

FÁBIÁN MÁTÉ

A Vályi Péter-eset¹

1973. szeptember 15-én tragédia történt a miskolci Lenin Kohászati Művek martinacélművében. Vályi Péter – a Minisztertanács elnökhelyettese – az üzemplátogatás során súlyos balesetet szenvedett, néhány nappal később belehalt sérüléseibe. Sem a vizuális, sem az írott sajtó nem foglalkozott bővebben a témával annál, hogy a baleset, majd a halálhírt leközlötték. A városlakók azonban nem elégedtek meg az Észak-Magyarország vagy a Déli Hírlap néhány mondatos, sablonos tájékoztatásával. Az eset hosszú ideig még beszédtema volt a városban. Mindenki tudni vélte az igazságot, és előszeretettel hangoztatta is azt. Ezen időszakban számos olyan információ került a felszínre, melyeknek köszönhetően még a mai napig is zavarosak Vályi Péter halálának körülményei.² Ebben a tanulmányban igyekszem a korabeli jelentésekre, beszámolókra alapozva részletesen bemutatni a baleset előzményeit, körülményeit és utóéletét.

Vályi Péter 1919. december 25-én született Szombathelyen. 1942-ben a Budapesti Műegyetemen szerzett vegyészmérnöki diplomát, majd a Simontornyai Bőrgyárban dolgozott laboratóriumi vezetőként. 1945-ben letartóztatták azzal a váddal, hogy kommunista propagandát folytatott. Szüleit ekkor a nyilasok internálják. 1945 áprilisában lépett be a kommunista pártba, majd részt vett a simontornyai helyi párt-szervezet megalakításában. 1948-ban az Országos Tervhivatalba került előadóként, később osztályvezetőnek is kinevezték. 1948-1952 között a közgazdasági egyetemen oktatott előbb adjunktusként, majd docensként. 1954-ben a Tervhivatal elnökhelyettesévé nevezik ki, 1967-ig első elnökhelyettesként dolgozott. Ezután pénzügyminiszterként és a Központi Bizottság gazdaságpolitikai bizottságának tagjaként tevékenykedett. 1971-ben nevezték ki a Minisztertanács elnökhelyettesének; a nemzetközi gazdasági kapcsolatok bizottságának elnöke lett; képviselte az országot a

¹ A kutatás az Európai Unió és Magyarország támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával a TÁMOP 4.2.4.A/2-11-1-2012-0001 azonosító számú „Nemzeti Kiválóság Program – Hazai hallgatói, illetve kutatói személyi támogatást biztosító rendszer kidolgozása és működtetése konvergencia program” című kiemelt projekt keretei között valósult meg.

² Sokáig tartotta (és tartja még a mai napig is) magát az az elmélet, hogy Vályi Péter balesete, tulajdonképpen nem is a véletlennek volt köszönhető. Több elmélet született arra vonatkozólag, hogy ellenlábasai vagy éppen maga Kádár János intézkedéseinek hatására történt az incidens. Ezen elképzeléseknek az alapjait néhány érdekes tény adta, ezekre később majd felhívom a figyelmet.

Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsában (KGST); illetve betöltötte az elnök szerepét a magyar-szovjet, magyar-román és a magyar-lengyel kormányközi gazdasági együttműködési bizottság magyar tagozatában. A Központi Bizottság tagjának a Magyar Szocialista Munkáspárt X. kongresszusán választották meg. Munkásságát még életében a Népköztársasági Érdemérem arany fokozatával, kétszer a Munka Érdemrenddel, és a Munka Érdemrend arany fokozatával ismerték el; ezen felül több magas külföldi kitüntetést is megkapott.^{3 4}

