

SZIKLAVÁRI JÁNOS – TAKÁCS ISTVÁN

## Széchenyi gondolatfelvetésétől a Dunai Vasmű megépítéséig

*A szerzők eredeti dokumentumok felhasználásával mutatják be, hogy milyen előzmények után épült meg a magyar vaskohászat kiemelkedő létesítménye, a Dunai Vasmű. A Duna menti vasmű építését 1842-ben Széchenyi István vetette fel, a kívánt feltételek ehhez 1867 táján, majd 1938 után már adottak lettek volna. Széchenyi „álma” számos ok miatt azonban csak 1950 után valósulhatott meg. A gyárat Budapeستől 70 km-re délre, Dunapentelén, 1950. május 2-án kezdték építeni. A teljes kiépülés után, 1972-től évi egy millió tonna acélból hengereltek itt lemezt, jelenleg ennél 60-70%-kal többet gyártanak.*

### Bevezetés

A Duna folyó partján történő vasmű-építést több mint 100 évvel megelőzte annak elgondolása és részben a tervezése. 1842. április 5-én gróf Széchenyi István a William Tierney Clark angol mérnökhöz küldött levélben a következőket írja: „Egy emelkedőben levő országban a Duna partjain igazán kétlem, hogy bármi előnyösebb lehetne, mint jó vasművek.” A Duna mentén azonban nem találtak kohósításra alkalmas vasércet, ezért ez a próbálkozás akkor nem járt sikerrel.

Később – például a kiegyezés után vagy a XX. század elején és a '40-es években – amikor a telepítésnél már nem az ércbázis közelsége volt meghatározó, épülhetett volna a Duna mentén vasmű, de ezt a történelem földrajzi, gazdasági és politikai akadályokkal késleltette.

Dunapentele határában épült fel a

hazai vaskohászat vezető gyára, iparunk kiemelkedő vertikuma. Ez a gazdasági pozíció és a Széchenyi-örökség erkölcsi kötelezettséggel járt: a Vasmű közössége vállalja távoli múltját, eredményeivel meggyőzte a tévedőket és a kételkedőket arról, hogy gyárukat a XX. század közepén nem „bekényszerítették” a magyar gazdaságba. A mű megépítését a más módon gazdaságosan nem biztosítható, valós acéllemezigény kielégítése indokolta. Új gyár telepítése a meglévő, korlátozottan bővíthető gyáraink részleges elavultsága miatt is szükségessé vált. A kombinát létrejötte történelmi folyamat eredménye, évszázados nemzeti törekvésünk megvalósulása.

Nem váltunk általa a vas és acél országává, amit a politika (Gerő Ernő által) hangzatos célként nyilvánított ki. Később a bírálók ezt mégis tényként kezelték, a meglévő bajok elkendőzésére a szegénység okaként tüntették

fel. Tény, hogy a háború után a jóvátétel, a lebombázott ország újjáépítése közben egy tőkeigényes beruházás visszavetette az életszínvonalat. Az építés ütemének mérséklésével, de szerencsére azért megépült egy jól továbbfejleszthető, most az eredetileg tervezett acéllemeztömeg öt-hatszorosát kibocsátó vaskohászati kombinát.

### 1. Széchenyi felkészültsége és egy Duna menti vasmű építésére tett kísérlete

1842-ben Széchenyi István 51 éves, világot járt, tapasztalt, gazdasági ismeretekben is járatos főúr volt. Kossuth – Pest vármegye közgyűlésén, 1840. november 19-én – őt a „legnagyobb magyar” névvel tisztelte meg. Széchenyi erre méltó volt, hiszen a magyar nyelv példát adó ápolásával, számos maradandó kezdeményezésével (Tudományos Akadémia, Vaskapu-szabályozás, gőzhajózás stb.) és gazdasági-irodalmi tevékenységével (Hitel, Világ, Stádium) szolgálta hazáját, a reformkor elindítója volt.

Az Angliát, Franciaországot, Olaszországot, a Balkánt és Kis-Ázsiát bejárt Széchenyi szeme előtt – az ország felemelkedését biztosítandó – kettős cél lebegett.

Fő célnak a szénbányászat fejlesztését tekintette, mivel a szénnek, mint az ország elsőrendű természeti kincsének a gazdaságba való bekapcsolása a felemelkedés igen fontos eszköze lehet. Másik célja a Duna kereskedelmi fellendítése, amely kereskedelmi politikájának gyakran visszatérő gondolata volt. Mindkét céljának megvalósítására a Duna menti vasgyártást tartotta a legalkalmasabbnak.

