

# EXPORT UHORSKÝCH ŽELEZNÝCH RÚD ZO SPIŠSKEJ, GEMERSKEJ A BORŠODSKEJ ŽUPY DO ŽELEZIARNÍ V RAKÚSKOM SLIEZSKU A NA SEVEROVÝCHODNEJ MORAVE (1856–1914)<sup>1</sup>

Lukáš Patera

## Lukáš Patera: Export of Hungarian Iron Ores from Spiš, Gemer and Boršod Counties to Ironworks in Austrian Silesia and North-Eastern Moravia (1856–1914)

*The presented study deals with the business of Austrian mining companies in the Spiš-Gemer mining area and today's North Hungarian Boršod County from the middle of the 19th century to the outbreak of World War I. These areas served Austrian and Prussian entrepreneurs as an important source of iron ore, which they shipped to their ironworks outside Hungary after extraction. The massive export of iron ores caused considerable resentment in Hungarian economic circles, but the Hungarian government was unable to adequately intervene against it. In the second part of the study, the ore base of the three most important ironworks in Austrian Silesia and North Moravia is presented, namely Třinec Ironworks, Vítkovice Ironworks and Žofinská huť (Sophia Foundry).*

**Key Words:** Mining, Export, Zips, Gemer, Borsod, Mining Industry, Ironworks, Třinec, Vítkovice

### Úvod do problematiky

Od polovice 19. storočia sa spišsko-gemerská banská oblasť vo vtedajšom Hornom Uhorsku stáva jednou z najdôležitejších oblastí ťažby železných rúd v Zalitavsku. Jej význam prudko stúpala od 70. rokov 19. storočia, kedy boli dokončené prvé železničné trasy, umožňujúce lacnejšiu a rýchlejšiu prepravu železnej rudy a železiarskych produktov. Záujem rakúskych a pruských montánnych spoločností o uhorskú rudu nakoniec vyústil k masívnemu odkupovaniu banských oprávnení a polí, čím sa mnohé výnosné železorné ložiská dostávali do rúk podnikateľov mimo hraníc Uhorska. Kým doposiaľ sa ruda spracovávala hlavne na uhorskom území, od 80. rokov 19. storočia sa začínal zvyšovať export surovej železnej rudy mimo Zalitavsko a putoval ako surovina do veľkých sliezskych a moravských železiarní. Na prelome storočí sa už jedna tretina z celkovej ťažby železných rúd v Uhorsku vyvážala do zahraničia (chápané aj v zmysle Predlitavska<sup>2</sup>), čo vytváralo nevôľu uhorských hospodárskych kruhov a videli v tom citelný problém pre štátne hospodárstvo. Ťažiar z Rakúskeho a Horného Sliezka brali uhorské banské revíry ako dôležitý zdroj nerastných surovín, ale väčšinou nemali záujem o výstavbu hút a železiarskych prevádzok na uhorskom území. Do konca

1 Táto štúdia bola spracovaná v rámci Dotačného programu Podpora vedy a výskumu v MSK 2021, projektu s názvom Podpora talentovaných študentů doktorského štúdia na OU V., ev. č. smlouvy 00280/2022/RRC.

2 Doboví uhorskí publicisti ako aj uhorská vláda označovali mimouhorské časti habsburskej monarchie ako zahraničie a to aj napriek tomu, že po vyrovnaní v roku 1867 mala celá monarchia jednotný trh a spoločné colné územie. Peter KÓNYA a kol., *Dejiny Uhorska (1000–1918)*, Bratislava 2014, s. 661.

19. storočia tak boli v obvode Banského kapitanátu v Spišskej Novej Vsi založené iba dve väčšie železiarne (Likier, Krompachy). Okolo roku 1900 sa tak do železiarní v Prusku, Sliezsku a Rakúsku exportovalo 38,2 % z celkovej uhorskej ťažby. Tento problém bol v priamom obvode spišskonovoveského banského kapitanátu ešte výraznejší, nakoľko tu pôsobila prevažná väčšina zahraničných firiem a export zo Spiša tak dosahoval úrovne až 80–85 %. Drvivá väčšina rúd sa vyvážala v upravenom (praženom) stave, keďže takmer všetky banské závody v skúmanej oblasti disponovali vlastnými pražiacimi pecami. Export rúd bol vážnym problémom pre tieto banské oblasti najmä z dôvodu absencie väčších hutníckych závodov, kde by sa mohli tieto rudy konečne spracovávať a kde by sa mohlo vyrábať železo a železiarske výrobky. S tým súviseli aj sociálne problémy; podľa slov Košickej obchodnej a priemyselnej komory mohli veľké huty a prevádzky na seba naviazať veľké skupiny pracujúceho obyvateľstva, priniesť rozvoj viacerým upadajúcim regiónom a hlavne spomaliť alebo zastaviť emigráciu do Ameriky, ktorá bola v tomto období na značnom vzostupe.<sup>3</sup>

Problém s exportom rudy a vyššie uvedenými hospodárskymi a sociálnymi dôsledkami sa stal diskutovanou témou v uhorskej vláde, medzi hospodárskymi elitami aj medzi odbornou verejnosťou. Svoje protesty uhorskej vláde adresovali aj samotné banské kapitanáty a komisariáty, obchodné a priemyselné komory a vo svojich dielach na tento problém narážajú aj doboví montánni publicisti. Kritizovaná bola aj politika štátnych železníc (MÁV) a Košicko-bohumínskej železnice, ktoré zvýhodňovali zahraničné banské spoločnosti v cene taríf pri preprave rúd cez uhorské územie.<sup>4</sup>

Ako jedna z prvých inštitúcií kritizujúcich enormný vývoz bola Košická obchodná a priemyselná komora. V roku 1899 zaslala uhorskému ministrovi obchodu okrem výročnej správy aj žiadosť o konanie vo veci obmedzenia vývozu železnej rudy mimo uhorských hraníc. Podľa záznamov pôsobilo v Spišskej, Gemerskej a Boršodskej župe<sup>5</sup> šesť veľkých banských spoločností, ktoré dobývali železnú rudu a zároveň väčšinu alebo celú produkciu vyvážali do Predlitavska a Pruska. Na Spiši to bola najmä Těšínska komora arcikniežaťa a Albrechta (po roku 1895 arcikniežaťa Friedricha) Rakúsko-Těšínskeho s baňami v Bindte

3 Pozri Archív Vítkovice a.s., fond Vítkovické horní a hutní těžirstvo 1828–1945 (ďalej len VHHT), kart. 2131, inv. č. 7388; Martin RUSŇAK, *Banský a železiarsky priemysel v Gemeri (a na Spiši) v období prechodu rakúsko-uhorského kapitalizmu voľnej súťaže do štádia imperializmu (1880–1918)*, Obzor Gemera, roč. XIV, č. 2, 1983, s. 85.