A hiedelmekkel ellentétben Vályi Péter miskolci látogatásának a célja elsősorban nem a Lenin Kohászati Művek (továbbiakban: LKM) meglátogatása volt. Az Északmagyarországi Idegenforgalmi Intézőbizottság elnökeként a testület szeptember 17-re tervezett ülésén kívánt részt venni.⁵ Lévén, hogy tizenhetedike hétfőre esett nem meglepő, hogy az elnökhelyettes és felesége már a hétvégét is a városban akarta tölteni. Pénteken délelőtt – szeptember 14-én – közölte Valuk Ernő rendőr-alezredes, a Kormányórság képviselője, Vályi érkezését a Borsod megyei Rendőrfőkapitányság Állambiztonsági Szervével.⁶ Ahogy az lenni szokott magas rangú állami tisztviselő látogatásakor, a Kormányórság és a helyi karhatalom pontosan egyeztetette a hivatalos programot. A szabad programot a megyei tanács VB. elnöke szervezte meg.

A Politikai Bizottság számára készített egyik jelentésben megemlítésre kerül, hogy dr. Ladányi József – a megyei tanács elnöke – a látogatás előtt már többször egyeztetett személyesen Vályi Péterrel telefonon, és ezen beszélgetések alkalmával felvetette, hogy érdemes volna megtekinteni a Lenin Kohászati Művek új fejlesztéseit.⁷ Mikor a gyárlátogatás biztossá vált, a megyei tanács értesítette az LKM Vezérigazgatóságát. Innentől kezdve válik bonyolulttá az eset, hiszen a jelentések nagyobb része egymástól eltérő vagy éppen egymásnak ellentmondó információkat tartalmaz. Magának dr. Énekes Sándornak – az LKM vezérigazgatójának – a szerepe sem egyértelmű. Amit a legtöbb beszámoló megemlít, hogy Énekes szeptember 14-

³ Magyar Életrajzi Lexikon. 1000-1990. <http://mek.oszk.hu/00300/00355/html/index.html> (letöltés ideje: 2013.03.11)

⁴ Vályi Péter (1919-1973). Déli Hírlap, V. évf. 219. sz. 1973. szeptember 18.

⁵ Ezt a tényt támasztja alá a PB és a Kormány számára készített beszámoló. „Jelentés a Politikai Bizottsághoz és a Kormányhoz Vályi Péter elvtárs, az MSZMP KB tagja, a Minisztertanács elnökhelyettese halálos kimenetelű üzemi balesetéről”. 1973. szeptember 21. (továbbiakban: Jelentés – PB/Kormány – 1973.09.21) MOL M-KS 288.f.5/620.ő.e. (1973.09.25) 67R/91.

⁶ A Borsod megyei Rendőrfőkapitányság Állambiztonsági Szervének jelentése Vályi Péter elvtárs LKM-ben történt balesetének tárgyában. 1973. szeptember 16. (továbbiakban: Jelentés – BmRFK/ÁSZ – 1973.09.16) Magyar Nemzeti Levéltár Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár Alsószolcai Fióklevéltára. XXXV.1.f./28. ő.e.

⁷ „Jelentés a Politikai Bizottságnak Vályi Péter elvtárs halálos kimenetelű üzemi balesete ügyében folytatott rendőri nyomozás befejezéséről” 1973. október 24. (továbbiakban: Jelentés – PB – 1973.10.24) MOL M-KS 288.f.4/123.ő.e. (1973.11.01) 80R/92.

én szerzett tudomást Vályi másnapi látogatásáról. Még aznap délután összehívta a műszaki vezetőket és közölte velük a következő nap programját. Ezen tájékoztató alkalmával elhangzott, hogy elsősorban az épülő nemesacél-hengermű megtekintése a terv, de amennyiben az idő engedi, Énekes szorgalmazni fogja a martinacélmű megtekintését is. A szemtanúi beszámolók alapján kijelenthető, hogy Énekes már ekkor úgy intézkedett, hogy az öntőcsarnokot maximális üzemeltetés közben fogják meglátogatni.⁸