*Dr. Sziklavári János okleveles kohómérnök, a műszaki tudományok doktora, címzetes egyetemi tanár, a Miskolci Egyetem tiszteletbeli doktora. A Miskolci Egyetem Fizikai-kémiai és Tüzeléstani Tanszékén, majd közel 40 évig meghívott előadóként a Vaskohászati Tanszéken dolgozott. Diósgyőrben a vasgyárban, a KOGÉPTERV-ben és az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottságban tevékeny és sikeres szakmai munkát folytatott.*

*Dr. Takács István kohómérnöki oklevelét a Miskolci Egyetemen 1961-ben szerezte, ugyanitt 1983-ban védte meg acélgyártási témájú doktori értekezését. Mérnöként két részletben 25 évet a Dunai Vasműben, a köztes 19 évben a TÜKI-ben dolgozott.*

Egy Duna menti vasmű létesítését elő is készítette: *Sándor Móric gróf*, dorogi bányatulajdonossal megegyezett a vasmű építéséről. A műszaki feladatot Clark angol mérnök kapta; a létesítmény költségeiről (nyilván részvénytársaság alapításával) ő maga gondoskodott.

A hazai vaskohászati üzemek acélgyártó technológiái ekkor a buca-kemencés hámorok és a nagyolvasztós, frisstüzi hámorok voltak. Széchenyiék azonban az új vasművet ezeknél korszerűbb technológiára, a nagyolvasztós-kavarókemencés-hámosos vasfinomítóra tervezték.

Ez az Angliából származó eljárás Nyugat-Európában az 1820-as, Ausztriában és Csehországban az 1830-as évektől terjedt el, Magyarországon most elsőként megvalósuló technológia lett volna. Sajnos nem lett, mert a Duna menti szénmezők körzetében található vastartalmú ásványok kohósításra nem voltak alkalmasak. Az ércben, szénben, fában bővelkedő hegyvidékektől pedig a Duna – az akkori lovas kocsis szállítással – nagyon távoli volt. A Duna menti vasmű építésére tett első kísérlet tehát a szállítási problémák miatt hiúsult meg. (Az első hazai, kavarókemencés acélmű Ózdon épült meg 1847-ben.)

## 2. A vasúthálózat fejlesztése által kikényszerített új vasmű építése a kiegészítés után

A kiegyezéskor a magyar vasutak hossza 2260 km, és a vasúthálózat kiépítése mai szemmel is rohamosnak ítéltető tempóban folytatódott. A vasúti pályák hossza 1890-ben 11000, a századfordulón már 18000 km volt. A vasúttársaságok az építéshez a szükséges vasanyagokat egy ideig túlnyomóan külföldről vásárolták, mert a hazai vaskohászat nem tudott lépést tartani az igényekkel.

A vasút kiépítése így egyenesen kikényszerítette egy új vasgyár alapítását. Széchenyi koncepciója most megvalósulhatott volna. 1867-ben a Duna már vasúton minden irányból megközelíthető volt. A Duna menti telepítés ideális megoldás lett volna, közel a budapesti nagy gépgyárakhoz és a MÁV műhelyekhez.

A Magyar Királyi Kincstár rövidlátó vaskohászati, gazdasági és ipari poli-

tikája miatt azonban az új vasgyár nem a Duna, hanem a diósgyőri Szinva patak mentén, az állami tulajdonú Hámor szomszédságában épült meg.

A döntésnél (majd a tervezés során is) azt vették figyelembe, hogy a kincstár rendelkezésére állnak Rudabányán és Telekesen vasérctelepek, a koronauradalom területén 8000 millió mázsa szénvagyon és hatalmas erdőségek. A téglagyártáshoz alkalmas agyag, a tűzállóanyagok gyártásához megfelelő kvarchomok és agyag, a mészégetéshez kiváló minőségű mészkő található.

A pénzügyminiszter 1867. november 30-án így rendelkezett: „*Ezennel értesítetik a k. Főigazgatóság, hogy a Diósgyőrött építendő és 20000 mázsa vaspályasín termelésére számított vasgyár tervének kidolgozásával Glanzer Miksa fejrpataki vasgyári igazgató bízott meg...*”

A technológia választása – a forrasztott síneket hengerlő eljárás – sajnos elhibázott volt, ráadásul ehhez a technológiához sem voltak megfelelő alapanyagok és energiahordozók. Vassíngyártást terveztek, amikor már szerte Európában 100-nál több Bessemer-konverterben és számos Siemens–Martin-kemencében folyt acél sín alapanyagot gyártottak.

A diósgyőri vasgyár a kincstárnak 2 millió forintjába került, de a hozzáfűzött reményeket nem váltotta be. A borsodi barnaszén – csekély fűtőértéke miatt – a kavarókemencéhez alkalmatlannak bizonyult; Osztravából hozták a szenet. Baj volt a nagyolvasztóval, leállították, majd le is bontották; Resicából hozták a nyersvasat. Ezek után sikerült kifogástalan vassínt hengerelni, azonban a vasutak ekkor már a keményebb, kopásállóbb acél-síneket részesítették előnyben. A vassínek a külföldi acélsínekkel szemben nem voltak versenyképesek. Szerencsésebb lett volna, ha Széchenyi módszere szerint cselekszenek. Ahogy ő írta:

„Üljünk kocsira, szálljunk hajóra,  
nézzük a világot  
s emeljük hazánkat a dicsőbb  
nemzetek sorába.”