4 Problematika exportu železných rúd mimo uhorské územie je dodnes značne nespracovanou témou, spomína sa len v prácach niekoľkých historikov, napr.: Zoltán REMPÖRT, *Magyarország vasgyártása a dualizmus korában (1867–1918)*, Budapest 2005; Otakar MRÁZEK, *Vývoj průmyslu v českých zemích a na Slovensku od manufaktúry do roku 1918*, Praha 1964, s. 360–370; M. RUSŇAK, *Banský a železiarsky priemysel*, s. 82–91; Iván BEREND a György RÁNKI, *Magyarország gyáripara az imperializmus első világháború előtti időszakában 1900–1914*, Budapest 1955, s. 189–205 a iní. Výraznejšie sa tento problém spomína iba v dobovej literatúre a prameňoch, citovaných v tejto práci. Z tohto dôvodu túto štúdiu je potrebné brať ako náčrt do problematiky, ktorá vyžaduje podrobnejšie a dlhotrvajúce spracovanie.

5 Boršodská župa sa rozprestierala na severe dnešného Maďarska, v okolí priemyselnych miest Ózd a Miškolec, susedila s Gemerskou župou s ktorou mala hospodárske väzby (nachádzalo sa tu niekoľko významných železiarní, kam sa vozila ruda z Gemera). Dnes tvorí súčasť spojenej Boršodsko-Abovsko-Zemplínskej župy na severovýchode Maďarska.

a Máriahute, Vítkovické banské a hutné ťažiarstvo s baňou v Koterbachoch a pruské firmy Oberschlesische Eisenbahn-Bedarfs A. G. s baňou v Roztokách a spoločnosť Vereinigte Königs- und Laurahütte A. G. s baňami v okolí Gelnice. (Po roku 1901 k týmto firmám pribudla aj hornosliezská spoločnosť Oberschlesische Eisenindustrie A. G. so závodom vo Vondrišla, ktorá vyťaženú rudu prepravovala do železiarne Julienhütte v Hornom Sliezsku). Na Gemeri bola situácia lepšia, nakoľko tu mala väčšinu v baní vo vlastníctve Rimamuránsko-šalgótarjánska železiarska spoločnosť a tiež uhorský štát. Obaja podnikatelia spracovávali železnú rudu vo vlastných železiarňach na území Uhorska. Jednou z mála výnimiek na Gemeri bane grófa Juraja IV. Andrássyho v Malom vrchu a v Drnave, ktorých produkcia bola exportovaná do troch železiarní v Hornom Sliezsku (Hubertushütte, Julienhütte a Donnersmarckhütte). V Boršodskej župe bolo vlastníkom najväčšej železorzudnej bane v Rudabányi Vítkovické banské a hutné ťažiarstvo (prostredníctvom ťažiarstva Borsodi Bányatársulat, viď nižšie). Celá produkcia bola vyvázaná do Vítkovických železiarní, čím sa Boršodská župa stala po Spiši druhým najväčším vývozcom železnej rudy. Avšak kým zo Spiša bolo v rokoch 1889 až 1898 vyvezených 81,8 % produkcie baní, z Boršodu sa vyvážalo až 98,8 % vyťažených rúd. V uvedenom období vzrástol export zo Spiša zo 100 tisíc ton v roku 1889 na 340 tisíc ton v roku 1898. V prípade Boršodu sa v uvedených rokoch zvýšil zo 120 tisíc na 230 tisíc ton. Vysokú mieru exportu rúd zo spišských baní sa nepodarilo zvrátiť ani novo založeným Krompašských železiarňam v majetku Pohornádskej uhorskej železiarskej spoločnosti, pretože jej výstavba trvala prídlho a spočiatku dokázala na seba viazať len 12 % z celkovej spišskej ťažby a aj to len z rudného ložiska, ktoré bolo v majetku tejto spoločnosti.<sup>6</sup>

Košická obchodná a priemyselná komora vyjadřila obavy o osud spišských a boršodských železorzudných baní a ako jedna z prvých uhorských inštitúcií navrhla trojicu jednoduchých opatrení proti nadmernému vývozu rudy. Navrhla zvýšiť železničné tarify na prevoz železnej rudy alebo zvýšenie cla. Ďalej hovorila o úradnom regulovaní vývozu a stanovení kvót na povolené objemy vyvážanej rudy a napokon žiadala obmedzenia na poskytované železničné vozne pre cudzie banské spoločnosti. Tieto opatrenia ostali nevyslyšané, nakoľko s poklesom ťažby panovali obavy zo straty zamestnania stoviek baníkov. Začiatkom 20. storočia sa pohľad na dobývanie uhorských rúd cudzími spoločnosťami premenil. Cieľom uhorských hospodárskych kruhov už nebolo zakázať či výrazne obmedziť cudzím ťažiarom dobývať rudy na uhorskom území, ale snažili sa dosiahnuť to, aby uhorská ruda bola spracovaná na domácom území domácimi pracovnými silami, čím by ekonomicky aj sociálne pozdvihla nielen uhorské hospodárstvo, ale aj jednotlivé montánne regióny. Protesty mali slabý, alebo žiadny účinok; uhorská vláda sa obávala odlivu zahraničného kapitálu v dôsledku sprísnených podmienok ťažby či zastaveniu dodávky uhlia a koksu z Predlitavska pre uhorské závody, navyše v tejto otázke neboli jednotní ani samotní podnikatelia, ťažiarci či predstavitelia štátnych úradov.<sup>7</sup>