A Minisztertanács elnökhelyettese és felesége tizennegyediken este háromnegyed kilenc táján érkezett a pénzpataki vadászházhoz. A vacsoránál jelen volt Ladányi is, aki a másnapi programot egyeztetette Vályival. Ennek megfelelően a kora hajnali ébredés, és a reggeli vadászat után 10 óra körül érkeznek meg az LKM-be, ahol egy rövid tájékoztatás után megtekintik a gyártelep egyes részlegeit.⁹

Szeptember 15-e reggelén és délelőttjén minden az előre megbeszéltek alapján zajlott. Vályi 10 órakor érkezett meg a Vezérigazgatóság épületébe, ahol egy egyórás tájékoztatót vett részt. Rajta kívül még jelen volt ezen a megbeszélésen Ladányi József, Énekes Sándor és Csorba Barnabás meghívott újságíró. A beszélgetés témája a hazai acélfejlesztés volt, továbbá megvitatták a Lenin Kohászati Művek szerepét az ország ipari termelésében. A Központi Bizottság számára készített jelentés szerint Énekes már ekkor felvetette, hogy érdemes lenne a martinacélművet is meglátogatni, de erre vonatkozóan döntés ezen alkalommal még nem született.¹⁰

A beszélgetés után, 11 órakor kezdődött a gyárlátogatás, melynek célja a nemesacél-hengerműben folytatott fejlesztések megtekintése volt. Már ekkor magához hívatta Énekes az Iparszervezési Főosztály vezetőjét, Bánvölgyi Ferencet, és tudatta vele, hogy a látogatás következő állomása a martinacélmű lesz, ezért Farkas Istvánnal, a gyáregység vezetőjével együtt várakozzanak a részleg bejáratánál. A delegáció 11:40 körül érkezett a martinhoz, ekkor Énekes ismételtén feltette a kérdést, hogy megtekintik-e az acélművet. Ekkor egyezett bele Vályi Péter az előzetes programtervtől való eltérésbe, így a vezérigazgató az öntőcsarnokba vezette a társaságot.

A jelentésekből egyértelműen kiderül, hogy az acélmű legveszélyesebb részén kívánta keresztül vezetni a látogatókat Énekes. Az öntőcsarnokot vendégek előtt ritkán nyitották meg, és akkor is kizárólag a pódiumról lehetett megtekinteni az üzemet. A vezérigazgató határozott utasítását követve azonban közvetlenül a gyárrészleg közepén haladtak keresztül, ezzel nagyban növelve a balesetveszélyt. A Szakszervezetek Borsod megyei Tanácsa is készített egy véleményt a balesetről, melyben részletesen elemzik a helyszínt.¹¹ A baleset előtt közvetlenül teljes üzemeléssel működött

⁸ Jelentés – BmRFK/ÁSZ – 1973.09.16

⁹ Jelentés – PB/Kormány – 1973.09.21

¹⁰ Jelentés – PB – 1973.10.24

¹¹ Vélemény Dr. Vályi Péter, a Minisztertanács Elnökhelyettesének és Dr. Énekes Sándor LKM vezérigazgatójának halálos, illetve súlyos balesetével kapcsolatban. Szakszervezetek Borsod megyei Tanácsa.

az acélmű. Ezt Énekes Sándor rendelte el, hiszen így tudta a társaság teljes egészében megtekinteni a részleg működését. Hiába figyelmeztette őt a gyáregység vezetője és néhány ott dolgozó munkás, nem tudták ettől az álláspontjától eltántorítani. Az üzemben működő félportáldaru öntecseket rakott át az 5. számú öntögödörből egy üzemi kocsi, továbbá fontos megemlíteni még, hogy a 6. számú kemencénél tervszerű fenékjavítást végeztek. Az ezen műveleteket végző munkások nem tudtak a látogatásról, őket arról nem tájékoztatták.¹² Az öntögödör mellett megálltak, hogy a továbbhaladás szempontjából nélkülözhetetlen keskeny útszakaszt biztonságossá tegyék, az annak közelében végzett munkálatokat (darumozgatás, kifúvatás) erre az időre felfüggeszék.