Későn, de megtörtént; néztük a világot, a bányagazgatóság 1875-ben *Hamerák Mihályt* és *Técsey Ferencet* Sziléziába küldte, hogy tanulmányoz-

zák a Bessemer- és Siemens–Martin-acélgyártást és a korszerű síngyártást. Az eredmény: 1879. július 6-án az első Siemens–Martin-kemence, 1882. augusztus 19-én az első Bessemer-konverter adagját csapolták Diósgyőrben.

## 3. A vaskohászat fejlesztése 1950-ig, új gyár telepítése nélkül

A független magyar kormány egy-két évtizeden át a meglévő vaskohászati üzemek bővítésére törekedett. A századforduló körül jutott az ország gazdasági fejlődése olyan emelkedő pályára, amelyen haladva, az 1910-es évek végén már állhatott volna a Duna menti vasmű is, ha nem következik be az első világháború.

A háború után a megcsonkított, de stabilizálódott ország ipara újra bekapcsolódott a gazdaságba és a világ-gazdaságba. Vaskohászatunk első-sorban a minőségi termelésre helyezte a súlyt. A művek – többek között – korszerűsítették a Siemens–Martin-kemencéiket, hengersoraikat. Csepelen és Ózdon elektrokemencéket helyeztek üzembe. Az állami diósgyőri gyárba finomlemez-hengersort, egy új nagyolvasztót, új húzóművet, keréktárcsa-hengerlőt, szeggyárat telepítettek, és korszerűsítették a kovácsüzemeket. A jó minőségű termékek a feldolgozóipar, és első-sorban a gépipar exportjában is jobban hasznosultak.

A gépipar legfontosabb exporttermékei – és egyben Magyarország acéliparának nemzetközi tekintélyét is erősítő termékek – kétségtelenül a Ganz-gyár villamosmotorjai voltak. 1938-ban világszerte már több mint 550 Ganz-motorkocsi és -sínautóbusz volt forgalomban (első-sorban Dél-Amerikában, Indiában, Egyiptomban). Jelentős volt a legnagyobb hazai gyárak hadianyag exportja: a töltény és töltényhüvely, tűzérségi vontató, löveg, lövegalkatrész, páncélkocsialváz és más haditechnikai alkatrész.

A diósgyőri gyárban a hadianyag-termelést az 1938. március 5-én elhangzott hazai hadfelszerelési (ún. győri) program után jelentős mértékben fokozni kellett. Fenn kellett tartani az exportot és kiszolgálni a hazai igényeket. A feladat teljesítése a rossz telepítés folytán, az amúgy is túlsúlyolt gyárban rendkívüli nehézségekkel

járt. A kormány kénytelen volt elhatározni, hogy a kapacitásnövelést Diósgyőr helyett más telephelyen, új vasműben oldja meg.

#### 4. Tervek és telepítési kísérletek Duna menti vasmű létesítésére

##### 4.1. A MÁVAG 1938. évi előterve Ajka–Bodajk, ill. Dunaföldvár–Kalocsa térségébe történő telepítésre

Az Iparügyi Minisztérium rendelkezése az új gyár tervét a MÁVAG diósgyőri gyárában dolgozták ki. A tervek elkészültéről 1938. szeptember 1-jén küldték meg a jelentésüket (1. levél).

Megvalósulna Széchenyi Duna menti Vasgyára? Nem! A MÁVAG

javaslatának előterjesztése után évek teltek el anélkül, hogy napirendre került volna az új vasmű építése.

##### 4.2. Új vasmű alapozási munkáinak elkezdése Győrben

A győri program végrehajtása, majd Magyarország belépése a háborúba (1941 nyarán) olyan mértékben terhelte a vaskohászatot, hogy 1942-ben már a nyersvashiány korlátozta az acéltermelést. A MÁVAG előzetes tárgyalásai alapján 1942 decemberében elkészítette egy gyár győri telepítési tervét. A vezérigazgatóság tárgyalásokat is folytatott a potenciális kivitelező német céggel.

Az iparügyi miniszter 1943. január

7-én bízta meg hivatalosan a MÁVAG-ot évi 200 ezer tonna acél termelőképeségű kohászati üzem sürgős létesítésével. A telepítés helyét ekkor még nem jelölték meg, de a később vizsgált hat hely mindegyike a Duna mentén volt. A túl délen fekvő Mohácsot és Baját a háborús körülmények miatt elvetették. Az előzmények után nem meglepetés, hogy Győrben kezdődhetett meg az építkezés.

