

A BÁNSÁGI HEGYVIDÉK HÁROMSZÁZ ÉVRE VISSZATEKINTŐ IPARTÖRTÉNETE

EPERJESI ZOLTÁN¹

Absztrakt

Az 1718-as pozsonyi békeszerződést követően a Bánát hegyvidéke igen dinamikus gazdasági fejlődésnek indult, miután a Habsburgok kiűzték a törököket Magyarországról déli részéről. A 18. század elején az egész Bánát régió rendkívül gyéren lakott és fejletlen terület volt az állandó török betörések miatt. A török kiűzése után a császári udvar a Bánát alföldi síkságain elsősorban délnémet területekről származó parasztokat és kézműveseket telepített, míg a hegyvidéket elsősorban osztrák, cseh és morva bányászok és famunkások népesítették be. A 18. századi betelepítéseknek köszönhetően a Bánát kifejezetten soknemzetiségű régióvá vált, ahol a meghatározó német, román, magyar és szerb nemzetiség mellett cseh, szlovák, horvát és bolgár nemzetiségű telepések is megtelepedtek. A Bánát-hegység érc- és szénbányái kiváló alapot nyújtottak a nehézipar, a vas- és acélgégyártás számára. A magántulajdonban lévő Osztrák-Magyar Vasúttársaság (STEG) létrehozása hatalmas lendületet adott a térség integrált nehéziparának megteremtéséhez és fejlesztéséhez, a "magyar Pittsburgh" létrehozásától a trianoni békeszerződés hatálybalépéséig, amely a Bánát régió három részre osztásához vezetett. Az első világháború után a resicabányai vas- és acélgégyártás még sokáig kiemelkedő jelentőségű maradt. A resicabányai nehézipari központnak erős konkurenciát jelentettek a galati és targovistei acélművek, de a régió ipari termelésének igazi visszaesése a szocialista rendszer 1990-es összeomlása után következett be. Az ipari termelés csökkenése természetesen magas munkanélküliséghez vezetett, ami magas kivándorlási arányt eredményezett. A turizmus és a szolgáltatások fejlesztése jelenthetné a megoldást a régió gazdasági fellendülésére, ehhez azonban magas színvonalú infrastruktúra kiépítésére van szükség.

Kulcsszavak: multietnikus és multikulturális heterogenitás, betelepülők, iparosítás, vas- és acélipar, mozdony- és hídgyártás.

Bevezetés

Jelen tanulmányomban az első világháborút követően három részre szakadt multietnikus és multikulturális Bánság régió Romániához került dél-keleti részének, a bánsági hegyvidéknek elmúlt háromszáz éves rendkívül gazdag gazdaság- és ipartörténetét vizsgálom. A Bánság kulturális és földrajzi egységet képez a Duna-Tisza között található Bácska és a történelmi Erdély között (Kókai 2010, 13. o.). Az összesen 28.464 km² területű, délen a Duna, nyugaton a Tisza, északon a Maros, keleten pedig a Temes és Cserna folyók, valamint a Ruszka-havasok által határolt földrajzi és történelmi Bánság régiót Szavolyai Ödön herceg császári csapatai szabadították fel 1716-ban a 164 évig tartó török megszállás alól (Dama 2006, 13. o.).

¹ Wekerle Sándor Üzleti Főiskola tanszékvezető főiskolai tanár

Az oszmán hódítók 18. századi kiűzését követően az addigi folyamatos harcok és rablóportyák miatt jóformán teljesen elnéptelenedett és kietlenné vált az utolsóként felszabadított délvidéki magyar terület. A töröktől visszafoglalt Temeskőzt III. Károly nem csatolta vissza Magyarországhoz, hanem katonai igazgatás alá helyezve közvetlenül a bécsi kormányzatszerveknek rendelte alá. Mercy gróf személyében a katonai és polgári feladatok ellátására kormányzót nevezett ki, és megkezdtek a főként németajkú telepések betelepítését a mezőgazdasági termőterületekben és ásványkincsekben gazdag régióba (Kókai 2010, 51. o.). A bánási hegyvidék esetében feltétlenül ki kell emelni, hogy ide elsősorban a bányászatban és vaskohászatban jártos német, osztrák, cseh, szlovák, olasz munkásemberek érkeztek. Az újonnan érkezett főként német iparosok a rendkívüli kezdeti erőfeszítéseket – főként úthálózatok és mesterséges ipari csatornák létrehozását – követően gazdaságilag dinamikusan fejlődő, európai összehasonlításban is virágzó ipari régióvá, egyfajta „magyar Pittsburgh-é” formálták a területet. A tanulmányban részletekbe menően mutatom be, hogy az elmúlt évszázadok során a hegyvidéki területeken elért kimutató gazdasági eredmények – az ércbányák feltárása, a korszerű vas- és acélipari termelés felvirágoztatása – mára már jószerevével történelemnek, a múlt dicső ipartörténeti emlékeinek számíthatnak, akárcsak a markáns multietnicitás és multikulturalizmus, amelyek a 20. század sorsfordító eseményei, valamint a magas munkanélküliség okozta el- és kivándorlás miatt mára rendkívüli mértékben elhalványultak, búvópatakként még elő-előtörnek, de történelmi távlatokban mért jövőjük nagyon korlátozott. A fennmaradt épített kultúra megőrzése és gondozása, a hagyományok ápolása a helyi döntéshozók, valamint a régióból elszármazott kisebbségek új generációinak odafigyelésén és összefogásán múlik. A kölcsönös tiszteletre és elfogadásra márpedig szükség van. Míg kétszáz-kétszázötven évvel ezelőtt németajkú telepések érkeztek a hegyvidéki Bánásba – akik szorgalmukkal, tudásukkal, kitartásukkal felvirágoztatták a hegyvidéki régiót, és akiket akarattuk ellenére visszasodort az óhazába a viszontagságos huszadik század – addig mára pont ezen hanyatlóban lévő ipari régió meghatározó nemzetének tagjai keresik szerencséjüket és boldogulásukat Németország és Ausztria földjén.

A Bánás mint történelmi kulturális és társadalmi régió bemutatása

A Bánáson mint földrajzi régió eredetileg a Magyar Királyság dél-keleti határán található örgrófságokat értették a 12. és 14. század időszakában. A terület egy bán felügyelte alatt állt, aki a magyar királynak volt alárendelve. A Bánást mint történelmi-földrajzi régiót északon a Maros, nyugaton a Tisza, délen a Duna, keleten pedig a Cserna folyó völgye, valamint a déli Kárpátok dél-nyugati lankái határolják. A svábok körében sokan a Marostól északra eső egyes sváb településeket (Pankota, Szent Anna, Mária-Radna) is a Bánáshoz sorolják, ezzel szemben sokan már Arad város Bánáshoz tartozását is elvetik földrajzi értelemben (Sterbling 2022, 39. o.). A régió nyugati fele 100 méter alatti sík terület, amely kelet felé haladva löszös, termékeny és viszonylag alacsony, 200 méter körüli dombságba megy át. A Bánás nyugati, alföldi része termékeny feketefölddel rendelkezik, amely kiváló termésátlagokat produkál. A német telepések egyik legnagyobb érdeme, hogy Európa egyik legjelentősebb éléskamrájává formálták a török megszállás hatására szinte lakatlanná vált régiót. *A német telepések a Bánás sík vidékét bánási pusztának (Banater Haide), míg a dombvidéki részt bánási sövénynek (Banater Hecke) hívták* (Heller 2020). *A bánási dombság az 1400 méternél is magasabb hegyvonulatokkal rendelkező hegyvidékbe csap át. A bánási ércheység szén- és érclőhelyekben*

gazdag, amelyek a 18. században bányavárosok létrejöttét és fejlődését, valamint a vaskohászat beindítását eredményezték (Boksánbánya, Oravicabánya, Resicabánya, Steierdorf-Anina). A bánági alföldön és az alacsony dombvidéken virágzik a mezőgazdaság: a kukorica, a napraforgó, a búza, a cukorrépa, a repace, a kender, a dohány, valamint a szőlő termesztése. A hegyvidéki részeken a burgonya és rozstermesztés mellett leginkább a legeltetéses állattartás a jellemző (Eperjesi 2023).

