emberi törekvések. Jelentős befolyással bírt a mindenkor döntéshozók, a gyárvezetők emberi, szakmai kvalitása, a céghez és annak dolgozóihoz való viszonya, a munkásállomány új ismeretek iránti fogékonysága.

Földünkön jelenleg, évente mintegy kétmilliárd tonna vasat, abból ötvözzel és különféle technológiai eljárásokkal, százezerféle acél terméket állítanak elő. Ebben vannak olyan gyártmányok, amik az emberek javát, boldogulását és vannak, amelyek az emberek, a felhalmozott értékek pusztítását, a természet felelőtlen rombolását szolgálják. Nemzetünk fiai ősidőktől művelték a vasgyártást. Sajnos elég gyakran a pusztító célú eszközök előállítását voltak kénytelenek szolgálni. Az Ipari-forradalom kezdetén, 1770-ben jött létre a

Diósgyőri Vasgyár, a hazánkban közel 250 éven keresztül működő, döntően nemesacélokat gyártó, az 1970-es években mintegy 20 000 embert foglalkoztató, állami tulajdonú bázisvállalat. Történetének főbb állomásai a következők voltak:

- 1. A gyáralapítás gondolatának megszületése Fazola Henrik tehetséges, fiatal díszkovács-mester nevéhez fűződik.** Őt a pompakedvelő egri püspök, Barkóczy Ferenc Németországból csábította ide 1758-ban, – az akkor még mély feudális viszonyok között élő, fejlődésében elmaradott Magyarországra, Eger városába –, a nagy építkezései egyik kivitelezőjeként. Fazola néhány év alatt kiemelkedő díszkovács munkáival elismert, vagyonos polgára lett a városnak és a növekvő vashiány pótlásának reményében a Bükk és Mátra hegyeiben kutatásba kezdett vasérc-lelőhelyek után. Sikeres munkája alapján több, különböző bánya tulajdonát szerezte meg. Ezek birtokában az ércek feldolgozását a nyersvasgyártás megszervezését határozta el, amihez akkor – a nemzetközi nyomás alatt álló hatalom – rendkívül kedvező, csábító anyagi, erkölcsi feltételeket kínált. Mária Terézia 1770-ben engedélyt adott a gyár alapítására, a királyi birtokon. A Bécsi-Udvar részt vállalt a költséges beruházás anyagi terheiből, majd Fazolát különböző széleskörű hatáskörökkel ruházták fel.
- 2. A fejlesztés növekvő költségigénye, a reményektől elmaradt kezdeti termelési teljesítmények, a téves műszaki, technológiai célok, és a konkrét mostoha természeti, emberi körülmények hamarosan szertefoszlatták a kezdeti optimizmust.** Az 1778-79 évek már nagyon gyötrelmes, válságos időszakok voltak. A Bécsi-Udvarnak sem volt már annyira fontos a Vasgyár további támogatása, sőt konkurenciát jelentett az osztrák iparnak. Fazola adósság-csapdába került, bíróságokra idézték, megromlott a viszonya egyes vezető munkatársaival. Magánvagyonát és egészségét elvesztve, 49 éves korában, két kiskorú gyermekét felesége gondjaira hagyva, nagy keserűségek között, 1779-ben elhunyt.<sup>1</sup>
- 3. Az első komoly szakmai és kereskedelmi fellendülés időszaka.** Igazi nagy eredményeket, biztató jövőt, a Diósgyőri Vasgyár fejlődésére a napóleoni-háborúk konjunktúrát teremtő időszaka hozott, amelyet már döntően Fazola Frigyes, a gyáralapító, Selmecebányán végzett, szakmailag jól felkészült fia személyével, találmányaival, és gyárvezetői kiváló képességével jellemezhetjük (1799 és 1815 közötti évek). A Gyár ekkori feljavult anyagi lehetősége megengedte, hogy rendezzék a Fazola Henrik idejéből megmaradt adósságokat és még nyereséget, osztalékot is fizessenek, a dolgozók jobb ellátása, bérezése mellett. Új, nagyberuházások indultak, megépült a korszerű újmassai faszenes nagyolvasztó, a Hámori-tó, stb. Kiváló minőségű acéltermékek születtek. Jelentősen bővült a termékpaletta. Híresé és irigylésre méltóvá, veszélyes konkurenciává vált a Diósgyőri Vasgyár. Mindez a körülmény hozzájárult ahhoz, hogy – a háborús konjunktúra megszűnése után – Fazola Frigyes személyét is egyre több igaztalan támadás, mellőzés érte, majd 1817-ben leváltották igazgatói tisztségéből (Rónicra helyezték át) és a Gyár gazdasági helyzete ismét kritikussá kezdett válni, egyre inkább elértéktelenedtek az egyes üzemek. Átmeneti javulást már csak az 1849-es szabadságharc fegyver szükségletének kielégítése hozott.