Szemtanúi beszámolóik alapján majdnem teljes bizonyossággal rekonstruálható a baleset. Vályi Péter nagyjából 10-15 centiméterre állt meg a gödör szélétől, tőle közel ilyen távolságban helyezkedett el Énekes Sándor. Tekintetükkel a kemencében végzett munkálatokat figyelték, melynek dolgozói továbbra sem kaptak információt a vendégek jelenlétéről. Ekkor a munkálatok során rutinműveletnek számító kifúvatás következett, mely során a salakanyagot és egyéb szennyeződésekét távolították el. Ez a folyamat óriási szikraesőt hozott, mely a kívülállók számára váratlan hanghatással is járt; illetve az egyébként is magas hőmérsékletet nagyjából 110 °C-ra melegítette. A következő néhány pillanat történéseire vonatkozó beszámolók kétféle mozgulatsort írnak le. A Borsod megyei Rendőrfőkapitányság által lefolytatott nyomozásból úgy tűnik, hogy „dr. Énekes Sándor a vagon mellől felső testtel előre dőlve, mintha megbotlott volna, rádőlt Vályi elvtársra, majd mindketten belestek az öntögödör tüzes kokillái közé.”¹³ A Politikai Bizottság számára készített jelentés azonban úgy számol be a történetekről, hogy „[Vályi Péter] Feltehetően az említett hatásoktól hátra felé billenve, merev testtel az öntögödör felé dőlt. Dr. Énekes Sándor észelve a dőlést, reflex-szerűen utána nyúlt. Megmarkolta mindkét karját. Miután mindketten kimozdultak az egyensúlyi helyzetükből, együtt estek a gödörbe (...)”¹⁴ Ezen egymásnak talán ellentmondó tanúvallomások fényében, nem lehet maximálisan rekonstruálni az esetet, de az idegenkezűséget majdnem teljes bizonyossággal ki lehet zárni.

A korábban már említett szakszervezeti jelentés kiemelten foglalkozik a baleset okaival: „[a baleset oka] Különböző technológiai, anyagmozgatási hatások összegződése. Az egész üzem korszerűtlensége, zsúfoltsága, balesetveszélyessége.”¹⁵ Az

Miskolc. 1973. szeptember 19. (továbbiakban: Vélemény – Szakszervezet – 1973.09.19) Magyar Nemzeti Levéltár Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár Alsószolcai Fióklevéltára. XXXV.1.f./28. ő.e.

¹² Jelentés – PB/Kormány – 1973.09.21

¹³ Jelentés – BmRFK/ÁSZ – 1973.09.16

¹⁴ Jelentés – PB – 1973.10.24

¹⁵ Vélemény – Szakszervezet – 1973.09.19

üzem területén jelentkező különböző fény-, és hanghatások az ezeket nem ismerőkből reflexszerű mozdulatokat válthattak ki.

Az öntőgödörben lévő kokillák hőmérséklete kb. 700°C-os lehetett. Énekest az odasiető munkások rögtön kihúzták, de Vályit csak 6-8 perc elteltével tudták kiszabadítani. A késlekedés oka az volt, hogy a darunak az egyik kokillát el kellett távolítania, hogy az azbesztruhás martinászok le tudjanak szállni a mélybe. Addigra az elnökhelyettes már súlyos és életveszélyes sérüléseket szenvedett, testének 80%-a összeégett. A helyszínre érkező mentőautó a miskolci Megyei Kórház baleseti sebészetére szállította a két sérültet.¹⁶