A trianoni békeszerződés megpecsételte az Osztrák-Magyar Monarchia szétesését, a történelmi Bánág területe három ország fennhatósága alá került. Magyarország csupán a Bánág legkisebb részét, a Maros Tiszába ömlésétől délre található területet tarthatta meg (271 km²). A Bánág fennmaradó részén Szerbia (9.307 km²) és Románia osztozott. A szerb Bánág meghatározó városai Nagybecskerek, Nagyikinda, Versec, Pancsova és Fehértemplom. Románia kapta meg a Bánág nagyobbik, keleti felét, amelynek részét képezi a Bánág történelmi régióközpontja, Temesvár, valamint a bánági hegyvidék is (18.715 km²). A romániai Bánág területén jelenleg három megye osztozik: Arad, Temes, valamint Krassó-Szörény megye (Eperjesi 2023). A történelmi Bánág az első világháborút követő három részre szakadása után multietnikus lakossággal és változatos kultúrával rendelkező határtérség volt (Sterbling 2016). A történelmi régió multietnikus és multikulturális jellege a második világháború viharai, valamint a jugoszláv és román szocialista rendszerek visszasságai következtében nagyon jelentős mértékben megfakult.

A bánági hegyvidék területére történő betelepítések

1718-19-ben tették le Dél-Kelet Európa egyik egyedülállóan mondható ipari régiójának az alapkövét. *A mai Románia Krassó-Szörény megyéje által határolt bánági hegyvidék több városa is 2018-19-ben ünnepelte a németajkú telepések régióbeli letelepedésének, valamint az oszmán uralmat követő időszak ipari létesítményeinek megalapításának háromszáz éves jubileumát.* Európának kevés olyan régiója van, amelyben ilyen rövid idő alatt ilyen komoly teljesítményű ipari övezetet hoztak létre. Az ipari régió az Oravicabánya, Boksánbánya, Resicabánya, Nándorhegy és Karánsebes közti területet foglalja magában, amelynek déli határa az Alduna, keleti határa pedig a Temes és Cserna folyó völgye.

A Habsburgok és az Oszmán Birodalom 1718. évi pozserováci békekötését követően császári közigazgatást építettek ki a Bánágban, amely megteremtette a lehetőséget a dél-német régiókból érkező német telepések letelepedésének (Henkel 2022). A Bánág sík, alföldi területein elsősorban német parasztok és kézművesek telepedtek le az általuk alapított új településeken. A Bánág hegyvidéki régióiban elsősorban a bányászatban és egyéb ipari tevékenységekben járatos, főként Ausztriából, Csehországból, valamint Morvaországból érkezett szakmunkásokat telepítettek le, akik az egyes kis hegyvidéki városokban és falvakban telepedtek le. A bánági hegyvidékre bevándorolt telepeseket elsősorban a szakmájuk, valamint bajor-osztrák nyelvjárásuk különböztette meg az alföldi síkvidéken megtelepedett sváboktól. A hegyvidéki régióban megtelepedett németajkú telepeseket bánági hegyvidéki németeknek nevezték el. *A hegyvidéki városokban és falvakban a külföldi telepések megérkezését követően új városrészek és településrészek jöttek létre, amelyek elnevezése visszatükrözte a letelepedett népesség etnikai hovatartozását (pl. Német Csiklova Román Csiklova mellett (Deutsch Tschiklowa, Német Szászka (Deutsch Saska) Román Szászka mellett, Német Galadna (Deutsch Gladna) Román Gladna mellett) (Friedmann 2018, 269. o.).* A hegyvidéki városok, mint például Resicabánya,

Boksánbánya, Oravicabánya és Moldova esetében ugyanígy használták a német telepésekre utaló „német” előtagot (Deutsch Reschitza, Deutsch Orawitza). A bányásági hegyvidéki német települések esetében a német (deutsch) elnevezést sok esetben „montan” hegyvidéki elnevezéssel helyettesítették. *A 18. század második felében és a 19. század során több németajkú település is létrejött a hegyvidéki régióban, mint például Steierdorf és Franzdorf, vagy Königsgrub/Tirol, Wolfsberg, Weidenthal, Altsadowa, illetve Lindenfeld (Stájerlak, Ferencfalva, Királykegye, Szörényordas, Temesfő, Ószadova, Karánberek).* Claudius Florimund Mercy kormányzó a bányásági ipar fellendítése érdekében bányabizottságot hívott életre a bányászat újbóli beindítása céljából (Marjanucz 2016). A bányai igazgatóságnak először Temesváron, majd Oravicabányán volt a központja. Az oravicabányai bányakerület magában foglalta az oravicabányai, a dogmácskai, szászokai, valamint moldovai bányairodákat, ahova új, jól képzett szakembereket hoztak (Gedeon 2020, 119. o.). Az első hegyvidéki telepések, így a legtöbb bányász, kohómunkás, kézműves és kereskedő Tirolból, Felső-Ausztriából, valamint a felvidéki Szepesség (Zips) területéről érkezett. További telepések érkeztek Csehországból, Morvaországról, Magyarországról egyeb területeiről, Bajorországból és Württembergből. A bécsi udvar 1718 júniusában bányászokat és kohómunkásokat küldött a bányásági hegyvidék területére. Johann Schubert bányamester gazdag vasérclelőhelyeket talált a Morovica medencében Boksánbányánál. A különböző ércek bányászata nyújtotta az alapot a boksánbányai kohók kiépítéséhez. Az első kohót 1719-ben adták át, és a „Theresia” nevet viselte. A resicabányai kohók 1771. évi beindításáig Boksánbánya volt a bányásági hegyvidék vasipari központja, amely a lupáki (Kiskrassó) vasércet dolgozta fel (Gräf-Wolf 2021, 9. o.). Oravicabányán rézhámort építettek, ahová Ljubljánából telepítettek szakmunkásokat. Az udvar rendelete alapján 1719. szeptember 6-án tizenhárom tiroli bányász érkezett meg Oravicabányára, akiket a környékbéli bányákban alkalmaztak.

A bécsi Wiener Diarium, a mai Wiener Zeitung napilap elődje 1722. június 22-én arról tudósított, hogy a tiroli Schwaz településről Joseph Angerer vezetése alatt négyszázötven polgár indult el hajóval a Bányáságba. Számos kovács és olvasztár is érkezett a régióba Stájerországból, Csehországból és Szászországból (Friedmann 2018). A 18. és 19. század során csaknem folyamatosan kerestek szakembereket a bányásági hegyvidék bányáiba és fémfeldolgozó üzemibe. Az Államkincstár erőfeszítései ellenére a bevételek jócskán elmaradtak az elvárt haszontól. Mindezen felül pedig nagyon jelentős anyagi károkat okozott a törökök 1737-38. évi betörése a hegyvidék iparosítása szempontjából. Tekintettel arra, hogy az új technikai berendezések és a modern ipari eljárások bevezetése nagyon komoly beruházásokat igényelt, a kincstár a bányák privatizációja mellett döntött. Ennek következtében már a 18. század közepén komoly ipari központok jöttek létre. A bányásági hegyvidék első olvasztókemencéjét Német Csiklován építették fel, amely kétszer akkora teljesítményű volt, mint a szomszédos Oravicabánya nagyolvasztója (Gedeon 2020). 1721-ben került sor a rézhámor megépítésére, amelynek vízellátásához egy mesterséges tavat is kiépítettek. Az 1730-as évi török betöréseket követően további két rézhámort, valamint nagyolvasztót is építettek 1746-ban. Knobloch gyógyszerész 1818-ban sörfőzdét alapított, amely aztán később a Fischer család tulajdonába ment át. Az M. G. Fischer és fiai névre hallgató sörfőzde egészen 1938. április 1-ig működött. 1975 és 1996 között a sörgyár újra üzemelt (Baumann 1989). A 19. század elején pénzverdét alapítottak Csiklován, ahol O betűvel (Oravicabánya) ellátott rézkrajcárokat, valamint a karlsburgi érmékhez szükséges lemezeket gyártottak. A rézbányászatot 1868-ban állították le, a mezőgazdasági gépeket gyártó vasfeldolgozó