1849-ben, két nappal a világosi gyásznapi után, augusztus 15-én, utolsó tekintetét veti a Bükk hegyeire a gyárfejlesztő Fazola Frigyes, akinek halála korszakot zárt le a Vasgyár történetében. Ő is, mint a gyáralapító édesapja – méltatlanul – jeltelen sírban nyugszik.

<sup>1</sup> A teljes történet megtalálható: CSIFFÁRY GERGELY-PORKOLÁB LÁSZLÓ: Fazolák Würzburgtól-Diósgyőrig című könyvben. Miskolc 1999. A Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár és az Országos Műszaki Múzeum Központi Kohászati Múzeuma kiadványa.

4. **A következő meghatározó gyártörténeti esemény 1867-ben állt elő, az új, modern állami vasgyár, új helyen történő megépítésének elkezdésével<sup>2</sup>.** Ennek szükségességét az elavult, akkor már 100 éve működő Bükki-vasgyár kiváltása, valamint a kiegyezés utáni ipari fellendülés békés célkitűzései (**nagyarányú vasútfejlesztés**) egyaránt indokolták. A munkálatokat nagyon gondos előkészítés és körültekintő kivitelezői szervezés kísérte, amely több évre elhúzódott. Ebben meghatározó szakmai, vezetői tevékenységet nyújtottak a következő szakemberek: Péché Antal a kiegyezés korának kiemelkedő bánya-kohómérnöke, a diósgyőri telepítés támogatója; Gombossy János, Diósgyőri Jászágigazgatóság, majd a Diósgyőri Bányaigazgatóság igazgatója; Glanzer Miksa a tervek kidolgozója, ideiglenes gyárigazgató; Técsey Ferenc a gyár vertikális szerkezetének kialakítója, 1890-1901-ben a gyár vezetője.

A gyakorlati kivitelezés megindításakor azonban számos nem tervezett, nem várt nehézség jelentkezett úgy a építkezés, mint az első elkészült üzemek termelési eredményei tekintetében. A kritikus helyzet ügye egészen a parlamenti szintig jutott fel, ahol már azt tették szavazás kérdésévé, hogy maradjon-e vagy megszüntessék az induló Diósgyőri Vasgyárat. A 19. századi nagy válság évei (1873-1877) helyzetét tovább mélyítették. Újabb jelentős fellendülést és termékszerkezet korszerűsítést, bővítést az 1878-1887-es, majd a 1890-1900-as esztendő hoztak, amikor már a hazai vasútépítésbe, majd a hadiipar kiszolgálásába teljesen bekapcsolódott a vállalat. Ezek az esztendő – buktatóikkal együtt is – a gyár egész további életére, szakmai, szociális, kulturális kisugárzására meghatározóak voltak.

5. **A 20. század első fele, – a két világháborúhoz kapcsolódóan – egy hektikus időszakot jelentett a Diósgyőri Vasgyár történetében.** Egyrészt a háborúk okozta konjunkturális viszonyok között, nagy igény volt az acél termékekre, főleg a fegyvergyártás céljából, és ezért jelentős, gyors ütemű korszerűsítő fejlesztések zajlottak a gyárban. Másrészt a változó hatalom igényei szerint, a megszálló hadseregek céljainak megfelelő, jelentősen módosuló emberi és szakmai feladatoknak kellett eleget tenni. A dolgozók egy részét katonai szolgálatra hívták be és sokan a külföldi frontokon estek el. Ezekben az évtizedekben bontakoztak ki leginkább a belső ádáz harcok, a Diósgyőri Vasgyár megszüntetését vagy összevonását szorgalmazó magántulajdonosi törekvések. Közben az ország területének, és vele a termelő-alapoknak egy jelentős hányadát elcsatolták. A megszálló hadseregek (román, német) a gyár gépei, berendezései egy részét leszerelték, elszállították, felrobbantották, vagy lebombázták. Majd jöttek az újraindítás, a háború romjai eltakarításának évei. A zaklatott, ideges, nyugtalan évtizedekben a gyárvezetés is gyakran tanácstalanná vált, személyük is sűrűn cserélődött. (Az újonnan épített gyárban, az első 30 évben 6 fő első számú cégvezető, míg a két világháború közötti 35 évben összesen 16 elsőszámú vezető irányította a Diósgyőri Vasgyárat, miközben 1915-ben szervezetileg levált róla a későbbi Diósgyőri Gépgyár.)
6. **A háborús károk eltávolítása után, a normál termelés újraindítását követően, 1947-től egy négy évtizedes konszolidációs, innovációs program következett a Gyár és dolgozói életében<sup>3</sup>.** A döntően békés célú termelői munka, időben két nagy szakaszra osztozott. Az elsőben – az ország akkori