A telepítésre kijelölt terület azonban az építés kezdetén bombatámadást kapott. Emiatt, valamint számos kedvezőtlen adottság miatt, más telephelyet kellett választani. A kilenc telephelyet értékelő vizsgálat egyértelműen Mohácsot mutatta legkedvezőbbnek, amelyet – a háborús helyzet akkori állása miatt némi vonakodás után – a németek is elfogadtak. Itt a munkálatok a háború befejezéséig már nem kezdődtek meg, de a telephely tekintetében a szakmai álláspont később sem változott.

##### 4.3. Második gyártelepítési kísérlet a Duna mentén Mohácson

Gerő Ernő kereskedelmi és Bán Antal ipari miniszter 1945. augusztus 27-én, Moszkvában kézzel írt levélben látta el a szovjet–magyar kereskedelmi és együttműködési megállapodást, amely egyebek mellett alapanyagok Szovjetunióból való szállítását könnyítette meg. Diósgyőrben a háborús károk részleges kijavítása után szeptemberben – csökkentett kapacitással – folyamatos termelésre állhattak át.

A szakemberek új vasmű építését mindemellett a háború után is szükségesnek ítélték. A MÁVAG vezérigazgatója az új vasmű tárgyában 1945. szeptember 4-én a 15.900/1945 iktatószámú levelet írt az iparügyi miniszternek. A levél lényeges részeit érdemes idézni:

„Az 1943. január 7-iki iparügyi miniszteri döntés a MÁVAG-ot a honvédelmi program keretében egy évi 200.000 tonna teljesítőképességű vasmű felállítására utasította.

Az ország újjáépítését, valamint iparosodásának fejlesztését, továbbá a külországokkal – elsősorban a Balkánnal – való cserekereskedelem növelését szem előtt tartva, most még fokozottabb mértékben fennáll egy modern, versenyképes vasmű létesítésének a szükségessége...

MAGYAR KIR. ÁLLAMI VAS-, ACÉL- ÉS GÉPGYÁRAK  
BUDAPEST, X., KÖBÁNYAI-ÚT 21. SZ.  
Sörgyárda: MÁVAG BUDAPEST  
TELEFON: 1-40-25-20.  
Levélca: BUDAPEST 72. PÓK 61.  
112/eln./1938 szám.  
A2-2.

Tárgy: új vas- és acélüzemhez adatok.

Közp. Köh. Múzeum  
Nyrt. sz.: 22.5.41.2.  
Közm.: A.70. Jp.

Magyar Királyi Iparügyi Minisztérium,  
B u d a p e s t .

Folyó évi 26943/XII. szám alatt kelt egy 18.000 vagón hengerelt készáru évi termelőképeséggel bíró vasmű felállításának adataira vonatkozó rendeletére tisztelettel jelentem az alábbiakat:

A szóbanforgó vasmű felállításának tervezetét fenti rendelet szerint két eshetőségre készítettem el és pedig, ha a vasmű

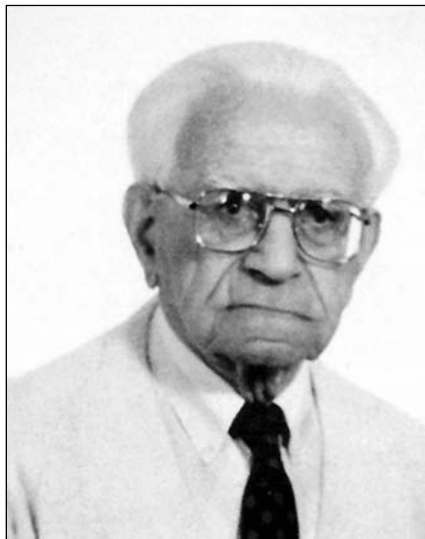
I./ Ajka és Bodajk  
II./ Dunaföldvár és Kalocsa között a Duna mentén telepítették. E két esetre a vasmű felállításának tervezetét és költségeit tisztelettel a következőkben részletezem.

Kedvezőbb befolyást gyakorolna a Gyártmányok önköltségére, ha szóbanforgó vasműtelepet Dunaföldvár és Kalocsa között a Duna mentén telepítenénk. Ez esetben az idegenből beszerzett érc vízi uton való szállítási költsége tetemesen kisebb. Emelett meg van a lehetősége annak, hogy jó minőségű törökországi kokszolható szén előreláthatólag versenyáron beszerezhető, kohókokszt házi kezelésben előállítható, melléktermékként nyert kokszgázok metallurgiai célokra felhasználhatók, amiből kifolyólag a gázgenerátor-telep egy része elmaradna.