üzem 1928-ig működött (Friedmann 2018). Boksánbányán 1719-ben helyezték üzembe az első nagyolvasztót. A boksánbányai vasművet 1736 és 1743 között bérbe adták a Reisenbüchler fivéreknek üzemeltetés céljából. A vasmű több alkalommal jelentős károkat szenvedett az árvizek miatt, így Christoph Traugott és Franz Wöginger bányamesterek javaslatára más helyszínre helyezték át. 1771. július 3-án adták át Resicabányán a „Franziskus”, illetve „Josephus” elnevezésű nagyolvasztókat (Wessely 1937.). Idővel egyre több és több németajkú szakember érkezett a nagyolvasztóhoz, ami miatt egyre több német munkástelep jött létre, többek között Német Resica (Deutsch-Resitz vagy Montan-Resitz), amelyet később egyesítettek Román Resicával. 1771-ben hetvenegy család, többségükben kohómunkások érkeztek Stájerországból Resicabányára. Az üzem bővítése további munkavállalók érkezését generálta, így 1787-ben már 2.978 polgár élt a településen. Mivel a bányászat mellett leginkább az ipari termelés erősödött a Bánság hegyvidéki részén, így egyre nagyobb szükség volt a faszéngyártó telepekre. Resicabánya kohóinak és a többi hegyvidéki ipari létesítménynek óriási mennyiségű faszénre és szénre volt szüksége, így egyre több erdészre és faszénégetőre mutatkozott igény, akik elsősorban osztrák vidékekről érkeztek. Az oravicabányai, valamint csiklovai kohók faszénrel való ellátása érdekében Müller von Reicherstein bányahivatalvezető kezdeményezésére 1773-ban favágók és faszénégetők érkeztek Stájerországból, illetve Karintiából. Ennek következtében jöttek létre az erdésztelepek, mint például Stájerlak. Mathias Hammer faszéntüzelő véletlenszerűen fedezte fel Stájerlak település kijelölésekor a kőszénlelőhelyeket 1790-ben (Hromadka 1993.). Innentől kezdve rohamos fejlődésnek indult a település, 1860-ban alapították a szomszédos települést, Aninát, amelyet aztán 1952-ben egyesítettek Stájerlakkal. A kőszén iránti kereslet nagyon megnövekedett, a báziai (Baziasch) kikötővel is rendelkező Dunai Gőzhajózási Társaság volt a legnagyobb felvevő (Jancsó 2022). Az Aninában bányászott kőszén Al-dunához való eljuttatásának céljából 1847-ben elhatározták, hogy vasútvonalat építenek Oravicabánya, valamint Bázias között. A Gustav von Gränzenstein udvari kamarai tanácsos vezetésével megvalósult 62,5 km hosszú vasútvonalat 1864-ben adták át. Az első két évben kizárólag teherszállítás történt, ezért nevezték el ezt a vonalat szénvasútnak – a személyszállítás csak két évvel később, 1866-ban indult be (Jancsó 2022). A vasútvonal kiépítésével, Resicabányát követően, Anina a régió legfontosabb ipari központjává vált. Stájerlak-Aninán 2006-ban zárták be az utolsó bányát, így a település már régen elveszítette régi fényét. A település lakossága is folyamatosan csökken: míg 2002-ben még 2424 polgár élt a településen, a lakosok száma 2011-re 1741 főre csökkent. *Krassó-Szörény megyében 1930-ban összesen 36.800 németajkú polgár élt, a megye lakosságának 11,5%-át tették ki a 74,4%-os román többség mellett. 1977-ben 21600 főt, míg 2002-ben 6129 főt tett ki a német kisebbség létszáma a megyében* (Henkel 2022, 87. o.).

Ferencfalva (Franzdorf) megalapítása és a német telepések megjelenése is az ipar rohamos fejlődésével volt összefüggésben. A favágó telepések a felső-ausztriai Gmunden településről, Stájerországból, Alsó-Ausztriából, valamint Tirolból érkeztek a Bánság eme vidékére 1793-ban. További telepések érkeztek az 1858-59-es években az olaszországi Udine tartományból és a Szepességből egyaránt. A bevándorolt erdészek és bányászok javarészt faszéngyártással foglalkoztak, amelyből Resicabánya és Boksánbánya ipari létesítményeiben egyre nagyobb szükség mutatkozott (König et al 2018). Annak érdekében, hogy az ipari régió faszénellátásához szükséges alapanyagellátás biztosított legyen, már Ferencfalva alapításakor kísérletet tettek arra, hogy a fa alapanyagot csatornákon úsztassák le a

völgybe. Az első faúsztatásra 1785. március 17-én került sor (Friedmann 2018, 277. o.).

A Bécsi Kincstár 1855-ben eladta a teljes bánsági kincstári uradalmat és ipari létesítményeit az 1854-ben létrehozott „Császári-Királyi Privilegizált Osztrák Állami Vasúttársaságnak”, amelyet 1882-ben átneveztek „Osztrák-Magyar Állami Vasúttársasággá (StEG)”. Az osztrák és francia bankárok által üzemeltetett részvénytársaság kulcsszerepet játszott a korábban gyéren lakott vidékies régió közlekedés technikailag fejlett ipari övezetté történő átalakításában (Dama 2016). Ez az állami gazdasági társaság vette át a kincstártól a teljes bánsági hegyvidék területén található kincstári birtokokat, 87.500 hektár erdőterületet, 42.600 hektár termőföldet, bányákat, vasipari létesítményeket 11 millió gulden vételáron, amely szakértői vélemények szerint aprópénznek számított. Az új vállalat rengeteg tőkét fordított a vasgyártás technikai színvonalának modernizálására. Emellett komoly beruházásokat hajtottak végre az út-, illetve vasútfejlesztések területén is. Ismét szükségessé vált az idegen munkaerő akvizíciója, így Szászországból, Csehországból, valamint a Felvidékről újabb munkavállalók érkeztek. A gazdasági fellendülés a bánsági hegyvidék egész területén érezte hatását. Az Osztrák-Magyar Állami Vasúttársaság leginkább a resicabányai vaskohászatra, a nagyolvasztóra, a hengerműre, valamint az öntödére helyezte a hangsúlyt. Az idő előrehaladtával újabb ipari üzemek létesültek: hídalem, gőzmozdony, kőolajkitermelő berendezések, turbinák, fegyverek, valamint vasúti sínek gyártására. Az StEG vállalatot a régió Romániához való csatolását követően román részvénytársasággá (Uzinele de Fier si Domeniile din Resita – UDR) alakították. A céget németül „Reschitzaer Eisenwerke und Domänen” (Resicabányai Vasmű és Birtokoknak) hívták. A román vállalat egy az egyben átvette a korábbi osztrák-magyar vállalat vasműveit, bányáit, fűrészüzemeit, vasúti szakaszait, erdőbirtokait, faúsztató csatornáit, szőlőbirtokait, pisztrángos tavait, valamint a bánsági hegyvidéken található nyolc tavat. A második világháborút követően a vállalatot államosították és 1949 augusztusában átvette a szovjet-román SOVROM vállalat az irányítást. A hídépítés 1952-ben Resicabányáról Boksánbányára került, míg az aninai csavargyártást Resicabányán folytatták a továbbiakban. A szovjet-román vállalat 1954-ben szűnt meg, amikor megalakították a Kohászati Kombinátot (Combinatul Siderurgic Resita – CSR) 1954 és 1962 között. 1962-ben közös irányítás alatt, de két különböző részre bontották a vállalatot: egy gépgyári üzemre, valamint egy kohászati kombinátra. A második számú nagyolvasztó még mindig áll, emlékeztetve a régi szép, sikeres időkre. Szászkabányán (Deutsch-Saska) 1748 és 1754 között négy rézolvasztót hoztak létre, a település 1754-től a szászkai bányairoda székhelye is volt. A környék utolsó rézbányáját 1905-ben zárták be. A későbbi próbák alapján az ércbányászatot 1952-ben újra beindították, viszont 2003-ban véglegesen leállították a termelést. Iparilag fejlett települések a bánsági hegyvidék észak-keleti részén a Bisztra folyó völgyében, valamint a Ruszka hegységben is létrejöttek: Nándorhegy (Ferdinandberg), Ruszka (Ruskberg), Ruszkica (Ruskitzka), Facsád (Fatschet), Lunkány (Lunkany), Nadrág (Nadrag), Galadnabánya (Gladna), Tomest (Tomescht) (Windberger 2013). A Bisztra folyó völgyének ipari létesítményei elsődlegesen a Madersprach és Hofmann családok nevéhez fűződnek. 1787-ben alapítottak egy bánya- és vasmű vállalatot, 1800-ban pedig hatalmas erdőségeket vettek száz évre haszonbérletbe a magyar kincstártól a környéken. Az Első Bánsági Bányaiipar (Erste Banater Bergbauindustrie) vállalat vette át az egész területet a 19. század közepén, amely aztán 1858-ban egyesült a brassói Vas- és Bányaiipari Részvénytársasággal (Eisen- und Gruben AG) (Friedmann 2019, 278. o.). A vasipari szakmunkásokon kívül jelentős kereslet mutatkozott az