<sup>2</sup> A teljes történet megtalálható: *Kiszely Gyula. A Diósgyőri Magyar Állami Vas- és Acélgár (MÁVAG) története 1867-1945* című könyvben. Miskolc 1997. A BORSOD-ABAÚJ-ZEMPLÉN MEGYEI LEVÉLTÁR ÉS A MONTAN-PRESS KFT. KÖZÖS KIADVÁNYA

<sup>3</sup> A teljes történet megtalálható: *BOROS ÁRPÁD Események és tények a diósgyőri kohászat életéből 1770-2003* című könyvben. Miskolc 2004. A Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár kiadványa

szükségletének kielégítésére – a mennyiségi termelés növelése volt a cél, míg a második szakaszban a termékek minősége és versenyképessége lett a meghatározó. Ennek megfelelően folytak a beruházások, a szakemberképzés, a gyár szociális, kulturális arculatának alakítása. A mennyiségi célokat az 1960-as évekre érte el a Gyár, míg a versenyképes ötvözt- és nemesacélgyártás bővült lehetősége az 1980-as esztendőkre vált valóra. Az oktatási, szociális, kulturális, sport, lakásellátási, egészségügyi stb. dolgozói feltételek folyamaosan, – a környezeti szintektől jobban – javultak. Lényeges javulás történt a Gyár káros-anyag kibocsátása mértékében is. Évi több mint egymillió tonna acéltermék piacra adására vált képessé a Gyár, bővülő termékpalettákban, több mint 1200-féle minőségi előírásnak megfelelően, – a hazai növekvő igények ellátásán felül – mintegy 60 országba is exportálták azokat. A Vasgyár dinamikus fejlődésének döntő szerepe volt abban, hogy Miskolc város népessége megháromszorozódott és a vidék legnagyobb települése lett.

A gyártörténetnek ez a szakasza nyolc vezérigazgató irányításával zajlott le, akik közül az alábbiak, – a megjelölt tevékenységükkel külön is megemlíthetők.

Dr. Korán Imre igazgató (1945-1947) A gyár háborús pusztítása utáni újraindítása;

Herczeg Ferenc vezető igazgató (1948-1952) A gyár helyzetének konszolidálása;

Valkó Márton vezérigazgató (1953-1964) A termelés fokozása, szociális intézkedések;

Dr. Énekes Sándor vezérigazgató (1964-1974) A minőségi acélgyártás fokozása, beruházás;

Dr. Szeppefeld Sándor vezérigazgató (1976-1982) Kombinált-Acélmű kivitelezése;

Drótos László vezérigazgató (1982-1988) Az új Acélmű sikeres beüzemelése, a veszteség megszüntetése, új vaskohászati koncepció kidolgozása és kormányzati elfogadtatása.

Ezt a felfelé ívelő gyár-történeti szakaszt – a nemzetközi erőviszonyok hatására bekövetkező – hazai gazdaságpolitika módosítása zárta le, amely a magyar nemzeti ipar reálfolyamataitól eltereli a mindenkori kormányzat kellő figyelmét azzal, hogy azt a nemzetközi monopóliumokra bízzák, egy sajátos neoliberális politikát folytatnak. E nagyon káros szemlélet és folyamat ellen – amely már az 1970-es évek végén, a hatalom közelébe került pénzlobbi által előidézett adósságcsapdával kezdődött – a gyár vezetése, az elmúlt negyven esztendő alatt folyamatosan, sajnos eredmény nélkül protestált. Fiskális és banki eszközökkel a cégek működési feltételeit egyre inkább ellehetetlenítették, köztük a Diósgyőri Vasgyárat is az 1980-as években „kivérezgették”. Az a közösség, amely hosszú éveken át, munkájával a legmagasabb nemzetközi és hazai elismeréseket kiérdemelte, ahonnan számtalan újítás találmány és személyes karrier indult el 1981-re, első ízben veszteséges vállalat lett.