A megyei Rendőrfőkapitányság 12.10-kor kapott értesítést az esetről. Az intézkedéssel és az eset kivizsgálásával dr. Kardos László rendőralezredest, a III/1. osztály vezetőjét bízták meg. A helyszínre érkezés után rögtön megvizsgálták az öntőcsarnokot és kihallgatták Detvai Istvánt. A darukezelő elmondta, hogy őt senki nem tájékoztatta a vendégek érkezéséről, illetve megmutatta, hogy a darukosárban ülve nem láthatta őket. A további nyomozás és tanúmeghallgatások nyilvánvalóvá tették, hogy „a (...) tárgytól eredő fizikai erőbehatást ki lehetett zárni.” Bár nyilvánvalónak tűnik, hogy a daru megmozdulása befolyásolta az esetet, Detvai felelőssége egyértelműen kizárható.

A továbbiakban igyekszem a különböző jelentések, beszámolók alapján a baleset okait felvázolni. Véleményem szerint nem az a legfőbb kérdés, hogy Énekes botlott-e meg és esett neki Vályinak, vagy utóbbi magától kezdett zuhanásba és a vezérigazgató ténylegesen csak segíteni akart. Sokkal érdekesebb, hogy miért volt annyira fontos Énekes Sándor számára az előzetes programtól való eltérés, hiszen mint az acélmű korábbi dolgozója ismernie kellett az öntőcsarnokban jelentkező veszélyforrásokat. Eddigi ismereteim alapján azt feltételezem, hogy a vezérigazgatót az LKM fejlődésének előremozdítása motiválhatta. A nemesacél-hengermű fejlesztése a megfelelő ütemben haladt, ezen folyamat végén az ország legkorszerűbb üzemmé vált. A martinnak ezt az európai színvonalú hengerművet kellett volna kiszolgáltatnia, ám annak elmaradottsága miatt erre reális esély nem volt. Énekesnek az lehetett a célja, hogy a Minisztertanács elnökhelyettese saját szemével tapasztalhatta meg az acélmű korszerűtlenségét (ezt néhány műszaki vezető vallomása is megerősítette) és ezáltal felvetődhessen egy esetleges állami beruházás, fejlesztés. Amennyiben tényleg ez motiválta a vezérigazgatót, akkor kijelenthető, hogy a látogatás nem érte el a célját. A szakszervezeti vélemény ugyan részletesen elemzi az üzemben található hiányosságokat, és az egyes termelőeszközök elavultságát¹⁷, de a Politikai Bizottság,

¹⁶ Jelentés – PB/Kormány – 1973.09.21

¹⁷ Továbbá kiemelik, hogy „A minisztériumi szerveknek segítséget kell adni a Lenin Kohászati Műveknek a korszerűsítésére, a veszélyforrások felszámolására, mert tudomásunk szerint ez milliárdos költségeket jelent és erre a vállaltnak nincs lehetősége.” - Vélemény – Szakszervezet – 1973.09.19

a Központi Bizottság és a Kormány számára készített jelentésekben ezek a tényezők már nem szerepelnek. A későbbiek folyamán ezt a gyáregységet majd be is záratják.

Az előbb említett jelentések egyértelműen Énekes Sándort tették meg a baleset felelősévé.

„Felelőssége abban áll, hogy:

- a biztosítási feladatokat ellátó és szervező Iparszervezési Főosztály számára nem tett intézkedést az Acélműben történő biztosítás megszervezésére. Így az Acélmű látogatásának biztosítása szervezettséget nélkülöző, ad hoc jellegű volt. A vizsgálat megállapította, hogy az ott dolgozókat a látogatásról senki nem értesítette, s így a termelő munka a szokott mederben folyt;
- személyes utasítással megváltoztatta azt az útírányt, amely az adott viszonyok mellett biztonságosabb lett volna, s a balesetre nagy valószínűség mellett nem került volna sor;
- az általa már korábban megváltoztatott útvonalon haladva, a III. sz. kemencéhez érve, mint szakembernek feltétlenül fel kellett volna ismernie a továbbhaladás veszélyességét, mégis erre adott utasítást.”¹⁸