6 Archív Vítkovice a.s., fond VHHT, kart. 2131, inv. č. 7388.

7 Archív Vítkovice, fond VHHT, kart. 2131, inv. č. 7388; M. RUSŇAK, *Banský a železiarsky priemysel*, s. 85.

Rozvoj spišského a gemerského železorzudného baníctva nebol narušený ani hospodárskou krízou v roku 1902, pretože bane reagovali len na požiadavky samotných železiarní a niektoré spoločnosti si práve počas krízových rokov robili väčšie rudné zásoby. Preto v niektorých spišských baniach ťažba ešte vzrástla a spolu s tým stúpala aj vývoz rúd mimo Uhorsko, najmä do Vítkovických, Třineckých a niekoľkých hornosliezskych železiarní. Po vytvorení dostatočných zásob nastal v roku 1903 pokles ťažby v rajóne spišskonovoveského kapitanátu o 150 tisíc ton oproti predošlému roku. Kríza dokonca urýchlila proces zániku menších bankských ťažiarstiev a úpadok starých drevouhoľných vysokých pecí v obvode Banského kapitanátu Spišská Nová Ves. Ďalším negatívnym faktorom hospodárskej depresie bol úbytok pracovných síl v oblasti, len medzi rokmi 1901 a 1903 opustilo spiško-gemerské bane 975 robotníkov. Tento pokles bol vtedajšími odborníkmi pripisovaný najmä obmedzovaniu prevádzky závodov, zvyšujúcej sa mechanizácii ťažby ako aj emigrácii pracovných síl do zahraničia, najmä do Ameriky. V obavách pre nedostatok pracovných síl sa preto opäť mnohé bankské závody snažili maximalizovať ťažbu a vytvoriť si tak dostatočné zásoby rúd pre materské železiarne. Preto kým v tomto období klesala železiarska výroba v Uhorsku, produkcia železorzudných baní konštantne rástla. Najvýraznejšie stúpala ťažba v bankských závodoch, ktoré svoju produkciu vyvážali do zahraničia.

Situácia v železiarskom a banskom priemysle spiško-gemerskej banskej oblasti sa začínala zlepšovať od roku 1905. Rast produkcie však bol poznačený ďalšími emigračnými vlnami, ktoré sa nedarilo zastaviť. Niektoré bankské závody tak pociťovali výrazný nedostatok pracovných síl a nedarilo sa im zvýšiť ťažbu železných rúd. Ďalším problémom boli snahy uhorskej vlády znížiť export železných rúd mimo Uhorsko, v dôsledku čoho mnohé zahraničné firmy pozastavili prieskumné práce a investície do modernizácie svojich bankských závodov a čakali, ako sa situácia vyvinie. Táto situácia nepriaznivo vplývala na montánný priemysel v oblasti, v dôsledku čoho vláda od výraznejších opatrení upustila.<sup>8</sup>

Pre export železných rúd z oblasti Spiša bola jediná efektívna dopravná trasa v podobe Košicko-bohumínskej železnice. Pred prvou svetovou vojnou sa však táto hlavná dopravná tepna severným Uhorskom dostala nad svoje kapacitné možnosti, čím vznikali vážne obmedzenia v podobe častého nedostatku nákladných vozňov, prerušení a výluk v doprave. Problémy spôsobovali aj nutné opravy namáhanej trate (hlavne v úseku Vrútky – Bohumín). Ruda sa tak hromadila v závodných skladoch a železiarne nedostávali cennú surovinu včas a v dostatočnom množstve. Počas prerušení železničnej dopravy navyše viazla aj doprava uhlia a koksu z ostravsko-karvinského revíru pre viaceré bankské závody, čím bola ohrozená aj samotná ťažba. Nedostatok uhli a koksu smeroval k obmedzeniu praženia železných

8 Aladár WAHLNER, *Magyarország bánya- és kohóipara 1902. évben*, Bányászati és kohászati lapok (ďalej len BKL), roč. 36, Budapešť 15. október 1903, zv. 2, č. 20, s. 527; A. WAHLNER, *Magyarország bánya- és kohóipara 1903. évben*, BKL, roč. 37, Budapešť 15. október 1904, zv. 2, č. 20, s. 515–516; A. WAHLNER, *Magyarország bánya- és kohóipara 1904. évben*, BKL, roč. 38, Budapešť 15. október 1905, zv. 2, č. 20, s. 499.

rúd a tiež nedostatok paliva pre strojovne a elektrocentrály odstavoval mechanické vrtanie v baniach. Kvôli krátkodobým obmedzeniam prevádzky spišských baní poklesla produkcia za rok 1907 o 1,9 % oproti predošlému roku. Aby spoločnosti nemuseli prepúšťať nových robotníkov, pristúpili k rozsiahlejším rudným prieskumom a prípravným prácam, čím sa podarilo dobehnúť zanedbávané geologické prieskumy.<sup>9</sup>

Okolo roku 1909 začali predlitavské a pruské železiarne uprednostňovali lacnejšiu železnú rudu z cudzích zdrojov mimo hraníc Rakúsko-Uhorska. Veľkú konkurenciu pre uhorské bane predstavovali hlavne švédske rudné ložiská s veľmi kvalitnou železnou rudou. Pokles produkcie bankských závodov v spiško-gemerskej banskej oblasti bol krátkodobý a čoskoro došlo k obnoveniu prevádzky v plnom rozsahu. Dočasný pokles ťažby využili niektoré závody na modernizovanie a rozšírenie technologického vybavenia svojich baní.<sup>10</sup> Ďalšie prehĺbenie problémov s ťažbou a exportom rúd prišlo až s vypuknutím prvej svetovej vojny. Mobilizácia a odchod mnohých robotníkov z baníctva sa dotkli najmä veľkých závodov, niektoré stratili až 60 % osadenstva. Vedenie bankských závodov paralyzoval aj nedostatok potrebných informácií o hospodárskej situácii, kvôli čomu bane nemohli adekvátne reagovať na potreby železiarní. Prevádzka v niektorých baniach sa dokonca musela obmedziť na tri dni v týždni. Výrazným spôsobom zasiahlo fungovanie spišských baní aj obmedzenie súkromnej prepravy po hlavných železničných tratiach, kam spadala aj preprava rudy a materiálu, pretože vojenské transporty vyčerpávali väčšinu kapacity železníc. Od septembra 1914 sa situácia trochu stabilizovala, bol rozbehnutý prevoz rúd do železiarní, avšak opakované odstávky železničnej dopravy nútili bankské závody k nákladnému uskladňovaniu a zhromažďovaniu rúd a praženca v skladoch. Problémom sa ukázalo aj nakupovanie najdôležitejšieho materiálu potrebného pre ťažbu, obzvlášť nákup trhavín bol štátom redukovaný. Situácia sa stabilizovala až koncom roka 1914, avšak po celú dobu trvania vojnového konfliktu bojovali spišské a gemerské bankské závody s výraznými obmedzeniami a problémami.<sup>11</sup>

