

TÁRCZA

**A salgótarjáni köszénbányászat keletkezése
és eddigi fejlődésének rövid története.**

I. rész

Felolvastatott a nógrádmegyei tantestületnek 1880. szeptember 9-én és 10-én Salgótarjában tartott közgyűlésén az inaszói b.telepen.

Mélyen tisztelt közgyűlés!

Szeretett kartársak!

Itt és körül – ki tudná megmondani hány mértföldnyi területen – az ősvilág megkövesült flórájának temetője terül, és mi – ki tudná megmondani hány ezred év utáni népei a földnek – e temető fölött állunk.

Itt az előttünk tátongó tárnaszáda bejárat a behantolt néhai növényvilág katakombáiba...

Ki merte volna álmodni csak egy fél század előtt is, hogy ezen rengeteg erdőség és részben terméketlen, kopár hegyek alatt annyi tömértelen, égő kincs van elrejtve és hogy a század tomboló, süstörgő vasszörnyetegeinek számára itt terem a takarmány?

Ki merte hinni, hogy az ó világi Vulkanus, midőn az ő isteni hatalmát és uralmát megdöntötte az emberi ész, ide rejtse el a tűz éltető elemét: a köszenet?...

A fürkésző ember kikutatta azt és a százezred éves háromfejű Karancs erdőborította orma, a középkor rabló várának omladékát szirthomlokán emelő délczeg Salgó és a sziklakoronás Pécskő bércze bámulva tekintenek alá: a hajdanta oly csendes, elhagyatott völgyek miként kezdenek megelevenülni nyüzsgő emberektől.

Elnézik a haragosan prüsszkölő, pipáló gőzvonatok kígyóit, melyek szüntelen, éjjel és nappal, föl s alá csavarognak; elnézik, hogyan támad a ciklopsok műhelye, mely negyvennél több, kisebb nagyobb kürtön okádja fáradhatlanul a gőzt, füstöt — s a mely a sötét éjszakában, résein keresztül száz tűzszemével rémit.

Mi ez voltaképen? a pokol fantasticus rémképe e ez, a milyenről Dante álmodott?... Nem, ez különb annál: itt gyúrnák, főzik, faragják, fűrészelik a legbecsesebb érczet: a vasat.

Csodálják, miként épül lak lak után; hogyan rejtik el a régi szalmafedeles vityillókat formás épületek; hogyan támadnak egész telepek valami tündér varázsütésére. Az egykor zordon, kopár hegyhátak miként alakulnak át kertekké, ligetekké; hogyan fojtják el a kórlehelő mocsár ingoványait; s végre meglepetve hallják: miként ott bent, bent a föld gyomrában mind mélyebben és beljebb zsongani, terjedni kezd egy eddig ismeretlen, soha nem hallott hang: a csákányok csattogása. Mi ez? hát az ember vállalkozott a vakondok munkájára?

Mindezeket a csodaváltozásokat úgy nem bírják megérteni a köröskörül bámészkodó hegyormok; nem hiába hogy kőkemény a koponyájuk...

Mily bús világa volt itt 40 év előtt a tarjáni jó palócznak! Azt hihette a jámbor, hogy őt a gondviselés csakugyan a koplalás végett teremtette! Mindenesetre „loufő“ kellett ahhoz a vállalat-hoz: idetelepedni, a hol kenyér se terem. De hát gondolá Matyó, ha már itt kellett születni, itt maradok én, kibőjtölöm a nyomorúságot, s megrakta fecskéfészek kalibáját a vizmarta hegyszakadékok oldalában onnan nézte határának dicsőséges paflagoniáját; és ha kenyérre éhezett – mert a paflagonia ilyen portékát nem igen terem – akkor le kelle szegénynek az alföldi kanáánba vándorolnia zabot hegyezni, azaz hogy kasza-kapálni.

A salgótarjáni népélet ősmundaköréből egyetlen és annál becsesebb adat maradt fön, és e boldog adat az, hogy a faluban emberemlékezet óta nem vala több egy pár árva csizmánál, s így a kenyeretlen Tarjában a suszter triplán halhatott volna éhen.

„Sed tandem” csoda történt, mint a jó palócz tartja. Elsült a kapanyél. A tenger közepéből felmerült egy tündérsziget és ez a sziget San Francziskó, azaz hogy Salgótarján.

Néhány röpké év alatt a pár száz törzslakó meggyarapodott 7000 re.

Nem eszik már cziberét itt senki, nem köll Matyónak lefáradni az alföldre, ha kenyérre éhezik; ur lett, pénze van, vehet már a szomszédban is a mi csak köll, még kávé is. A pénzmagot ingyen most se mérik: nehéz dolog a bányász munka, hanem aztán egy jó van mellette, az t.i. hogy a fáradságért derekasan megfizetnek.

A bocskor uralma is lejárt, van már csizma elég, még pedig olyan nyalka magassarkú, hogy szinte keresztül lehet alatta kukkantani, az ám... magyarázza ezt dicsekedve egy vén törzsökös palóczbátya.

A hazánk legnagyobb regényírója, Jókai Mór által megörökített, poetikus fekete gyémántokról emberöltő idők óta tudtak a vidék lakói annyit, hogy: ez a mocsoda, hogyis mondjam: fekete izé ég ám, ha meggyújtják, de tovább nem voltak rá kíváncsiak.