erdőgazdaságokban és fűrészüzemekben a favágók és faipari munkások iránt is ebben az ipari régióban. A Hofmann család tevékenységének szintén jelentős szerepe volt Nándorhegy település létrehozásában. A Hofmann és Madersprach család alapította a Hofmann és Carl Madersprach fivérek Bányásztársaságot (Bergbaugesellschaft Gebrüder Hofmann und Carl Madersprach). A cég vasöntődet és hengerművet üzemeltetett. A második világháborút követően építették meg Nándorhegyen a kohászati műveket, amely Resicabányát követően a régió második legnagyobb acéltermelőjévé tette a várost. Az üzemet a 2000-es évek elején zárták be. Ruzskabányán 1824-ben építették meg a kohót, valamint a négy nagyolvasztót. Ruzskicán 1828-ban helyezték üzembe az első nagyolvasztót, amelyet később öntőde és asztalosüzem követett (Friedmann 2019). A kezdetekben faszénnel fűtötték a nagyolvasztókat, a későbbiekben azonban áttértek a kőszénre. Az acélüzem működéséhez szükséges szakembereket és a favágókat Resicabányáról, Boksánbányáról, Steierdorf-Anináról, továbbá a Felvidékről, a Szudéta-vidékről, valamint Észak-Olaszországból hozták. A tulajdonos Carl Madersprach a gyártott öntővasat túlnyomórészt hídgyártáshoz használta. Madersprach abban az időben elismert vasipari szaktekinvények számított Európában. Madersprach egy speciális húzórudat fejlesztett ki, amelyet a fémhidak építéskor hasznosítottak. Az 1833 és 1842 közötti időszakban ilyen húzórudakat használtak fel a herculesfürdői, karánsebesi és lugosi öntöttvas hidak építéséhez.

Ruzskica, a kis hegyi település az ott bányászott márványról híresült el. A márványlelőhelyet Ferenczy István (1772 – 1856) magyar szobrászművész fedezte fel 1828-ban. A márványbányát 1883-ban az Oravicabányáról származó mérnök, Johann Biebel nyitotta meg. A bányában dolgozó bányászok száma 1900-ra elérte a háromszáz főt, a havi márványtermelés pedig elérte a 700 tonnát. Johann Biebel fiának irányítása alatt az üzem már tizenkét különböző országba exportálta a márványt 1912-ben. A Ruzskicáról származó márvánnyal a világ számos pontján lehet találkozni, a budapesti és bukaresti parlamentben, a bécsi bankpalotában, a milánói dómban, valamint a washingtoni Fehér Házban. Az ovális irodában található sast állítólag ruszkicai márványból készítették.

A Nadrág településen található vasművet a bécsi Rimmer & Morani vállalat alapította 1845-ben. A hengermű különböző vastagságú fémlemezket gyártott, az öntődeben pedig 1926-ig tűzhelylapokat, kazánokat, valamint „Vesta” tűzhelyeket és kályhákat gyártottak. A vállalat 1880-1923 között élte virágkorát.

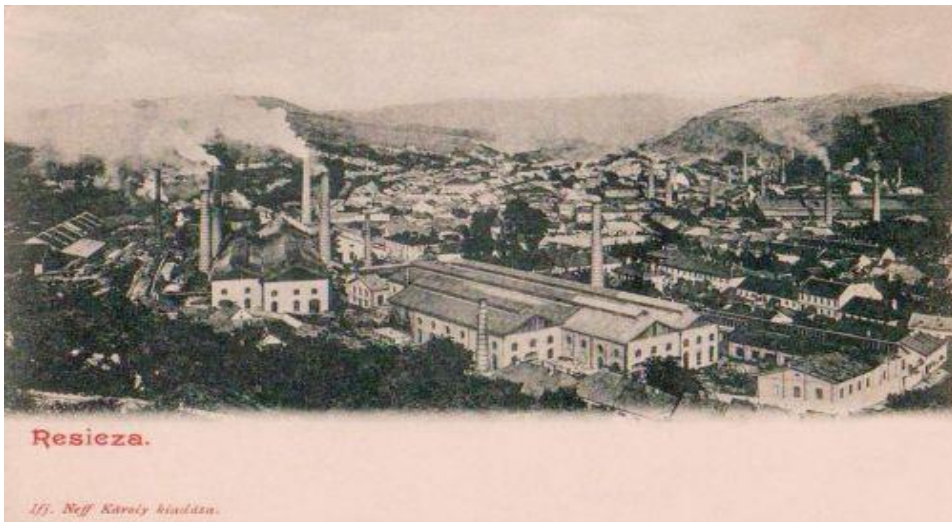
Karánsebes város volt a Bánság régió egyik legjelentősebb kereskedelmi központja. A cégjegyzék alapján 1874-ben 21 kereskedő és 39 boltos működött a városban. A 19. század második felében komoly fafeldolgozó központtá vált a város. A bánsági hegyvidék további települései, Domány (Doman), Székul (Sekul), valamint Bozovics (Bosowitsch) szintén jelentősen járultak hozzá a térség ipari fejlődéséhez. A zömében a mai napig csehek lakta Tiszafa (Eibenthal) településen a közelmúltban még jó minőségű kőszén bányásztak. Bányavállalatok működtek még Domácskán, valamint Vaskó (Eisenstein) és Delinescht településeken. Tamásd (Tomescht) faluban híres üvegyár működött.

A resicabányai vasmű története

A resicabányai vasmű története több történelmi korszakra bontható. A kohók 1771. évi üzembehelyezésétől fogva az oravicabányai székhelyű Bánsági Bányagazgatóság volt az illetékes hatóság az üzem szabályos működését illetően. 1782-ben már három

kohó, három vascsövek gyártására alkalmas kovácsműhely, valamint egy szerszámgyár működött a bányavárosban.

1. ábra: Resicza: gyárak látképe 1903-ból



Forrás: <https://kepeslapok.wordpress.com/2012/12/29/resica/#jp-carousel-6054>

A vasmű termékportfóliója 1815-ig tovább bővült, az öntöttvas mellett megjelentek a kovácsolt vasrudak, valamint a vasúti kerekek, szerszámok, szögek, mezőgazdasági és kézműves szerszámok. A kohók és a kovácsműhely üzemeltetéséhez kezdetektől fogva szükség volt a Berzava folyóból nyert vízenergiára. A folyó olyan kedvező előfeltételt biztosított az ipari telephelynek, ami miatt Resicabányán épült meg a vasmű (Gräf-Wolf 2021, 9. o.). Ezerhétszázhuszonhárom méter hosszú csatornát alakítottak ki a vasmű vízzel való ellátására. 1783 és 1784 között a Berzava folyón összesen öt védőgátat építettek a farönkök úsztatásának biztosítására Ferencfalva, illetve Gozna települések mentén. Ezzel párhuzamosan fából készült védőgátakat is létesítettek Resicabánya, Dognácska, Bogsánbánya és Kölnök településeken. Egészen a 19. század elejéig a kovácsoltvasat különböző vízzel hajtott eszközökkel alakították dróttá, bádoglemezzé, valamint rudakká. Resicabánya és Bogsánbánya között 1771-ben 19,5 km hosszú közlekedési utat építettek ki, amelyet 1808-ban a Resicabánya és Ferencfalva (Franzdorf) közti útszakasz követett.