### **Rudná základňa železiarní Těšínskej komory**

Prvým podnikateľským subjektom, ktorý začal vo väčšej miere využívať železorudné bohatstvo Spiša a exportovala rudu mimo hraníc Uhorska, bola Těšínska komora. Na území Rakúskeho Sliezka založila v prvej polovici 19. storočia viacero železiarní a hutných podnikov, pre ktoré dobývala rudu najmä z lokálnych zdrojov. Po založení Třineckých železiarní v roku 1839 a následnom zvýšení produkcie prestávali sliezske bane kapacitne postačovať. Aby mali komorské železiarne dostatok kvalitnej železnej rudy, inicioval

9 A. WAHLNER, *Magyarország bánya- és kohóipara 1907. évben*, BKL, roč. 41, Budapešť 15. december 1908, zv. 2, č. 24, s. 740; Slovenský národný archív – Slovenský bankský archív v Banskej Štiavnici (ďalej len SNA-SBA), fond Banksý kapitanát v Spišskej Novej Vsi 1855–1933 (ďalej len BKNV), inv. č. 1709, kart. 339–341.

10 A. WAHLNER, *Magyarország bánya- és kohóipara 1909. évben*, BKL, roč. 43, Budapešť 15. december 1910, zv. 2, č. 24, s. 789–790.

11 A. WAHLNER, *Magyarország bánya- és kohóipara 1914. évben*, BKL, roč. 49, Budapešť 15. jún 1916, zv. 1, č. 12, s. 497–498; Marián JANČURA, *Baníctvo mesta Spišská Nová Ves*, Spišská Nová Ves 2010, s. 172–173.

riaditeľ arcikniežacích hút Ludwig Hohenegger (1807–1864) rozsiahly rudný prieskum v Karpatskom oblúku a všimol si bohatých železorudných ložísk v oblasti Liptova a Spiša. Rudné ložiská na Spiši sa v tom čase ešte stále využívali na ťažbu medených rúd, pričom železné rudy cielene dobývalo iba zopár menších ťažiarov.<sup>12</sup>

Těšínska komora si napokon v roku 1854 na 12 rokov prenajala erárnu železiareň v Liptovskom Hrádku spolu s hámrami v Ľubochni. K železiarni patrili aj železorudné bane na Liptove (najmä pri Boci a Malužinej), kde sa dobývala prevažná väčšina potrebnej rudy. Iba liptovské bane však kapacitne nepostačovali, preto v roku 1854 začala Těšínska komora odkupovať banské podiely aj v ťažiarstvách v osade Bindt pri obci Hnilčik, kde napokon v roku 1856 rozbehla vlastnú ťažbu. Koncom 60. rokov 19. storočia sa v Bindte vydobylo 6 500 ton veľmi kvalitnej železnej rudy s podielom až 55 % železa. Finančné náklady na ťažbu v Bindte boli dokonca o polovicu nižšie než to bolo u sliezskych baní, ktoré boli v tom čase už značne vyčerpané a mohli dodať len nekvalitnú železnú rudu s veľmi nízkym podielom 16 % železa. Železná ruda z baní v Bindte bola povozníkmi vozená do Liptovského Hrádku, kde prešla úpravou, pražením a vyprodukované surové železo sa plťami vozilo buď na spracovanie do hámrov v Ľubochni alebo priamo do Třineckých železiarní. Táto doprava bola zdĺhavá a finančne neefektívna, preto sa začalo uvažovať nad stavbou železničnej trate.

Do hutníckych podnikov Těšínskej komory sa vozilo surové železo nielen z Liptovského Hrádku, ale aj z cudzích železiarní a hutí lokalizovaných hlavne na Gemeri. Okrem surového železa putovala do železiarní v Rakúskom a Hornom Sliezsku aj prebytočná železná ruda z Gemera, najmä zo železiarskeho komplexu šľachtickej rodiny Andrásy, ktorú zastarané drevouhoľné pece nestíhali spracovať. S Andrásyho železiarňou v Betliari (v tom čase v nájme Tomáša Nádasdyho) mala Těšínska komora uzatvorenú dlhodobú zmluvu o dodávke železa a v druhej polovici 60. rokov 19. storočia sa stala výrazným dodávateľom železa aj železiareň grófa Juraja IV. Andrásyho v Drnave. V roku 1867 z nej do Těšína vyviezli 8 500 viedenských centov (= 476 t) surového železa, čo tvorilo 35 % celkovej výroby železiarne.<sup>13</sup> Portfólio dodávateľov železa zahŕňalo aj huty v Stratenej, Henckovciach, Rejdovej, Dobšinej či v Štítniku. Počas hospodárskej depresie v rokoch 1858 až 1859 bola umožnená dodávka surového železa aj od vysokých pecí Rimavsko-muránskej železiarskej spoločnosti, pretože kvôli kríze sa znížil odbyt železa pre vlastné rafinérie v Ózde a taktiež sa znížil vývoz tohto železa do erárnych železiarní na Pohroní. Těšínska komora, ktorá výrobu vo vlastných železiarňach počas krízy neznižila, tak získala výhodné kontrakty na dovoz tohto železa do Sliezska.<sup>14</sup>

12 K tomu pozri: Stanislav ZAHRADNÍK, *Třinecké železářny v 19. století*, Opava 1961; Bohumil STOČES, *Dvacet pět let Báňské a hutní společnosti*, Praha 1931; Aleš ZÁŘICKÝ, *Ve stínu těžních věží. Historie dobývání kamenného uhlí v petřvaldské dílčí pánvi od počátku prospektorské činnosti do roku 1906*, Ostrava 2004; A. ZÁŘICKÝ, *Rothschildové a ti druzí aneb Dějiny velkopodnikání v Rakouském Slezsku před první světovou válkou*, Ostrava 2005.