Budapest, 1938. szeptember hó 1-én.  
MAGYAR KIR. ÁLLAMI VAS-, ACÉL- ÉS GÉPGYÁRAK

*M. Kovács*

■ 1. levél



■ 1. ábra. Sebestyén János (1911–2001)

A jóvátétel súlyos terheket ró az államháztartásra, azonban éppen ezeknek a nagyarányú munkáknak a keretében lehet az ország elavult, tönkretett iparát korszerűsíteni és továbbfejleszteni...

Mivel a javasolt vasmű létesítése a távolabbi jövő szempontjából egy messze tekintő gazdasági programnak részét képezi, tisztelettel kérem megfontolás tárgyává tenni egy olyan rendelkezés kiadását, amely az előmunkálatokon már lényegesen túljutott, 1943. évi vasmű terv megvalósításának kérdését újra tárgyalás alá vétetné."

Ezzel egy időben, szeptember 6-án Kismarty Lóránd gépészmérnök a Magyar Gyáriparosok Országos Szövetségében tartott előadásában – távlatra készített acélmérleg alapján – mutat rá, hogy új vasmű építése indokolt. Az alapos indokok ellenére a nehéz időkben nem születhetett gyorsan döntés.

1945 decemberében létrejött a széles hatáskörű Gazdasági Főtanács és a nagy fontosságú Jóvátételi Hivatal. Ez utóbbi feladata lett a jóvátétel teljesítésének megszervezése, a rendelkezések kiadása és a szállítmányok ellenőrzése. Tény, hogy a Szovjetunió részére a jóvátételt több mint 80%-ban fémek és gépi berendezések szállítással kellett teljesítenünk. A vaskohászat az újjáépítésben és a jóvátétel teljesítésében egyaránt a közvetlen szállításokkal és a gyáripar acéligényének biztosításával nem alaptalanul a főszerepet kapta.

MŰSZAKI FŐOSZTÁLY  
T. Kohászati osztály  
Ba/né.

Budapest, 1947. november 15.

### Feljegyzés

Vas Zoltán miniszter urnak a Mohácson létesítendő kokszolómű, fémű és vasgyár létjogosultsága tárgyában.

- - -

A magyar nehézipar sem kellő mennyiségű vasércsel, annál kevésbé megfelelő kokszal nem rendelkezik. Utóbbi hiánya komoly akadálya az ország vastermelése fejlődésének és egyúttal kiszolgáltatja szomszédai gazdasági önkényének is. A kokszhiány egyébként még igen sokáig krónikus baja marad az egyetemes európai kohászatnak.

A kérdés nézetem szerint csak az, hogy öt-hat év múlva fennáll-e még a maihoz mért nagy vasércszükséglet, ami az új vasmű létesítését is indokolja és amely a jugoszláv érvek relatív közelsége miatt Mohácsot predesztinálja telephelyül. Ha ez nem áll fenn, akkor nem kell a kokszolónak sem a féművel sem a vasúval összekapcsolódnia és Mohács helyett Pest közelében létesítve a kokszoláshoz keltezett gázmenyiség költséges távvezeték nélkül szolgálhatja – megfelelő kántelenítést feltételezve a főváros gázellátását.

A vasmű és fémű létesítése sokkal több és bizonytalanabb előfeltételhez kötött, tökeszükséglete óriási és a fentiek folytán nem is megoldható a kokszolómű nagyon is sürgősen megoldandó kérdéséhez.

Magyar Országos Levéltár

Sebestyén János  
a Műszaki Főosztály vezetője

■ 2. levél

1947. november 15-én, a Mohácson létesítendő kokszolómű, fémű és vasgyár létjogosultsága tárgyában Sebestyén János, a Kohászati Központ Műszaki Főosztályának vezetője, feljegyzést írt Vas Zoltán miniszternek (2. levél). Levelében egy kokszolómű építésének fontosságát emeli ki, és utal a vasműépítés óriási tökeszükségletére. Láthatóan ekkor még nem döntött el, hogy egyáltalán sor kerül-e vasmű építésére.

Időközben azért folytak előkészületek, hazai szakemberek az építendő vasmű termékösszetételére, technológiájára tervjavaslatot készítettek. Megjegyezhető, hogy a tervek nem voltak „messze tekintőek”, kivéve Tetmayer Alfrédnek a vegyes helyett az egyprofilú lemez kombinátra és a hengerműre irányuló javaslatát.

A termékprofilal és a vasműtelepítés helyszínének kijelölésével kapcsolatosan idézünk Sebestyén János (1. ábra) 1996-ban írt visszaemlékezéséből:

„A magyar iparügyi kormányzatot már a II. világháború előtt foglalkoztatta, hogy a modernizálódó acélfelhasználás és a hazai acélipari termelés

belső arányai között nyílik az olló, mert gyorsan növekszik a lapos áruk aránya. Az állami acélipar ezért foglalkozott új acéllemezgyár gondolatával. Az elképzelés a háború után a vaskohászat újjáépítésével kapcsolatosan ismét feléledt, mégpedig igencsak alapos okkal, mert akkorra már az acél-szükségletnek több mint felét a lapos áruk tették ki.