A korai iparosítás a magyar reformkor időszakára (1825-1848) esett, amelyhez nem csupán a kincstári üzemek, bécsi gyárak és befektetők, hanem egyéb magánberuházók, mint például Karl Madersprach (1791 – 1849) is hozzájárultak. A resicabányai vasmű nagyon megsínylette az 1848-49. évi magyar szabadságharcot, a kohót újjá kellett építeni. A vasgyártás kezdeti időszakában kizárólag faszenet használtak az ércek megolvasztásához. Nagy-Britanniában az 1800-as évektől fogva egyre inkább elterjedt a kovácsoltvas gőzzel történő hengerlése, amely lehetővé tette az összetettebb profilok gyártását is. Resicabányán 1846-ban hengerművet építettek, amelyben 1851-től kezdték el gyártani az öt évvel később átadott Oravicabánya-Báziás települések közötti vasútvonal sínprofiljait.

Az Osztrák-Magyar Vasúttársaság (StEG) fémjelezte ipari forradalom korszaka (1855 – 1918/20)

A bányászati hegyvidék iparosítása a Császári és Királyi Szabad Osztrák-Magyar Vasúttársaság (k.k. privilegierter Österreichisch-Ungarischer Staatseisenbahngesellschaft – StEG) megalapításának köszönhető. A névvel ellentétben magántulajdonban lévő vasúttársaság vasútvonalai az osztrák tartományokban, valamint a Magyar Királyság területén egyaránt megtalálhatók voltak. A társaság üzemeltetési koncesszióját 1854-ben egy három bankból álló (Société générale du crédit mobilier de Paris; Georg Sina Wien; Arnstein & Eskeles) osztrák-francia konzorcium szerezte meg (Gräf-Wolf 2021, 10. o.). A részvénytársaságként működő kereskedelmi bankok az 1890-es évekre vezető szerepet tölthettek be az osztrák-magyar bankszektorban, valamint a resicabányai vasművek finanszírozásában. A konzorcium 1855-ben átvette a resicai vasművek mellett a Bánságban található vas, szén, valamint rézbányákat, mezőgazdasági területeket, erdőket, legelőket, valamint szőlészeteket. A társaság mindezen túl csehországi fémmegmunkáló üzemekkel, bécsi mozdonygyárral, valamint egy ötezer kilométer hosszú, folyamatosan bővülő vasútpályaszakasszal is rendelkezett. A vállalat a Bánság területén összesen 130.083 hektár földterülettel rendelkezett, amelyből 42.578 hektár mezőgazdasági terület, valamint 87.505 hektár erdő volt (Dama 2016). A StEG vállalat a kezdetektől fogva jól körülhatárolható infrastrukturális fejlesztési tervekkel rendelkezett. A konzorcium már 1861-ben modernizációs intézkedéseket hajtott végre, három faszéntüzeltésű kohót hozott létre. A kokszolóüzemben a szénből száraz desztillációs eljárással kokszot és nyersgázt állítottak elő. Resicabányán a kokszot az öntöttvas formázásánál használták fel. A kokszgyártás erősítette a szénbányászat fejlődését, amely az 1854. évi bányászati törvény reformja ellenére, a StEG vállalat monopolhelyzetére tekintettel megszüntette a bányászati regálé (díjbevétel szedésére vonatkozó állami előjog) intézményét. 1870-től kezdve jelentek meg a tömeges acélgégyártást lehetővé tevő eljárások. 1868-ban jelent meg az acélgégyártásban a Bessemer eljárás (szélfrissítéssel acélgégyártás), amelyet 1876-ban a Siemens-Martin eljárás (váltakozó lángjárású regeneratív tüzelési rendszer) követett. Mindkét új acélgégyártási eljárás komoly beruházási hullámot váltott ki, amely lehetővé tette a nyersvas és acéltermelés jelentős növekedését. Resicabányán 1910-re már négy Siemens-Martin nagyolvasztó működött, mindemellett modernizálták a hengerművet is. A hengermű több hengerversorból állt, egy vastaglemez, egy közepeslemezt, egy könnyűprofil, valamint egy közepes profilok gyártására alkalmas hengerversorból. Az acélgégyártás során nagy mennyiségű hőálló samott téglára volt szükség, így 1909-ben tűzálló építőipari termékgyárat hoztak létre. A gépgégyártás beindulását elsődlegesen a vasúti áruszállítást szolgáló mozdonyok iránt megnövekedett kereslet generálta (Gräf-Wolf 2021, 12. o.). A Bánság közlekedési infrastruktúrája szempontjából jelentős mérföldkőnek számított az 1862-ben üzembe helyezett Resicabánya-Steierdorf útvonal, valamint az 1864-ben átadott Temesvár-Resicabánya vasútvonal, amely lehetővé tette a közép-európai vasútvonalakhoz való csatlakozást. A resicabányai gépgyár modernizációját követően különválasztották a mozdony, a híd, valamint a kazánok gyártását. Az első, tíz keréktárcsás „Tender” típusú mozdonyok gyártása már 1862-ben elkezdődött. 1870-ben átadták a vagon- és mozdonykerék-hevederek gyártására specializálódott hengerművet, két évvel később pedig az első kisnyomtávú mozdonyok gyártása is beindult. A normál nyomtávú mozdonyok gyártása viszont csak 1926-ban kezdődött el. Magyarország iparosítása kapcsán a vasúthálózat

kiépítése nagyobb szerepet töltött be, mint a régió többi országában. Az elkövetkező évtizedekben lényegesen megváltozott a termékválaszték. Beindult a mezőgazdasági gépek, kőolaj-kitermelő berendezések, vízerőmű-alkatrészek gyártása, valamint a hajógyártás. A termelés hosszú időn keresztül nagyon munkaintenzív volt, mivel a gépi megmunkálás, valamint az üzemek közötti munkamegosztás mértéke alacsony volt. Resicabányán az ipari termelés megindulásától kezdve volt fegyvergyártás, amely azonban 1910-től vált igazán meghatározóvá. Ágyúkat, tüzérségi gránátokat, gránátszilánkot és lőszer gyártottak (Gräf-Wolf 2021, 14. o.). Nemcsak az üzemi vasútvonalakat építették ki, hanem nagy hangsúlyt helyeztek a vízi útvonalak kiépítésére is. 1864-65-ben alakították ki Ferencfalvától (Franzdorf) délre a Károly víztározót (Klaus Stausee). A termelés bővítése az energiaszükséglet folyamatos növekedésével párosult. A beruházások terén egyre nagyobb jelentőségre tettek szert az üzemek saját energiatermelői. 1883-at követően egyre több szén, széngáz, valamint kőolaj tüzelésű erőművet építettek. Boksánbányán már 1896-tól kezdve vízerőmű biztosította a villamosenergia termelést. A termeléshez szükséges vizet az Eruga csatornán keresztül vezették az erőműhöz. *Resicabánya határában a Berzava folyón építették meg 1903-1904-ben az akkori kor technikai vívmányának számítót, a mai napig működő vízerőművet.* Az erőművet 14,2 km hosszú csatorna kötötte össze a Ferencfalva mellett található Breasowa víztározóval. A vízerőmű három generátorral rendelkezett, amelyek teljesítménye külön-külön 1.838.748 Watt volt. Ez a vízerőmű az egyetlen a bánsági hegyvidéken, és egész Dél-Európában, amelynek gátját kőből építették cementes habarccsal. A víztározó gátja elsődlegesen a resicabányai vasmű működéséhez, illetve a farönkök szállítására használt csatornákhöz szükséges vizet biztosította. Mindemellert ez a víztározó biztosítja Resicabánya ivóvízellátását is a mai napig. 1916-ban újabb vízerőművet építettek a víztározóhoz, amely a kohó működéséhez szükséges villamosenergiát adta. Az Osztrák-Magyar Monarchia két része közti jelentős gazdasági különbség ellenére a 19. és 20. század fordulóján a magyar kohászatban is beköszöntött az iparosítás korszaka. A resicabányai ipari fejlődés a térség gazdasági szerkezetátalakítására is hatással volt. Az ipari létesítmények generálta gazdasági növekedés alapját a térségbe áramló iskolázott és tapasztalt munkaerő biztosította. A foglalkoztatottság a mezőgazdaság területéről egyre jobban áttevődött az ipar területére. A 20. század kezdetétől fogva a resicabányai vas- és acélművek már komplex, tudásintenzív termelésre állt át.