Volt elég tüzelőjük fában, nem szorultak még a szénre. Azt pedig, hogy akad e szén a hegyben, minden „inzsinörösködés” nélkül igen könnyen megtudhatták: hiszen ma is számos helyen, a dombok keblét meghasogató vizszakadások kaczerkódva feltárják a föld eme fekete titkát: a köszönet.

Első szakszerű kutatást néhai Véber Alajos bányamérnök végzett itt Inaszon 1848-ban egy Mosbrugger Jeromos nevű bécsi vállalkozó megbízásából. A sikeres kutatás után nyomban kibérelték a bányászatot az akkori birtoktulajdonos báró Prónai Alberttől 20 évre.

Ez a felénk tátongó „Mária” tárna az őstárna, hol az első lesujtott csákány 7 láb vastag, legjobb minőségű fény-szénrétegbe vágott, s az első felharsanó „Glück auf!” (Szerencse fel!) proklamálta Salgótarján szerencsését és jövőjét!

De mily viszontagságos sora volt proskribálva e bánya számára a jövő könyvében. Hány birtokos kezén, mennyi katasztrófán kellett e vállalatnak keresztül esnie!? Erről vázlatosan néhány vonást.

A cs. kir. dunagőzhajózási társaság volt azon időben t. i. 1848 év táján, a legtöbb szenet fogyasztó vállalat hazánkban. Ez, az oraviczai és esztergomi szénen kívül még a salgótarjáni friss-hírű szénre is kötött szerződést, még pedig 11 évre.

Ezen kívül megrendeléseket tett a nagy Széchenyink befolyása alatt álló tiszahajózási vállalat, továbbá a halápi cukorgyár és az egri gőzmalom.

Az üzlet ez időben fokozatosan haladt; 142 ezer bécsi mázsát termeltek az első évben, a tizedik évben már csaknem kétszer annyit: 250 ezer bécsi mázsát.

Hanem 1859-ben a ragyogó üzlet csillaga elhomályosult. A dunagőzhajózási társasággal kötött szerződéses 11 év lejárt. Ez pedig megvásárolta magának időközben a jobban kezeügyére eső pécsi szénbányákat, Salgótarjától végkép megvált. Salgótarján ekként elvesztvén legnagyobb megrendelőjét, egyszerre aláhanyatlott bányászata; sőt egy időben vevők teljes hiányában a munka be lett állítva.

1861-ben br. Prónay Albert volt az, ki a pangó bányaüzletet felelevenítette egy „Szt. István” cím alatt alakult köszénbánya részvény társaság által, mely így szilárdabb alapokon erős bizalommal fogott újra a termeléshez.

Folytonosan egy nagy akadály korlátozta e vállalat kifejlődését, s ez akadály volt a szállítás nehézsége s a közlekedés hiánya. Szekéren hordták a szenet a rendelési távol helyekre, Budapestre, Szolnokra, Poroszlóra, Egerbe hová.

E bajon segítettők tervbe hozatott egy 16 és fél mérföldnyi hosszú lóvonatú vasút építése Budapestig; hanem ekkor előállott Ns. Zemlinszky Rezső bánya mérnök ur, a salgótarjáni kőszénbánya részvénytársulat jelenlegi igazgatója; egy éles érvekkel támogatott indítvánnyal, miszerint előnyösebbnek mutatja ki egy rendes vágányu vagy sinszélességű mozdonyvasut kiépítését. Érvei győztek, indítványa el lett fogadva s az építési, engedély is kieszközölve, de fájdalom – állami biztosíték nélkül.

Ezen, egy világpálya jelentőségére hivatott vasút kiépítése iránt, mely a jól számító szakértők által kiválóan jövedelmezőnek véleményeztetett, s fényes, ma már számítás felett is bevált reményekkel kecsegtetett: az akkori bécsi kormány, ki tudja mi okból, nem érdeklődött, s azért minden állambiztosítékot e vállalatról megtagadott, szintugy a későbbben megalakult magyar kormány is.

A részvénytársaság ily kedvezőtlen, súlyos körülmény daczára, így magára hagyatottan is – a mi első példátlan eset Magyarországon – ön erejéből vállalkozott a nagy feladat megoldására. És sikerül is azt keresztül vinni, ha – a midőn már az építésnél a sínek nagy részének lerakásáig haladtak – be nem üt egy mesterségesen tőzsdeileg előkészített pénzválság, mely nagy súlyával a vállalatot egyszerre csőd alá meríté.

Ez történt 1865-ben. Két évig pangott ezután minden: a vasut építésbe fektetett 10 millió tőke parlagon hevert, romlásnak és pusztulásnak indultak a félbe és elhagyott építmények, épület anyag, eszközök, és ezekkel együtt pangottak a bányák.

Ily szorongó, válságos helyzetben gróf Forgách Antal erélye, szakismerete, tapintata életre támasztotta ezen megbénított, de életrevaló vállalatot s így lett aztán, hogy 1867-ben májusban, a kormányoktól kieszközölt némi előlegből végleg kiépített Budapest-Tarjáni pályán az első mozdony robogott végig; a menten 4 ezer mázsa szénnel kezdte meg a napi forgalmat.

(Első rész vége)

Müller János