7. **A folyamatos pusztulás, majd a gyár értékei teljes megsemmisülésének évei**<sup>4</sup>. 1989-ben az ily módon, legyengített hazai ipart örökölve, hatalmas adóssággal terhelve – engedve a nemzetközi nyomásnak – ment át Magyarország az államszocializmusból a restaurált kapitalizmus időszakába, rendszerváltás folytán. Az átmeneti kormányok által hozott törvények szinte felhívást jelentettek a szabad prédaként, privatizálás címén felajánlott nemzeti vagyon kifosztására, elkótyavetyélésére, idegen hatalmak kezére játszására. Diósgyőr, – az ország többi, mintegy 200 állami vállalatával együtt – ennek a folyamatnak lett a legkirívóbb példát mutató áldozata. Az átmenetet levezénylő vezérigazgató, Tolnay Lajos, – miután felmérte, hogy a tönkretett hazai feldolgozó ipar már nem

<sup>4</sup> A teljes történet megtalálható: Lóránt Károly (szerk.) AZ ACÉLVÁROS VÉGNAPJAI Hogyan semmisült meg húszezer ember munkahelye a Lenin Kohászati Művekben. ANTOLOGIA Kiadó Lakitelek, 2017 RETÖRKI Könyvek 20. A világhálón, a következő cím alatt: <http://mek.oszk.hu/17300/17328/>

igényli az új, korszerű acélmű termékeit – elődjéhez hasonlóan próbálta, de nem tudta a döntéshozókat megfelelő belátásra, szakmailag megalapozott elhatározásra bírni (a diósgyőri és ózdi kohászat ésszerű fúziója.)

A kapkodóan, kaotikusan végrehajtható, korrupciókban bővelkedő privatizálás céljából a technológiailag szorosan kapcsolódó nagyüzemet 43 önálló egységre bontották szét és mintegy 130 vevőnek, befektetőnek értékesítették. A kifejezetten kohászati jellegű üzemek néhány esztendeig, más-más, döntően külföldi tulajdonba kerülve, szakaszosan – jelentős állami támogatást igénybe véve – csökkentett kapacitással, erősen leszűkített termékválasztékkal, mind kisebb létszámot foglalkoztatva dolgoztak. Végül 2008-ban teljesen megszüntették az acéltermelést, lebontották, lerombolták az értékes üzemek nagy hányadát. Nyilvánvaló, hogy a gyár történetének ez az utolsó 20 éves, gyászos szakasza, – az ez idő alatt csak az önállósított szűk kohászati terület – 16 egymást váltó első számú vezetője alkalmasságát is megkérdőjelezi. E fejlemények évtizedei alatt Miskolc lakosságának száma egyharmadával csökkent és a város, valamint vonzáskörzete halmozottan hátrányos térséggé vált.

A rendszerváltás utáni közhatalmak képviselői tévesen azzal dicsekednek, az tartják legnagyobb iparpolitikai érdemeiknek, hogy sikerült nekik a nemzeti vagyontárgyak nagy részének privatizálását követően az élő-munkát, a legértékesebb emberi erőforrást is mindinkább piacositaniuk, vagyis a külföldi tőkehozam növelésére fordítaniuk, a hazai, valamint az idegen országok területén, nyomott bérekért foglalkoztatniuk.

A Diósgyőri Vasgyár megsemmisítése több paradox, megmagyarázhatatlan kérdést felvet, köztük a következőket:

- Hogyan történhetett meg az, hogy az Európai Uniónak az acélipar fejlesztését korlátozó intézkedése nyomán hazánkban nem a tömegacélgyártást, hanem a magasabb hozzáadott értékű, a piac által jobban keresett diósgyőri nemesacél termelését szüntették meg?
- A Diósgyőri Vasgyár felszámolásával azt értük el, hogy az időközben hazánkba betelepült gépkocsit előállító óriás cégek, – ahová korábban több tízezer tonna speciális acélterméket szállítottunk Diósgyőrből – most külföldről, távolról kénytelenek ezt importálni. Hasonló a helyzet a vasúti energetikai, hadipari termékek, acélalapanyagai esetében. Ennek hátrányai hogy-hogy nem nyilvánvalóak a kormányzat előtt?
- A döntéshozók mikorra ébrednek rá arra, hogy a 21. század korszerű nemzetgazdasága nem létezhet nemes-acél termékek gyártására alkalmas modern üzemek nélkül?
- Milyen az a hatalom, amely három évtizede nem intézkedik egy, 200 hektáros elhagyott ipartelep és környezete revitalizálásáról, sőt elősegíti az egykori legnagyobb vidéki város centrumában lévő térség szlamosodását, múltjának, emlékéinek, identitásának elfeledtetését?
- Némi reményt nyújthat, hogy a jelenlegi súlyos járvánnyal megtetőzött gazdasági világválság, majd ismét a csúcspárról a talpára állítja a hazai gazdaságpolitikát.
- **Mellékelve:** A cikk tartalmához ajánlott 25 darab kép!