1. táblázat: A resicabányai acélművek öntöttvastermelése 1855 – 1919 között

Évek	Öntöttvastermelés (tonna)	Termelésnövekedés 1855-höz képest (%)
1855	6 809	100
1860	12 872	189,04%
1865	9 500	139,52%
1870	22 000	323,10%
1875	24 500	359,82%
1880	24 000	352,47%
1885	46 500	682,92%
1890	44 479	653,24%

1895	41 500	609,49%
1900	55 800	819,50%
1910	69 500	1020,71%
1913	114 150	1676,46%
1915	91 850	1348,95%
1919	12 425	182,48%
Összesen:	575 885	

Forrás: Rudolf Gräf-Wolf (2021), 223. o.

A resicabányai vasmű 1920 és 1948 közé eső időszaka

A trianoni békeszerződés aláírását követő néhány napon belül román királyi rendelet alapján a StEG vállalat teljes vagyonát a román részvénytörvény alapján alapított vállalatra, a „Resicabányai Vasművek és Birtokok” vállalatra (UDR, Uzinele de Fier si Domeniile Resita) ruházták át. A nyersvasat, acélt, hidakat, gőzmozdonyokat, vagonokat, kőolajkitermelő berendezéseket és fegyvereket gyártó vállalatot inentől fogva egy román bankokból álló konzorcium üzemeltette. A román törvények előírták, hogy az egykori StEG vállalat alaptőkéjének legalább 60%-ának román állampolgárok tulajdonában kell lennie, így a StEG vállalat korábbi partnere, a Braila városból származó befolyásos üzletember, Max Carol Ausschnitt (1888- 1956) részére adták át a többségi tulajdonjogot különböző bankgaranciák ellenében. A birodalmi piac elvesztését nem lehet kompenzálni az újonnan létrejövő nagyromán nemzeti piaccal, a vállalat román államba történő integrációja jelentős visszaeséssel párosult a vállalat életében. Az első világháborút követően több évbe is telt a békegazdaságra történő átállás. Az 1929-32-es világgazdasági válság időszakáig váltakozó fejlődési pálya jellemezte a vas- és acélművet. A kiváló menedzseri vénával rendelkező Carol Ausschnitt 1929-ben átvette az UDR vállalat teljes vezetését és 1939-re az ország legnagyobb alaptőkével és foglalkoztatottal (16.000 fő) rendelkező cégévé tette azt. A resicabányai vas- acélmű a következő működési struktúra alapján működött: kohók, kokszoló, acélművek, hengerművek, kovácsműhelyek, öntödék, híd- és fémelemgyár, keréktárcsagyár, gépgyár, fűrőgépgyár, fegyvergyár, elektromos gépgyár és mozdonygyár, amelynek éves termelési kapacitása száz egység volt. A gyáregység széles termékportfólióval rendelkezett. Gőzmozdonyokat, abroncsokat, küllőket és tengelyeket, egyéb vasúti alkatrészeket, acélhidakat, vasúti felüljárókat, épületeknél használt fémszerkezeteket, darukat, elektromos gépeket (motorok, generátorok, transzformátorok), horgokat gyártottak. *A két háború közötti időszakban a vállalat jelképe az 50 243 „Ferdinand király” elnevezésű gőzmozdonyok voltak. A gőzmozdonygyártást 1960-ban állították le, amikor is az iparág átállt a diesel és elektromos motorok gyártására. 1938-ban adták át a Kelnek-Karánsebes vasútvonalat, amely lehetővé tette az acélművek román nemzeti vasútvonal-hálózathoz való csatlakozását, anélkül, hogy a Temesvár felé vezető kerülőutat meg kellett volna tenni. A fegyvergyártás a két világháború közti időszakban is a vasmű egyik meghatározó termékszegmense maradt. A vállalat 1934-ben együttműködési megállapodást kötött a brit Vickers & Armstrong művekkel, így beindult a modern fegyvergyártás (légvédelmi ágyúk, vízalatti aknák, hídfőfektető berendezések) (Rieser 2001). A nagyon magas importárak arra kényszerítették a resicabányai*

üzemet, hogy folyamatosan fejlessze termelési berendezéseit, valamint építse ki saját termeléssel rendelkező beszállítói hálózatát.

A piac felosztására vonatkozó kartellmegállapodásokkal sikerült az UDR vas- és acélműnek biztosítania piaci pozícióját. Megállapodás jött létre 1924-ben az UDR és a „Közép-Európai Acélkartell” között, amelynek Ausztria, Magyarország, valamint Csehszlovákia acélművei voltak a tagjai. Az UDR ennek megfelelően 52,5%-os részesedéssel rendelkezett a hazai piacon (Gräf-Wolf 2021, 23. o.). Az acélmű 1938-ban érte el a legmagasabb termelési szintet és a legnagyobb nyereséget az első világháborút követően. A második világháború kitörésekor a gyár a romániai acéltermelés 80%-át, az öntöttvastermelés 75%-át, illetve a mozdonygyártás 50%-át adta. A resicabányai acélművek gyártott Románia szerte egyedül hengereltárut. A gyár fejlődése szempontjából lényeges mérföldkőnek számított az 1938-as év, amikor is együttműködési megállapodást írtak alá a bukaresti Malaxa Művekkel (Uzinele Malaxa), amely céggel egyben kartellmegállapodást is kötöttek. Az együttműködés a hadiipari termékek gyártásán túl két további területre is kiterjedt. Az osztrák licenz alapján gyártott, és a román vasúttársaság (CFR) által használt 142 sorozatgyártmányú mozdonyoknak akkora sikere volt, hogy az acélmű 1939-ben megkapta a Chicago székhelyű amerikai Atchison, Topeka, valamint Santa Fee (AT&SF) vasúttársaságok konzorciumának engedélyét a 142 sorozatszámú mozdony gyártására. *1940-ben a „Melaxa 151.001” mozdony volt a legnagyobb teljesítményű európai kontinensen gyártott mozdony.*

Az 1939. március 23-án aláírt német-román gazdasági megállapodás jelentős mértékben megváltoztatta a gazdasági élet bel- és külpolitikai keretfeltételeit. Az egyezmény értelmében Romániát szorosabban hozzákötötték a német birodalom által igénybe vett gazdasági térséghez. Max Auschnittet, a német nyomással szembehelyezkedő vezérigazgatót egy látszatpert követően letartóztatták. Ezt követően Auschnitt elveszítette az UDR-ben meglévő részesedését, amelyet átadtak Albert Günther Göring (1895 – 1966), Hermann Göring fiatalabb öccse számára. Ennek következtében a resicabányai Acélmű, mindenekelőtt annak szén- és acéltermelése szoros együttműködésben állt a linzi székhelyű Hermann Göring Érc és Vaskohó Birodalmi Művek Rt-vel (Reichswerke AG). A legfontosabb hadiipari cikk a Resicabányán gyártott SRT-128 elnevezésű páncélos volt (Gräf-Wolf 2021, 24. o.). A második világháború idején az acélművek tizenkilencezer embert foglalkoztatott. Az alkalmazottak 60%-a román, 30%-a német, míg 10%-a magyar nemzetiségű volt. A saját kitermelésű barna- és feketeszén szűkössége miatt az acélmű egyre több szenet importált Lengyelországból és Csehszlovákiából. A vasúti összeköttetés biztosította, hogy az acélmű széleskörű piachoz jusson, illetve energiaszükségletét át tudja állítani szénre. A vasmű működéséhez szükséges energia és vízmennyiség biztosítása érdekében 1943-ban átfogó stratégiai koncepciót dolgoztak ki a Berzau folyón található vízerőművek fejlesztésére. A resicabányai vas- és acélművek távol esett a fronttól, így azon kevés romániai nagyvállalat közé tartozott, amely nem volt kitéve a szövetségesek légitámadásainak. *A vörös hadsereg 1944 szeptemberében foglalta el az iparvárost. 1945 januárjában nyolc-kilencezer kollektív bűnösséggel vádolt bánásági hegyvidéki német lakost, köztük számos resicabányai és aninai bányászt és vasmunkást, szakszervezeti tagokat és szociáldemokratákat deportáltak több éves kényszermunkára a Szovjetunióba a háborús károk helyreállítására.* A Resicabányán tervezett „Melaxa” elnevezésű személyautó gyártásával a háborús gazdaságról a békegazdaságra történő átállást próbálták elősegíteni. 1946-ot követően a legfontosabb cél a termelési kapacitások bővítése volt az ország mielőbbi újjáépítésének érdekében, illetve a Szovjetunió felé teljesítendő jóvátételi