13 Gustáv FRÁK, *Železiarne v údolí rieky Čremošnej (Drnava a Lúčka)*, Vlastivedné štúdie Gemera, zv. 7, Rimavská Sobota 1989, s. 50–53.

14 Pavel HAPÁK, *Dějiny železiarskeho priemyslu Slovensku v rokoch 1848–1867*, Bratislava 1962, s. 197.

Roku 1863 predstavovalo spektrum dodávateľov železa päť významných hutníckych subjektov z nich sa väčšina nachádzala na Gemeri. Coburgová železiareň v Stratenej dodala Těšínu toho roku 23 448 v. c. (= 1 313 t) železa a jeho železiareň v Dobšinej zas 18 659 v. c. (= 1 044 t), ktoré sa transportovali do Popradu a následne do Budatína, ktorý figuroval ako prestupné miesto medzi uhorskými baňami a sliezskymi železiarňami. Železiareň v Betliari dodala už roku 1862 celkom 48 343 v. c. (= 2 707 t) železa, ktoré sa postupne dopravovalo do Popradu. Roku 1863 prišlo do Popradu ďalších 37 544 v. c. (= 2 102 t) železa od Rimavsko-muránskej spoločnosti, 21 218 v. c. (= 1 188 t) z huty v Podhore a ešte 40 001 v. c. (= 2 240 t) železa z huty v Smižanoch pri Spišskej Novej Vsi. Z Popradu tak do Těšína putovalo železo v celkovej cene 627 140 zl.<sup>15</sup>

Prerava rúd a surového železa z Gemera do železiarní v Rakúskom Sliezsku bola pred dokončením Košicko-bohumínskej železnice (1872) pomerne náročná a zdĺhavá. Produkty sa vozili najmä z okolia Rožňavy po cestách smerom na Dobšínú, Vernár a Poprad, čím museli prekonávať ťažko prejazdny horský terén. Z Popradu putovala ruda a železo povozmi do Liptovského Mikuláša, kde ich prekladali na plte. Po rieke Váh sa prepravovali až do Žiliny, tu ich na prekladisku neďaleko Budatínskeho zámku opäť prekladali na povozy a prepravovali cez Čadcu a Jablunkovský priesmyk do Trínca a ďalších hutných podnikov Těšínskej komory. V prípade, že bolo vo Váhu málo vody a plne nemohli vyplávať, muselo sa niekedy čakať na priaznivý stav vody aj niekoľko mesiacov.<sup>16</sup> Situáciu sa podarilo vyriešiť až výstavbou železničnej trate z Košíc do Bohumína, ktorá zároveň spájala Trinecké železiarne s oblasťami ťažby rúd na Liptove a Spiši. Dokončením železnice v roku 1872 sa vytvorili priaznivé podmienky na zvýšenie ťažby a novú investičnú výstavbu, okrem toho sa od tohto obdobia stáva bankský revír na Spiši atraktívnou rudnou základňou aj pre ďalšie rakúske a pruské montánne spoločnosti, ktoré si tu do konca 19. storočia vybudovali niekoľko väčších závodov.

Na prelome 60. a 70. rokov 19. storočia sa výroba surového železa v Liptovskom Hrádku obmedzila, čo bolo spôsobené otvorením nových uhoľných baní a zlepšením prevádzky v arcikniežacích železiarňach na Těšínsku. Nepotrebná huta v Liptovskom Hrádku bola okolo roku 1870 odstavená, spolu s ňou skončila aj ťažba železných rúd v liptovských baniach. Po dokončení Košicko-bohumínskej železnice sa pozornosť Těšínskej komory sústredila výlučne na bankský závod v Bindte, kde v rokoch 1872–1873 vybudovala modernú pražiareň železných rúd a závod spojila úzkorozchodnou železnicou so stanicou KBŽ v Markušovciach. Na vykladacej stanici v Markušovciach zároveň postavila menšiu pražiareň, určenú na praženie kupovaných železných rúd z baní v okolí Koterbách. Po svojom rozšírení a modernizácii vystúpila do roku 1880 ťažba bindtského závodu na 41 tisíc ton rudy.

15 Zemský archív v Opave (ďalej len ZAO), fond Knížecí komora těšínska 1439–1922 (ďalej len KKT), inv. č. 1431.

16 G. FRÁK, Železiarne, s. 60.

Hlavným odberateľom bindtských rúd a praženca boli Třinecké železiarne, konkrétne huta Františka Jozefa (*Hüttenamt Kaiser Franz Josef Hütte in Trzynietz*). Tieto železiarne boli dlhodobým majoritným odberateľom spišskej železnej rudy prakticky až do samotného zániku vlastných rudných baní na Spiši v období druhej svetovej vojny. Okrem Třinca však bindtskú rudu odoberali aj ďalšie podniky Těšínskej komory, podrobnejšie údaje o množstvách odberanej rudy sú známe až po posledné dve desaťročia 19. storočia. Napríklad v roku 1883 sa surová ruda z Bindtu dodávala do Węgierskej Górky pri Živicci (dnes v Poľsku), huty v Ustroni (*Hüttenamt Ustron*, dnes v Poľsku), železiarni v Baške pri Frýdku (*Hüttenamt Baschka bei Friedek*) ale aj do Walcherovej huty v Třinci (*Hüttenamt Walcherhütte in Trzynietz*). Rola týchto podnikov bola v exporte spišskej rudy iba podružná a odoberali len veľmi nízke množstvá rúd.