A szakszervezet által készített vélemény konkrét példákat említ arra vonatkozólag, hogyan lehetett volna a balesetet elkerülni. „A zavart és balesetveszélyt okozó hatásokat csökkenteni lehetett volna a VI-os számú S-M Kemence fenékjavításának szüneteltetésével. A félportál-daru vezetőjének – a felkiabálás helyett, hogy álljon meg – utasítást kellett volna adni arra, mely szerint addig semmilyen irányú mozgást nem végezhet, ameddig erre engedélyt nem kap és olyan helyre kellett volna állítani a darut, ahol nincs vagon sor. Az ut feltakarítását el kellett volna végezni. Összességében a munkát le kellett volna állítani, vagy azon az útvonalon menni végig, ahol már több delegációt és látogatót biztonságosan végig vittek.”¹⁹

A nyomozás során Bánvölgyi Ferenc iparszervezési főosztályvezető és Farkas István gyáregység vezető ellen is gyanúsított eljárás indult, ám a később feltárt adatok és a szembesítések eredménye alapján ezeket megszüntették.

A Politikai Bizottság az 1973. október 23-i ülésén a jelentést megtárgyalta, és ott bizonyos határozatokat hozott. Tudomásul vették, hogy a nyomozás iratait az illetékes szervek átadták az ügyészségnek Énekes Sándor elleni vádemelés céljából²⁰;

¹⁸ Jelentés – PB – 1973.10.24

¹⁹ Vélemény – Szakszervezet – 1973.09.19

²⁰ A Legfelsőbb Bíróság egy év és hat hónap börtönbüntetésre ítélte, ám ennek végrehajtását három évi próbaidőre felfüggesztette. Az MSZMP B.A.Z. megyei bizottsága is folytatott vizsgálatot az ügyben, határozatának értelmében szigorú megrovásban részesítették Énekest, ezenfelül három évre eltiltották mindenféle párttisztviselésétől. – Az MSZMP B.A.Z. megyei bizottságának 1974. május 10-i ülésének jegyzőkönyve. Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár Alsózsolcai Fiókleveletára. XXXV.1.f./7. ő.e.

továbbá megerősítették, hogy magasrangú hazai és külföldi látogatók esetén az üzemek igazgatói a felelősek a biztonsági és biztosítási előírások betartásáért.

Vályi Péter három nappal a balesete után, szeptember 18-án belehalt égési sérüléseibe, Énekest azonban már október 11-én kiengedték a kórházból.

A váratlan és tragikus baleset azonban még sokáig beszédtema volt a dolgozók körében. Az MSZMP LKM Nagyüzemi Bizottsága több jelentést is készített a munkások hangulatáról, a tragédia utóéletéről. Már szeptember 17-én – tehát a következő hét hétfőjén – született egy beszámoló, amely kiemelte, hogy minden más hazai és nemzetközi hír háttérbe szorult a beszélgetések alkalmával. Többen megjegyezték kritikaként, hogy jobban meg kellett volna szervezni Vályi biztosítását, hiszen pénzügyi szakember lévén kevés tapasztalattal rendelkezik az üzemi látogatások kapcsán. A beszámoló kiemeli, hogy számtalan hamis információ látott napvilágot, példának okáért, hogy az elnökhelyettes már nem is él, hogy több embert is letartóztattak. Annak érdekében, hogy ezen találgatásoknak elejét vegyék, még aznap tájékoztatót tartottak a vezetők, szakszervezeti és KISZ titkárok számára, melyen teljes egészében beszámoltak a szombati nap történéseiről. A jelenlévők vállalták, hogy a pontos információkat megosztják a gyár összes dolgozójával. Ezen felül fontosnak tartom megemlíteni még azt is, hogy több dolgozó önkéntes alapon véradásra jelentkezett, hogy amennyiben a két sérült számára szükségessé válik, zavartalanul tudják biztosítani a vér utánpótlását.²¹