kötelezettségek végrehajtása. Romániának egészen 1953-ig komoly összegű jóvátételt kellett fizetnie a Szovjetunióknak, amely leginkább a megtermelt ipari javak elszállítását jelentette. A termelőeszközök leszerelésére, valamint elszállítására ritkán került sor. Románia egyre erősebb szovjet befolyás alá kerülése megpecsételte a resicabányai vas- és acélmű további sorsát. 1948. június 11-én államosították a gyárat, a háromszázötvenegy államosított nagyüzem és pénzüzet között a resicabányai vasmű kiemelt helyen szerepelt. A vasmű államosításakor 22.892 munkavállalót foglalkoztatott, és Románia legnagyobb árbevételű vállalatának számított. Az államosítást követően az üzemben a központi tervutasítás vette át az irányítást.

Államszocialista iparosítás – a tervutasításos rendszer

A központi tervutasítás időszakát államszocialista iparosításként írhatjuk le, a nagyon erőteljesen mezőgazdasági jellegű Románia ebben az időben agrár- és ipari országgá alakult. Ebben az időszakban nemcsak a gazdasági rendszer, hanem a politikai is rendkívüli mértékben megváltozott, amely nagyban átalakította a társadalom szerkezetét is. A Resicabányára is jellemző erőteljes államilag irányított urbanizáció a pártállam iparosítási és modernizációs törekvéseire volt visszavezethető. A szocialista népgazdaság rendszere a termelőeszközök állami tulajdonán, valamint a hatósági árak rendszerén nyugodott. Az ország iparosítása, villamosítása, valamint a termelés gépesítése vált a szocialista gazdaság jelszavává. A Román Népköztársaság gazdasági fejlődését 1949-et követően az ötéves tervek határozták meg (első ötéves terv: 1951-55). A resicabányai vasmű államosítását követően meglehetősen változatos volt a gyár szervezeti felépítése. A román gazdaság átszervezésével 1946-ot követően egyes szovjet-román vegyesvállalattá alakították a vasművet (Szovroms) (Gräf-Wolf 2021, 27. o.), amely 1952-ben két céggé vált szét: egy fémfeldolgozó, illetve egy fűrógépeket gyártó céggé. Mindkét vállalat 1954-ig, a szovjetek Resicabányáról történő kivonulásáig tartotta meg elnevezését. A Dél-Kelet Európa legnagyobb gyárának számító resicabányai acélmű termelésének meghatározó részét a Szovjetunió igényeinek megfelelően alakította ki. A két vegyesvállalat fúzióját követően jött létre 1954-ben a Resicabányai Kohászati Művek (Combinatul Metalurgic Resita), amely a Nehézipari Minisztérium fennhatósága alatt állt. A szocializmus időszakában a romániai beruházási terv nagyon jelentős szerepet biztosított az iparnak, ennek megfelelően az ipar részaránya a GDP-n belül 1950 és 1965 között 46,6%-ról 57,3%-ra emelkedett. Az 1965-ben kezdődő Ceausescu-rezim tovább folytatta a tervgazdaság feszes rendszerét. 1968-ban új, óriási termelési kapacitással rendelkező acélművet helyeztek üzembe Galatiban. Az erőltetett export- és a visszaszorított importpolitikának köszönhetően 1982-1985 között sikerült stabilizálni az ország külgazdasági pozícióját, viszont az üzemek és a lakosság ellátása folyamatosan romlott.

A resicabányai vasmű életében jelentős vívmánynak számított az 1960-as évektől két csúcsmínőségű termék gyártása, nevezetesen a 2100 lóerő erősségű mozdonyokhoz gyártott dieselmotor, valamint a szovjet licenz alapján gyártott, a Vaskapu vízerőmű egyes kapujánál használt 178 MW teljesítményű Kaplan turbina. Míg a resicabányai vas- és acélmű az 1960-as évek közepéig vonzotta a legjobb szakembereket, „az egész ország kiegyensúlyozott fejlődését” célul tűző gazdaságpolitika jegyében Ó-Romániában, Galatiban és Targoviste városokban új acélműveket és gépgyárakat hoztak létre, amelyek szép fokozatosan elszívták Resicabányáról a jó műszaki munkaerőt.

Az ipari termelés visszaszorulása Resicabányán

Romániában is lezajlott 1989-90-ben a politikai rendszerváltás, amely véget vetett a gazdasági elmaradottság felszámolását célzó államszocialista kísérletezésnek. A piacgazdaságra történő átállás leggyorsabb módját a privatizációban látták az akkori döntéshozók. A vállalat a versenyképtelen termelés következtében elveszítette bel- és külföldi piacainak nagy részét. A versenyképesség fenntartása érdekében az 1990-es években leállították bizonyos termékek gyártását. A resicabányai vasmű (Combinatul Siderurgic S.A. Resita) 94,49%-át értékesítették 2000. augusztus 16-án az amerikai Minneapolis székhelyű, Noble Ventures Entrepreneurs Inc. társaság számára. A kétezzer főt foglalkoztató acélművet 2004-ben a német, kölni székhelyű Sinara Handel GmbH vette át, amely cég a legnagyobb orosz csőgyártó vállalathoz, a TMK Holdinghoz tartozik. Az orosz kötődés megjelent a resicabányai vállalat elnevezésében is (TMK Resita S.A). Az Oroszország által Ukrajna ellen indított háború következményeként a resicabányai vasmű egy szerb vállalat tulajdonába került.

A bányási hegyvidék háromszáz évre visszatekintő, egykoron egységes és magas teljesítményt produkáló, tízezreknek munkahelyet biztosító ipari bázisai mára jóformán mind lakat alá kerültek. A bányási régió illusztris vasipari gazdaságtörténete sajnálatos módon napjainkra jószerével véget ért.

Összefoglalás és kitekintés

Az 1718. évi pozserováci békekötést követően a bányási hegyvidék területén rendkívül dinamikus gazdasági fejlődés vette kezdetét, miután a Habsburgok kiverték a törököket Magyarországon déli részéről. A 18. század elején az egész Bányászat területe a folyamatos török támadásoknak köszönhetően rendkívül gyéren lakott és fejletlen régióként számított. A törökök kiűzését követően a császári udvar elsődlegesen dél-német területekről származó parasztokat és kézműveseket telepített a Bányászat alföldi síkvidékeire, míg a hegyvidéki régióba mindenekelőtt osztrák, cseh és morva bányászok és faipari munkások érkeztek. A 18. század során jellemző betelepítéseknek köszönhetően a Bányászat kimondottan soknemzetiségű régióvá vált, ahol a számarányában meghatározó német, román, magyar, szerb nemzetiségek mellett cseh, szlovák, horvát, valamint bolgár nemzetiségű telepések is letelepedtek. A bányási hegyvidék érc- és kőszénbányái remek alapot biztosítottak a nehézipar, a vas- és acélgépipar számára. A magántulajdonban lévő Osztrák-Magyar Vasúttársaság (STEG) létrehozása óriási lendületet adott az integrált nehézipari termelés régióbeli kialakításának és fejlődésének, a „magyar Pittsburg” megalakulásának egészen a Bányászat három részre osztását eredményező Trianoni békeszerződés hatálybalépéséig. Az első világháborút követően a resicabányai székhelyű vas- és acélgépipar még sokáig megőrizte kimagasló jelentőségét. A resicabányai nehézipari központ a Galatiban és Targovistében létrehozott acélművek révén komoly versenytársakat kapott, viszont a térség ipari termelésének igazi visszaesése a szocialista rendszer 1990 évi összeomlását követően következett be. A bányási hegyvidék multietnikus és multikulturális heterogenitása mára már a múlté. A magyarországi szempontjából mindig is szórványnak számító bányási hegyvidéket, a mai romániai Krassó-Szörény megyét a viszontagságos huszadik század végére a meghatározónak számító németajkú kisebbség jószerével elhagyta. A második világháborút követő Szovjetunióba történő deportálások, majd az 50-es évek romániai Barágán síkságra történő politikai deportálások, a kommunista diktatúra elnyomása és államosítása az ország elhagyására készítette a német kisebbséget,