Węgierská Górka bola spočiatku pomerne pravidelným odberateľom surovej rudy v množstvách okolo tisíc ton rudy. Občas si huta objednala aj praženec z markušovských pražiacich pecí, pravdepodobne na pokusy s rudnou vsádzkou. Ostatné podniky Těšínskej komory si objednávali len surovú rudu a to veľmi nepravidelne. Napríklad Baška dostávala niekoľko rokov malé množstvá rudy nepresahujúce 300 ton, Ustron dostala rudu len v roku 1883 v množstve 128,5 ton a Walcherová huta v Třinci odoberala najmenej rudy, v rokoch 1883 a 1887 v celkovom množstve 122 ton.<sup>17</sup> Odpoveď na otázku, prečo huta cisára Františka Jozefa odoberala desaťtisíce ton rudy a praženca z Bindtu, kým ostatné závody sotva stovku surovej rudy, nám dobové pramene neposkytujú. Môžeme však predpokladať, že tieto malé zásielky rudy mohli spomínaným železiarňam slúžiť na rôzne skúšky a porovnávanie kvality, kým cisárska huta túto rudu odoberala na samotnú výrobu surového železa.

Začiatkom 80. rokov 19. storočia prejavila Těšínska komora záujem o rozsiahle železorudné ložiská v okolí spišských obcí Žakarovce a Gelnica, kam chcela rozšíriť svoju rudnú základňu. V roku 1882 Těšínska komora odkúpila staršiu železiareň Márie Menesdorferovej v Máriahute spolu s banskými poliami v Žakarovciach a Grellenseifene patriacim k železiarni. Po podpísaní kúpno-predajnej zmluvy dňa 9. augusta 1882 začala Těšínska komora nielen s budovaním nového závodu, ale pokračovala v železiarskej výrobe v zastaranej železiarni Máriahuta.<sup>18</sup> Tá pozostávala z drevouhoľnej vysokej pece s výškou 9,3 m, dvoch skujňovacích vyhní, valcovne a náradového hámra. Vo vysokej peci sa tavili sideritové surové i pražené rudy z baní v okolí Žakaroviec. Surové železo sa spracovávalo vo vlastných vyhních, kde sa z neho vyrábali najmä železné nástroje a poľnohospodárske náradie. Tieto výrobky boli predávané prevažne na uhorských trhoch.<sup>19</sup>

Do roku 1885 vybudovala Těšínska komora v Máriahute nový železorudný závod s modernou pražiarnou. Bane v Žakarovciach a na kopci Klippberg spájala s pražiarnou

<sup>17</sup> Spracované na základe hmotných kníh za roky 1883–1904: ZAO, KKT, inv. č. 1251, 1253, 1255, 1257–1275.

<sup>18</sup> ZAO, KKT, inv. č. 2672; ZAO, fond Báňská a hutní společnost – Generální ředitelství 1906–1946 (ďalej len BH-GŘ), inv. č. 2268, kart. 412.

<sup>19</sup> ZAO, KKT, inv. č. 2603–2604, 2632–2633, 2637, 2641–2645.



ozubnicová úzkorozchodná železnica.<sup>20</sup> Počas budovania nových zariadení závodu v Máriaľhute došlo v priebehu roku 1884 aj k oprave železiarne. Obnovená vysoká pec spolu s vyhňami a hámrami však mala zakrátko problémy s výrobou a od roku 1885 bola výroba znižovaná. Prevádzku huty pravidelne komplikovali aj veľmi silné mrazy v zimných mesiacoch, navyše v rokoch 1885 až 1886 huta mala iba minimum objednávok. Nakoľko prevádzka železiarne bola vysoko stratová, rozhodla sa Těšinska komora železiareň v Máriaľhute vo februári 1887 definitívne zrušiť a lokalitu využívať iba výlučne na ťažbu a úpravu železných rúd. Produkcia železnej rudy dosahovala v roku 1884 31 tisíc ton a do roku 1890 sa ju podarilo zvýšiť na 58 tisíc.<sup>21</sup>

Vyťažená ruda sa v Máriaľhute pražila a následne expedovala železnicou na Těšinsko. V 90. rokoch 19. storočia získavali Třinecké železiarne 20–43 tisíc ton praženej rudy ročne, v prípade Bindtu bola exportovaná produkcia nižšia a ročne dosahovala 11–21 tisíc ton. Bindtské bane mali v tom čase problém s ťažbou, pretože horné časti ložísk sa vyčerpali a museli ťažbu presunúť viac do hĺbky. To si vyžiadalo razenie novej šachty a modernizáciu technického vybavenia, čo sa podarilo dokončiť až po roku 1906. Závod v Máriaľhute bol v rokoch 1897 až 1899 rozobraný a presunutý bližšie k baniam v Źakarovciach, zároveň bola vybudovaná nová pražiareň, lanovka a prevádzkové objekty. Nový závod dokázal za rok vyťažiť okolo 90 tisíc ton rudy a od roku 1901 ťažba prekročila hranicu 100 tisíc ton, pričom do roku 1904 sa vyšplhala až na 145 tisíc ton rudy.

Okrem Třineckých železiarní exportoval závod Máriaľhuta vyrobenú praženú rudu aj do ostatných podnikov Těšinskej komory. Od svojho založenia dodával rudu hute v Ustroni, Baške a Węgierskej Górkke. Išlo o pomerne malé množstvá neprekračujúce 800 ton ročne. V roku 1894 sa zastavil export rúd do hút Baška a Węgierská Górkka, o dva roky neskôr prestala rudu odoberať aj Ustroň. Nasledujúce desaťročie si prvé dva podniky objednali iba jednorazové a pomerne malé množstvá rúd. Praženú rudu z Máriaľhuty si kupovali aj niektoré významnejšie hornosliezske železiarne a tiež železiarne na Spiši a Gemeri (Likier, Prakovce, Krompachy). Práve Krompašské železiarne sa stali od roku 1898 pravidelným odberateľom pražených rúd, kam niektoré roky putovalo až 40 % celkovej ročnej produkcie praženej rudy v Máriaľhute.<sup>22</sup>