Összegzésként elmondható, hogy a szakszervezeti jelentésben részletezett okok vezethettek oda, hogy Vályi Péter tragikus balesetet szenvedett. Bármennyire is tartja magát még a jelenben is az idegenkezűség elmélete, a rendelkezésre álló iratok alapján teljes bizonyossággal kijelenthető, hogy véletlen baleset történt. Az a kérdés, hogy Énekes botlott-e meg és dőlt neki az elnökhelyettesnek, vagy ő csak utánakapott, szerintem nem kulcsfontosságú, hiszen a tények tükrében elmondható, a balesetet közvetlenül külső körülmények – váratlan fény- és hanghatások, egyenetlen útvonal – okozták. Azon a véleményen vagyok, hogy Énekes Sándort csupán az a cél vezérelte, hogy az LKM-ben további fejlesztéseket tudjon beindítani. Véleményem szerint úgy gondolta, hogy azáltal, hogy bemutatja Vályinak milyen korszerűtlen és életveszélyes körülmények között dolgoznak a martinacélmű munkásai, lehetőséget teremt arra, hogy modernizációs folyamatok indulhassanak el a gyárnak ezen részlegében is.

²¹ „Jelentés a Lenin Kohászati Művek területén 1973. szeptember 15-én 11,45-kor történt baleset visszhangjáról.” MSZMP Borsod Megyei Bizottság Archivuma. Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár Alsószolcai Fióklevéltára. XII.4.f./8. ő.e.

Végezetül fontosnak tartom kiemelni, hogy az esettel korábban nem különösebben foglalkoztak. Már a baleset után közvetlenül is csak néhány rövid, sablonos tájékoztató hír jelent meg a médiában, melyek semmitmondóak és szükséztűek voltak. Az azóta megjelent helytörténeti munkák – melyek az LKM-hez kapcsolódnak – egyike sem foglalkozott egy-két mondatnál többet az esettel.²² Ezen tényezők játszhattak szerepet véleményem szerint abban, hogy számtalan hamis és a valótól homlokegyenest eltérő információ és elmélet került napvilágra és terjedt el a város lakóinak körében Vályi Péter halálos balesetével kapcsolatban.²³

Melléklet



Vályi Péter

Forrás: <http://mek.oszk.hu/0030-0/00355/html/index.html> (letöltés ideje: 2013.03.16.)



Dr. Énekes Sándor

Forrás: Boros Árpád: Események és tények a diósgyőri kohászat életéből, 1770-2003. Miskolc, 2004. 113.

²² Többek között: Boros Árpád: Tények és képek a diósgyőri kohászat életéből 1770–2005. Miskolc, 2005.; Jung János-Kiss László-Sélei István-Sziklavári János: A diósgyőri acélgégyártás története a folytacélgégyártás bevezetésétől napjainkig. Miskolc, 2004.; Dobrossy István: Baán István emlékkönyv; A Diósgyőri Vas – és Acélgégyár (LKM) története 1944-1988. Miskolc, 2001.; Boros Árpád: Események és tények a diósgyőri kohászat életéből, 1770-2003. Miskolc, 2004.

²³ Fontos azonban megemlíteni, hogy ebben a témában készült egy dokumentumfilm, melyben szintén felmerülnek Vályi Péter halálának körülményei. („Üzemi baleset – Történetek a Kádár-korszak tájékoztatáspolitikájáról” – r. Topits Judit)



A Diósgyőri Acélművek bejárata napjainkban

Forrás: http://m-underground.uw.hu/k_acelmu.html (letöltés ideje: 2013.03.16.)



A hajdani Lenin Kohászati Művek Vezérigazgatósági épületének főbejárata a jelenben

Forrás: http://m-underground.uw.hu/k_acelmu.html (letöltés ideje: 2013.03.16.)