Az új vasmű telepítési helye tekintetében – miután azt évekig tartó alapos vizsgálat előzte meg – általánosan elfogadott vélemény volt, hogy a mohácsi terület nem több lehetőségből az optimális, hanem az egyetlen megfelelő. A megkívánt feltételek (nevezetesen, hogy a Duna mentén, jó talajadottságú helyen, Budapeستől legálább 100 km távolságra fekdjön és a tervezett kapacitás kiépítésére, később bővítésére legyen alkalmas) mindegyikét kielégíti."

A Magyar Dolgozók Pártjának Politikai Bizottsága 1949. január 20-i ülésén, az öt éves terv alapvető kérdései keretében (az ötödik napirendi pontban) foglalkozott az új vasmű építésével, és határozott annak Mohácson történő megépítéséről.

### HOGY KERÜLT A DUNAI VASMŰ A DUNAPENTELEI PLATÓRA?

/Sziklavyári János úr felkérésére írtam/

Időközben azonban /1949 őszén/ megérkezett a magyar kormány által a vasmű létesítéséhez már előzetesen kért szovjet műszaki segítség részeként a Szovjet Kohászati Tervező Intézet /GIPROMEZ/ mérnök-delegációja, akiket az állami- és pártvezetés mindenekelőtt a telepítési terv felülvizsgálatával bízott meg. Említettem, hogy a vasmű telephelyének kiválasztásánál már eredetileg <sup>volt</sup> a magyar kormány által megszabott korlátozó feltétel: a vasmű nem létesíthető a fővárostól számított 100 km-es Dunaszakaszon belül. A szovjet delegáció számára azonban /hogy-hogy nem/ azt az engedményt tették, hogy a Budapesttől számított 100 km-es távolságot nem kell okvetlenül betartaniuk. Ily módon ez a mérnökcsoport "talált rá" a Budapesttől 70 km-re eső dunapentelei fensíkra, amely eddig nem kerülhetett szóba.

A döntés rövid időn belül megszületett. A döntéshozók a 100 km távolság betartására tett engedményről hallgattak, az érintett magyar szakmai körök pedig annak örültek, hogy senki nem tette fel azt a kérdést, miért is nem ők találtak rá Dunapenteleire, az igazi telephelyre. A beruházás éve alatt pedig csak csöndben és nagyon-nagyon szűk körben merték a szakemberek felmérni, milyen beruházási többletet és milyen folyamatos, máig is meglévő üzemeltetési, szállítási, karbantartási, stb., stb. többletköltséget jelent a telephely megváltoztatása. /12 m helyett folyamatosan 50-60 m-re emelni a teljes vízszükségletet. Ugyanígy fel- és leszállítani a dunai kikötőn keresztül futó árukat. Az I. osztályú mohácsi lösztalaj helyett a dunapentelei sokkal kisebb teherbírási és sokkal kevésbé állékony II. és III. osztályú lösztalajra építkezni. A meglévő Mohács város és infrastruktúrái továbbépítése helyett a pusztaságban újakat teremteni stb./

Budapest, 1996. szeptember 11.

Sebestyén János

vá, az amerikai imperialisták bábujává". Nem volt biztonságtechnikailag sem indokolt ugyan, hogy a vasmű a határtól 10-15 percnyi repülési távolsággal távolabb legyen, mégis ez történt. A szovjet szakemberek találtak rá Dunapentele határában a vasmű igazi – immár végleges – helyére (3. levél).

### **5. A dunapentelei platón 1950-ben kezdődött a máig is üzemelő vasmű építése**

Sebestyén Jánost nem lepte meg a nehézipari miniszter levele (4. levél), hiszen már ismerte a Politikai Bizottság 1949. december 23-i határozatát, amely elfogadta a szovjet szakértők javaslatát Dunapenteleléről.

A széles látókörű – Széchenyi bölcsességével és kötelességteljesítő készségével rendelkező vezérigazgató – idővesztés nélkül, személyesen szervezte meg a dunapentelei kirendeltséget, megerősítve azt olyan kiváló szakemberekkel, mint *Dancsházi Gusztáv, Tóth Sarudi Béla, Tetmayer Alfréd, Éles László, Szeles László, Piltner Pál, Claus Alajos* és mások. A kirendeltség vezetését *Borovszky Ambrus*ra, a kombinát őt követő, 1953 utáni vezérigazgatójára bízta.

#### ■ 3. levél

1949 februárjában – döntően a vasműépítés lebonyolítására – létrehozták a Nemzeti Beruházási Vállalatot, melynek vezetőjévé Sebestyén Jánost nevezték ki. Az 5 éves terv 1950. január 1-jén indult, 1949 elején még nem voltak részletesen elfogadott tételei, mégis „előre siettek”.