### **Rudná základňa Vítkovických železiarní a Źofinskej huty**

O bohaté železorudné ložísk Spiša začali krátko po dokončení Košicko-bohumínskej železnice prejavovať záujem aj ďalšie rakúske firmy. Prvou z nich sa stala Rakúsko-uhorská vysokopecná spoločnosť (Österreichische-ungarische Hochofen Gesellschaft) so sídlom vo Viedni založená v roku 1871 majiteľmi Vítkovických železiarní, Anselmom Solomonom Rothschildom a bratmi Davidom a Wilhelmom Gutmannovcami. Cieľom spoločnosti bolo založenie druhého hutného podniku na Ostravsku – Źofinskej huty (*Sofienhütte*). V novej

20 ZAO, KKT, inv. č. 1256, 2663.

21 ZAO, KKT, inv. č. 1254, 2537, 2604–2608, 2633–2645.

22 Spracované na základe ročných hmotných knih, vid' ZAO, KKT, inv. č. 2537–2551.

rakúskej spoločnosti mali svoju kapitálovú účasť nielen Rothschildovci a Gutmannovci, ale aj knieža Ján Larisch-Mönnich, významný banský podnikateľ v ostravsko-karvinom revíri, a uhorský gróf Emanuel Andrásy, ktorý ponúkol spoločnosti svoje bane na Gemeri a Spiši, pričom za najdôležitejšiu rudnú základňu pre Žofinskú hutu boli na základe priaznivého geologického prieskumu stanovené spišské Roztoky.<sup>23</sup>

S budovaním nového závodu v Roztokách sa začalo na prelome rokov 1872 a 1873 a samotná výstavba zhltna obrovské financie. Najväčšie finančné prostriedky musela spoločnosť investovať do stavby úzkorozchodnej železnice Roztoky – Markušovce spájajúce baňu s najbližšou stanicou Košicko-bohumínskej železnice. Po dokončení montážnej železnice a zapálení novej vysokej pece v Žofinskej huti v lete 1873 začala ťažba v Roztokách.<sup>24</sup> Vyťaženú železnú rudu baníci nakladali na vozne montážnej železnice a odosielali do Markušoviec na praženie, hotový praženec sa ďalej expedoval Košicko-bohumínskou železnicou až do Žofinskej huty. Nedôsledné triedenie rudy v snahe maximálne využiť kapacity úzkorozchodnej železnice malo za následok, že siderit bol silne znečistený medenou rudou a ďalším prímiesami. Nekvalitná železná ruda bola príčinou nevyhovujúcej kvality surového železa vyrábaného v Žofinskej hute. Oceľ sa pri valcovaní trhala a keď došlo po krachu na viedenskej burze k poklesu železiarskej výroby v monarchii, Žofinská huta zastavila začiatkom roka 1874 svoju prevádzku. Približne 40 tisíc ton nepredaného surového železa ostalo ležať v skladoch. Situáciu s odstavenou železiarňou a stagnujúcimi baňami v Roztokách riešili akcionári až po stabilizácii hospodárskej situácie. V roku 1880 bola Žofinská huta prenajatá Vítkovickému banskému a hutnému ťažiarstvu, prevádzka sa obnovila a železná ruda sa dovážala najmä z vlastnej železorzudnej základne Vítkovických železiarní. Baňu v Roztokách roku 1890 odpredali hornoslieskej železiarni Friedenshütte.<sup>25</sup>

Po konsolidácii Žofinskej huty začali o uhorské železorzudné ložiská prejavovať záujem aj samotné Vítkovické železiarne. Počas študijnej cesty generálneho riaditeľa Vítkovických železiarní Paula Kupelwiesera po hornouhorských baniach a majetkoch grófa Emanuela Andrásyho bola preskúmaná lokalita pri obci Rudabánya v Boršodskej župe, kde na povrch vychádzali hnedelové a sideritové žily. Väčšina železorzudného ložiska sa nachádzala v majetku štátu, menšiu časť odkúpil gróf Andrásy a odpredal ju Vítkovickým železiarňam. Avšak po vyťažení 38 tisíc ton rudy žila zmizla a Vítkovice museli urýchlene zahájiť rokovanie s uhorským štátom o odkúpenie

23 K tomu pozri: Milan MYŠKA, *Založení a počátky Vítkovických železáren 1828–1880*, Ostrava 1960, s. 116–120; A. ZÁŘICKÝ, *Rothschildové*, s. 89–102; Milan MATĚJ a kol., *Kulturní dědictví Vítkovických železáren*. Ostrava 2014, s. 135–143; Jiří MATĚJČEK a Eva WIESNEROVÁ, *K vývoji Vítkovických železáren 1875–1914*, Průmyslové oblasti 4, Opava 1973, s. 83–85 a ďalšie.

24 V prípade závodu v Roztokách sa nedá presne zrekonštruovať produkcia bane, pretože banské knihy, na rozdiel od susedných baní Tešínskej komory, sa nezachovali, pozn. autora.

25 Oldřich BOHUŠ, *Historie Žofinské hutě v Ostravě*, Z dějin hutnictví, zv. 11, Praha 1982, s. 102–103; Paul KUPELWIESER, *Paměti*, edd. Aleš Zářický a kol., Ostrava 2019, s. 295–296; Lukáš PATERA, *História závodu Kotterbachy (Rudňany) za éry Vítkovického banského a hutného ťažiarstva (1895–1939)*, Technické pamiatky spojené s banskou a hutníckou činnosťou na Spiši, V. časť – Rudňany, Poráč, Markušovce, Spišská Nová Ves 2019, s. 58–65.

väčších a výnosnejších susedných ložísk medzi obcami Rudabánya a Telekes, čo sa napokon podarilo a do majetku Vítkovic tak pripadlo najbohatšie železorné ložisko v Uhorsku. V roku 1880 založil Rothschild s Andrásšym nové ťažiarstvo Borsodi Bányatársulat (nem. Borsoder Gewerkschaft, Boršodské banské ťažiarstvo), ktoré malo na starosti ťažbu rudy v tejto lokalite a vybudovalo modernú baňu. Dobývalo sa tu prevažne povrchovým spôsobom a ruda sa expedovala železnicou nielen do Vítkovic, ale aj železiarní Rimamuránsko-šalgótarjánskej železiarskej spoločnosti. Ložiská železnej rudy v Rudabanyi sa tak stali na dlhý čas veľmi dôležitým dodávateľom železnej rudy pre Vítkovické železiarne.<sup>26</sup>