amely a Ceausescu-diktatúra szétesésekor érte el tetőfokát. Az ipari termelés visszaesése értelemszerűen magas munkanélküliséget eredményezett, amely miatt a térségre mind a mai napig nagyon jellemző az el- és kivándorlás.

A turizmus és szolgáltatóipar fejlesztése jelentheti a megoldást a térség gazdasági fellendülése szempontjából, ehhez azonban előbb ki kell építeni a magas színvonalú infrastruktúrát.

Felhasznált irodalom

Baumann, Julius (1989): *Geschichte der Banater Berglandsdeutschen Volksgruppe*, Eckartschriften Heft 109, Österreichische Landsmannschaft Wien

Dama, Hans (2016): *Gewaltiger Fortschrittsschub im banater Bergland* <https://www.banater-schwaben.org/nachrichten/dokumentation/dokumentation-detail/1602-gewaltiger-fortschrittsschub-im-banater-bergland/>

Dama, Hans (2006): *Österreich und die Banater Schwaben Festschrift, An der Schwelle zum 100-jährigen Jubiläum des Verbandes der Banater Schwaben Österreichs (1907-2007)*, Im Auftrag der Stiftung der deutschsprachigen Heimatvertriebenen aus dem Sudeten-, Karpaten-, und Donauraum, Wien: Pollischansky

Eperjesi Zoltán (2023): A Bánság német ajkú népessége a 19. és 20. század fordulóján, *Humán Innovációs Szemle*, 14(2). 66-85. o. DOI: <https://doi.org/10.61177/HISZ.2023.14.2.5>

Friedmann, Günther (2018): 300 Jahre Industrie im Banater Bergland. In: Aneta und Walther Konschitzky szerk. *Banater Kalender 2019*, Erding: Banater Verlag, 268-281. o. ISBN 978-3-9817676-6-7

Gedeon Magdolna (2020): *Abszolutisztikus törekvések a magyarországi ércbányászat és kohászat terén a 18. században*, Miskolc: Miskolci Egyetemi Kiadó.

Gräf, Rudolf – Wolf, Josef (2021): *Die Reschitzaer Werke 1771 – 2021: Entwicklungsphasen, Organisation, Infrastruktur und Produkte: eine Einführung*. Cluj-Napoca : Rumänische Akademie, Zentrum für Siebenbürgische Studien.

Henkel, Jürgen (2022): Die Banater Schwaben – Geschichte, Schulwesen, Kultur, in *Christentum und kirchliches Leben im Banat in Geschichte und Gegenwart*, Sibiu/Hermannstadt: Schiller Verlag, 83-96. o.

Hromadka, Georg (1993): *Kleine Chronik des Banater Berglands*, München: Verlag des Süddeutschen Kulturwerks.

Jancsó Árpád (2022): *Bánát első vasútja: az Oravica-Báziás-vasútvonal története*. Kolozsvár: Erdélyi Múzeum Egyesület, ISBN 9786067392043

Jancsó Árpád (2022): *Bánát első vasútja. Az Oravica-Báziás vasútvonal*, XXVI. Nemzetközi Építéstudományi Konferencia – ÉPKO

Kókai Sándor (2010): *A Bánság történeti földrajza (1718-1918). A Bánság helye és szerepe a Kárpát-medence földrajzi munkamegosztásában*, Nyíregyháza: Nyíregyházi

König, Waldemar – Lupsiasca, Karl Ludwig – Tigla, Erwin Josef (2018): *Die Banater Berglandsdeutschen: ein Handbuch*. Reschitza: Verlag „Banatul Montan” 1-429. o. ISBN -10: 9731929924

Marjanucz László (2017): *A Temesi Bánság vázlatos történeti útja 1716–1848*. Makó: Makói Múzeumért és Kultúráért Alapítvány.

Rieser, Hans Henrich (2001): *Das rumänische Banat: eine multikulturelle Region im Umbruch*. Geografische Transformationsforschungen am Beispiel der jüngeren Kulturlandschaftsentwicklung in Südwestrumänien. Schriftenreihe des Instituts für donauswäbische Geschichte und Landeskunde, Stuttgart: Franz Steiner Verlag.

Sterbling, Anton (2022): Das Banat als historischer Sozial- und Kulturraum, in: *Christentum und kirchliches Leben im Banat in Geschichte und Gegenwart*, Sibiu/Hermannstadt: Schiller Verlag, 39-51, o.

Sterbling, Anton (2016): Der erste Weltkrieg, das Ende der Habsburger-Monarchie und das Banat in: Ulbricht, Justus H.: *Das Ende des Alten Europa. Der erste Weltkrieg in Geschichte und Erinnerung mitteleuropäischer Regionen*, Dresden: Sächsische Landeszentrale für politische Bildung, 97-107. o.

Wessely, Johann (1937): *Der Banater Bergbau von 1717 – 1780 und seine bevölkerungspolitische Bedeutung*, Wien

Wilfried, Heller (2020): *Rumänien: Bilder aus einer verlorenen Zeit*. Eine fotografische Landeskunde vor und nach der Wende, Hermannstadt, Bonn: Schiller Verlag.

Windberger, Josef (2013): *Meine Heimat*, Reschitza: Banatul Montan Verlag.

THREE HUNDRED YEARS OF INDUSTRIAL HISTORY IN THE MOUNTAINS OF BANAT

ZOLTÁN EPERJESI

After the peace treaty of Posserovac in 1718, the Banat Mountains region experienced a very dynamic economic development after the Habsburgs drove the Turks out of the southern parts of Hungary. At the beginning of the 18th century, the whole of the Banat region was an extremely sparsely populated and underdeveloped region due to the constant Turkish invasions. Following the expulsion of the Turks, the imperial court settled peasants and craftsmen, primarily from southern German areas, in the lowland plains of the Banat, while the mountainous region was populated primarily by Austrian, Czech and Moravian miners and woodworkers. Thanks to the settlements in the 18th century, the Banat became a distinctly multi-ethnic region, where, in addition to the majority German, Romanian, Hungarian and Serbian nationalities, settlers of Czech, Slovak, Croatian and Bulgarian nationality were also present. The ore and coal mines of the Banat Mountains provided an excellent base for heavy industry, iron and steel production. The foundation of the privately owned Austro-Hungarian Railway Company (STEG) gave a huge boost to the establishment and development of integrated heavy industry in the region, from the creation of 'Hungarian Pittsburgh' until the signing of the Treaty of Trianon, which led to the division of the Banat region into three parts. After the First World War, iron and steel production in Resicabánya remained of outstanding importance for a long time. The heavy industry centre of Resicabánya faced a strong competition from the steelworks in Galati and Targoviste, but the real decline in industrial production in the region came after the collapse of the socialist regime in 1990. The decrease in industrial production has naturally led to high unemployment, which has resulted in a high rate of emigration. The development of tourism and services could be the solution to the region's economic recovery, but this would require high-quality infrastructure.

Keywords: multi-ethnic and multi-cultural heterogeneity, settlers, industrialisation, iron- and steel industry, locomotive and bridge production