A kormányzat elrendelte a beruházás előkészítését. Mohácson, 1949 nyarán lakások, út- és csatornaépítés kezdődött, később közúti és vasúti építési munkálatok is folytak. Moszkvában tavasszal és augusztusban is tárgyaltak a megvalósításban nyújtandó szovjet (tervezési és egyéb) segítségről. *Czottner Sándor* államtitkár és Sebestyén János, a NEB vezérigazgatója elfogadta azt a javaslatot, hogy a főterveket a szovjetek, főként a GIPROMEZ tervezői, a részletterveket magyar tervezők készítsék el.

Ezután nem sokkal az eddigi műszaki-gazdasági elgondolásokkal szemben megjelentek a politikai szempontok. Ekkor vált *Tito* „láncos kutyá-

dr. Mikó István.  
6.957/1949/eln/3--

NEHÉZIPARI MINISZTER  
BUDAPEST, V. SZABADGÁTYÁN S. S.  
TELEFON 122-123-124

ERKEZETT  
1949 DEC 30  
NEB N.V. 2403

Nehézipari Beruházási nv.  
Sebestyén János vezérigazgató kez-  
hez,  
B u d a p e s t.  
VI., Sztálin ut 113.

DUNAI VASMŰ  
Köztársasági üzemeltető

A Minisztertanács az 1949. december 28-án megtartott ülésén elhatározta a Dunapentele község határában kősz-, nyersvas-, acél- és hengerelt áru gyártásával foglalkozó vállalat létesítését. A vállalat cége: Dunai Vasművek nv. lesz.

Elrendelem, hogy kellő időben tegyen hozzászólást a munkálatok ütemtervének megállapítására és a vállalat megalapítására.

1950. január hó 8-ig bozossá rendelkezésekre szokat a térképeket és adatokat, amelyek a Dunai Vasművek nv. céljára szükséges kb. 600 hold terület kiosztásához szükségesek.

Az ipar diszlokációjának végrehajtásával kapcsolatban a mohácsi körzetben új ipari létesítmények elhelyezése szükséges. A minisztertanács elhatározat 3./ pontja felkéri az Országos Tervhivatal elnökét, hogy a nehé- és könnyűipari miniszterekkel egyetértésben 1950. január 15-ig tegyen előterjesztést a Népgazdasági Tanácsnak az ide telepítendő vállalatok alapítására. Az új vállalatok alapításánál szükség van a mohácsi körzetben már felépített létesítményekre.

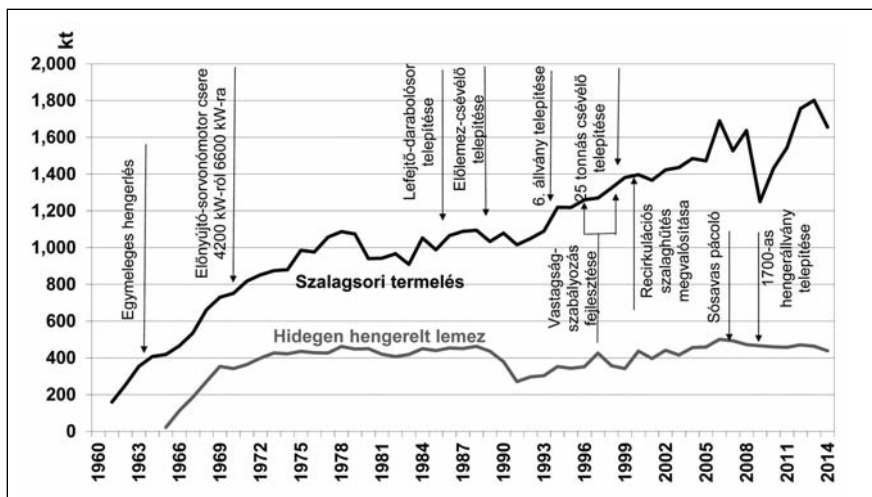
Felhívom, hogy a határozat végrehajtása érdekében szükséges intézkedésekre vonatkozó javaslatát 1950. január 5-ig hozza meg jelentse.

Budapest, 1949. évi december hó 29-én.

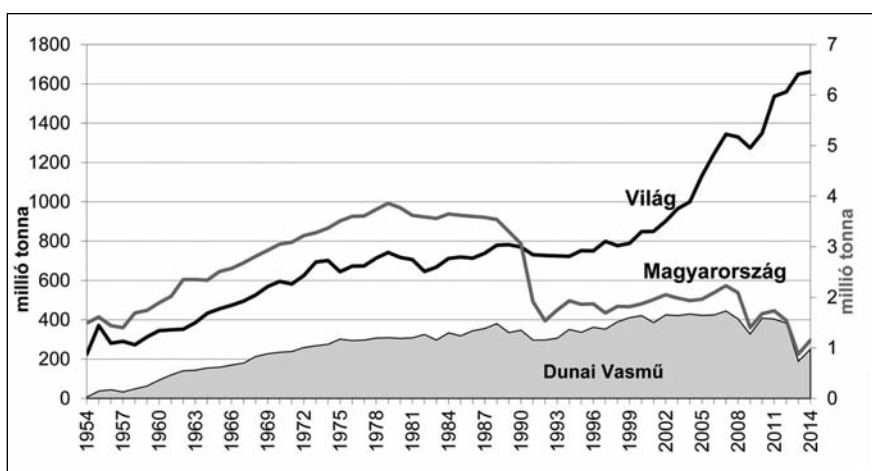
A kiadomány hitelesítő  
Dvorák László  
mín. íródatiszta