S ďalšou banskou činnosťou na Spiši začalo Vítkovické banské a hutné ťažiarstvo v polovici 90. rokov 19. storočia, kedy prejavilo záujem o odkúpenie stagnujúcich železorných baní v okolí obce Koterbachy (*Kotterbach, Ótösbánya*, dnes Rudňany) východne od Spišskej Novej Vsi. Pomerne rýchlo sa podarilo roztrúsené bane od menších ťažiarstiev odkúpiť a od roku 1895 sa začalo s budovaním nového moderného železorného závodu. Ten mal slúžiť výlučne ako vlastná rudná základňa Vítkovických železiarní. Najbližšie roky vybudovali v Koterbachoch pražiareň železných rúd, lanovku, robotnícke kolónie, do bane zaviedli mechanické vrtanie a závod spojili so železničnou stanicou v Markušovciach pomocou normálnorozchodnej vlečky. V roku 1899 pri závode dokonca vybudovali ortuťovňu, nakoľko sa zistilo, že pri pražení rúd sa uvoľňujú ortuťové výpary. Vďaka intenzívnej výstavbe rapídne stúpila ťažba železnej rudy a závod zamestnával 800 baníkov. V roku 1900 baňa Koterbachy dokázala vyprodukovať viac než 100 tisíc ton rudy a zároveň šlo o najväčšieho výrobcu ortute v habsburskej monarchii.<sup>27</sup>

Po roku 1900 investovali do nových strojných zariadení a otvorili nové ložiská rudy, čím sa v Koterbachoch dobývalo najviac železnej rudy na Spiši. Problémy však predstavovala nedostatočná ubytovacia kapacita závodu, robotníci nemali kde prespávať a preto opúšťali závod. V rokoch 1902–1907 mal závod problémy s dlhodobou podzamestnanosťou, chýbali skúsení a verní pracovníci. Preto sa na konci prvého desaťročia 20. storočia začali s budovaním nových robotníckych kolónií a kasární. Problém s nedostatkom pracovníkov sa baňa rozhodla riešiť rastúcou mechanizáciou, do podzemia zaviedla nové pneumatické vrtačky a v roku 1909 boli na podzemné železničné trate zakúpené prvé motorové lokomotívy. Tieto investície mali len čiastočný úspech a problémy s nedostatkom pracovníkov sa podarilo vyriešiť až pred prvou svetovou vojnou. Vtedy sa rozbehli plány na prestavbu kľúčových častí závodu, najmä pohonných zdrojov, dopravných zariadení a úpravy rúd. Väčšina z nových zariadení bola daná do prevádzky až v období prvej svetovej vojny.<sup>28</sup>

26 Endre PANTÓ a kol., *Rudabánya ércbányászata*, Budapest 1957, s. 102–105, 142–143; P. KUPELWIESER, *Paměti*, s. 295–296.

27 Štefan BUTKOVIČ, *Po stopách výroby ortuti na Slovensku*. Ročenka Slovenského technického múzea v Košiciach, Bratislava 1968, s. 163; Kornel MALATINSKÝ a Michal POPOVIČ, *Z dejín baníctva v Rudňanoch*, Košice 1985, s. 51.

28 L. PATERA, *História*, s. 58–65.

## Záver

Problematika ťažby a dovozu železných rúd pre významné železiarne v Rakúskom Sliezsku a na severnej Morave je v českej historiografii stále pomerne málo preskúmanou témou. Vítkovické a Třinecké železiarne, Žofinská huta a ďalšie menšie hutné prevádzky na Těšínsku si v druhej polovici 19. storočia zabezpečili vlastné železorudné ložiská na území Spišskej, Gemerskej či Boršodskej župy vo vtedajšom Hornom Uhorsku. Vyťaženú rudu prepravovali do svojich železiarní, čím z niektorých uhorských banských regiónoch exportovali až 98 % všetkej ťažby. Nadmerný export železných rúd z Uhorska bol vtedajšími hospodárskymi a politickými kruhmi kritizovaný, avšak uhorská vláda nedokázala prijať patričné opatrenia a vývozu zabrániť. Taktiež skrachovala aj snaha uhorskej vlády presvedčiť predlitavské banské spoločnosti vybudovať v Uhorsku vlastné železiarne, kde by uhorskú rudu spracovávali a vyrábali surové železo. Hornouhorské železorudné bane sa stali životne dôležitým zásobovateľom mnohých rakúskych železiarní, avšak už pred prvou svetovou vojnou nedokázali pokryť celú potrebu železiarní a dostali sa do konkurenčného boja s kvalitnejšou švédskou rudou.

***Export of Hungarian Iron Ores from Spiš, Gemer and Boršod Counties to Ironworks in Austrian Silesia and North-Eastern Moravia (1856–1914)***  
(Summary)

*The issue of mining and importing iron ores for important ironworks in Austrian Silesia and Northern Moravia is still a relatively little-researched topic in Czech historiography. In the second half of the 19th century, Vítkovice and Třinec Ironworks, Žofinská hut' and other smaller metallurgical sites in the Těšín Region secured their own iron ore deposits on the territory of Spiš, Gemer and Boršod Counties in what was then Upper Hungary. They transported the mined ore to their ironworks, thereby exporting up to 98% of all mining production from some Hungarian mining regions. The excessive export of iron ores from Hungary was criticized by the economic and political circles at the time, but the Hungarian government failed to take appropriate measures and prevent the export. The Hungarian government's attempt to convince Cisleithanian mining companies to build their own ironworks in Hungary, where they would process Hungarian ore and produce pig iron, also failed. The Upper Hungarian iron ore mines became a vital supplier of many Austrian ironworks, but, even before World War I, they were unable to cover all the needs of the ironworks and got into a competitive struggle with higher quality Swedish ore.*

Mgr. Lukáš Patera  
Doktorand Ostravské univerzity  
lukas.patera24@gmail.com