Zsófinyecz Mihály s.k.  
nehézipari miniszter

#### ■ 4. levél



■ 2. ábra. A Dunai Vasműben melegen és hidegen hengerelt lemez mennyisége



■ 3. ábra. A világ, Magyarország és a Dunai Vasmű acéltermelése

A Dunai Vasmű építésében sok vállalat és több – más-más tárcához tartozó – országos szervezet kapott fontos feladatokat. A minisztertanács, hogy a sokféle irányítás okozta zavarokat kiküszöbölje, Sebestyén Jánost – meghagyva NEB-vezérigazgatói tisztségében – a tárcák közötti koordinációs hatáskörrel, kormánybiztosi tisztséggel ruházta fel. Ettől kezdve egy személyben felelős irányítója lett a vasmű és az épülő város tekintetében is a beruházásnak.

Sebestyén János, aki már 1949-ben részt vett a szovjet tervezőkkel történt egyeztetéseken, elérte, hogy a Tetmájer javaslata szerinti koncepció valósuljon meg, mégpedig az, hogy egyprofilú acéllemezt gyártó kombinát épüljön. Visszatekintve valószínű,

hogy ennek döntő szerepe volt abban, hogy a mű maig talpon maradt.

Az Állami Ipari Tervező Iroda 1950 januárjában állította össze a tervezés kiinduló adatait, az ennek alapján a GIPROMEZ által készített vezértervet az év novemberében a Népgazdasági Tanács az építkezés első lépcsőjének tekintve fogadta el. A második ütemben, a berendezések duplikálásával évi közel egy millió tonna acéltermelés elérését tervezték. A magyar szakemberek felkészültségének köszönhetően (új típusú acélgyártó kemencék építése, az acélgyártás intenzifikálása, a hengersorra 5. állvány építése, egy meleges hengerlés stb. útján) a berendezések duplikálása nélkül sikerült 1972-re évi egy millió tonna acélt legyártani, és azt le is hengerelni. Az

építés második üteme elmaradhatott (2. ábra).

A Dunai Vasmű rentábilis működése lehetővé tette, hogy a beruházásra fordított kiadásokat 1968-ra visszafizette a magyar államnak.

A gyártóegységek szellős telepítése bővítésre, új technológiák (folyamatos acélöntő művek, konverter üzem, koksoló blokk, lemezfeldolgozó részleg stb.) kiépítésére adott és adna további lehetőséget.

A 3. ábrán a világ, Magyarország és a Dunai Vasmű (DUNAFERR) acéltermelési adatait tüntettük fel. Látható, hogy az '50-es évektől a rendszerváltásig acéltermelésünket csak a Dunai Vasmű megépítésével tudtuk a világ acéltermelésének növekedési ütemével azonos mértékben növelni. Részesedésünk ez időszakban a világtermelés 0,5%-a volt (korábban ezt meghaladta), most alig több 0,1%-nál. A lemezkombinát a rendszerváltás után is talpon maradt. Termékeinek van piaca, közvetlenül vagy közvetve, az országban tízezernél több embernek ad munkát, biztosít megélhetést.

A gyárépítés megkezdésének 50. évfordulóján megjelent publikációkban méltán nevezték a gyár történetét sikertörténetnek. Fejert hajtunk azok előtt, akik lehetővé tették a vasmű felépítését, az építőknek, akik a sártengerrel dacolva az építkezésen dolgoztak és annak a sok ezer gyári dolgozónak, akik munkájukkal – az elmúlt immár közel 65 évben – hozzájárultak ehhez a sikerhez.

## Irodalom

- [1] DUNAFERR – DUNAI VASMŰ krónika, Dunaújváros, 2000, 564 old.
- [2] BKL Kohászat DUNAFERR különszám, 2000. szeptember-október
- [3] 60 éve kezdődött Dunapentele határában egy új vasmű építése, BKL Kohászat 2010/3. szám, 1–7. old.
- [4] Sebestyén János, a dunapentelei vasmű létesítésének előkészítője, a Dunai Vasmű építésének kormánybiztosa. Dunaferr Műszaki Gazdasági Közlemények 2011/3. szám 165–167. old.