

## Egy szocialista nagyüzem, a Csepel Autógyár első lépései <sup>[1]</sup>

„Elektroacél nélkül autóalkatrészeket gyártani nem lehet.”

„Meg kell jegyeznünk, hogy a 2. ponttal kapcsolatban a javaslat már a helyszínen felvetődött vizsgálatunk nyomában, de igen nagy ellenállásra talált és azt a következtetést vontuk le, hogy az illetékes műszaki vezető, Herceg elvtárs, a Motorgyár fődíszpécserre, kissé belemerevedett a megszokott módon történő gyártásba, és nem tudja elképzelni, hogy a 'jól bevált módszere' mással is helyettesíthető”.

### Bevezetés

Magyarországon háborút követő pusztítás következtében minimális számban álltak rendelkezésre működőképes, a termelés érdekében „hadra fogható” közötti gépjárművek. A háború utáni magyar gépjárműállomány a legkülönbözőbb hazai és nyugati típusokból tevődött össze, így azok javítása, az alkatrészek beszerzése további nehézséget okozott. A kormányzat és a közlekedéssel foglalkozó akkori szakemberek jól látták, hogy mindenekelőtt a tehergépkocsi-gyártást kell fejleszteni. Országszerte megindult az élet, a mezőgazdaság, az újjáépülő gyárak nagy számban igényelték a teherszállító járműveket. A magyarországi tehergépjármű-állomány számbeli fejlesztésében 1945 után főként a győri Vagon- és Gépgyár, valamint a MÁVAG vett részt a teherautó gyártásban. 1947-ben még úgy kalkuláltak, hogy a tehergépkocsik több mint fele MÁVAG, illetve RÁBA-gyártmány lesz. 1949-ben a szállítójárművek hiánya miatt a politikai-gazdasági vezetés a Nehézipari Központon (NIK) keresztül megvásárolta az ausztriai székhelyű Steyr gyár diesel motorjának és a D-380 típusú tehergépkocsinak a licencét, gyártásdokumentációját. Ezzel párhuzamosan 1949 közepén már zajlott az autógyártás szerszámainak fejlesztése is. Egy 1949. július 20-án készült közlekedési minisztériumi feljegyzés jól foglalta össze a korabeli magyar gépjárműgyártás helyzetét, amire egyrészt a minőségi hiányosságok, másrészt a szállítási határidők be nem tartása, végül pedig a magas beszerzési árak voltak jellemzők. Az egyes jelentésekre, feljegyzésekre kézzel írt vélemények rendkívül jól tükrözik vissza korszak iparpolitikáját. Jó példa erre *Vas Zoltán* feljegyzése, aki az összefoglaló elolvasása után az első oldalra a következő utasítást írta: „Bakonyi Sebestyén Endre elvtárs! *Rendet és tervfegyelmet kérek! Így nem mehet tovább. Kérek sürgős jelentést. Vas. VII. 20.* Az elsődleges cél tehát az volt, hogy a Steyr-motorokat továbbfejlesszék, és azokat immáron egy olyan vállalat gyártsa le, amely nemcsak motorokat gyárt, hanem teljesen és tömegesen állítja elő a gazdaságnak szükséges tehergépkocsi-mennyiséget.

Az itt közölt dokumentumok egyike - amely feltételezhetően 1949-ből származik - bemutatja az elkészült kísérleti gépkocsik próbaútjainak tapasztalatait és az elért műszaki eredményeket. **(Lásd az 1. dokumentumot!)** Az összefoglaló jelentés szerint a próba tehergépkocsik három hónapos üzem során - amely különböző útviszonyok és terhelés mellett történt - elérték a 30 ezer kilométert. A kísérletek tehát rendkívül intenzívek voltak éppen annak érdekében, hogy a gépkocsikat majdan a legkülönbözőbb viszonyok között tudják alkalmazni, illetve azért, hogy az új kifejlesztett típus minél előbb szériában gyártsák. A tehergépkocsi kísérleti változatát a levéltári dokumentumokban ezért még NIK-350-es típusnévvel illették, utalva a Nehézipari Központra. A gyártás helyszínül a Dunai Repülőgépgyár Rt. volt telephelyét, Szigetszentmiklós-Gyártelepet jelölték ki, ahol 1949 novemberében létrehozták a gépjármű- és teherautógyártás új magyar központját, a Csepel Autógyár Nemzeti Vállalatot. A szakembergárda nagy része a Weiss Manfréd Acél- és Fémművektől érkezett az autógyárba. A dokumentumok arról tanúskodnak, hogy a kezdeti időszakban a motorfejlesztések és a kísérletek sem zajlottak mindig zökkenőmentesen. Kezdetben a motorfejlesztésre, majd pedig a Csepel Autógyár fejlesztésére az időhiány és a gyorsaság volt jellemző. Mindennek következményeit a gyár már az alapításkor, majd az '50-es évek termelésében is megérezte.



A dokumentumok visszatükrözik a Csepel Autógyár alapítását követő első, problémákkal teli éveit. A közölt dokumentumok a Magyar Dolgozók Pártja KV Ipari és Közlekedési Osztálya iratanyagában maradtak fent. A Csepel Autógyár felett egyes, felügyeleti hatósági jogköröket gyakorló szervek, mint például a Kohó- és Gépipari Minisztérium, vagy az Autó- és Traktoripari Tröszt, jelentéseiket az ipari és a közlekedési kérdésekkel foglalkozó osztálynak is megküldték. Forrásválogatásunk talán más, az ötvenes évek elején alapított gyárra is eshetett volna, érdekességét azonban az adja, hogy a Csepel Autógyárra, mint I. kategóriájú, kiemelt jelentőségű beruházásra tekintettek. Ebből adódóan minisztériumi szinten kiemelt figyelmet szenteltek a rendkívül gyors léptékű fejlesztéseknek. A beruházások számos várt és nem várt termelési problémákat eredményeztek a D-350-es tehergépjármű és más termékek, pl. motorok, aggregátok gyártásában, amelyeket rövid vagy hosszútávon a gyár felettes szerveinek orvosolniuk kellett. A fejlesztések ütemére utal, hogy a gyárban foglalkoztatott munkások létszáma az 1949. év végi alapítást követően 1951-re elérte a hatezer főt.

A Népgazdasági Tanács - Csepel Autógyár Nemzeti Vállalat alapításáról szóló - 1949. október 26-ai határozata a gépjárműgyártás gyors ütemű fejlesztését várta el. A kijelölt feladat már önmagában is jelentős volt, mi több, irreális elvárásokat támasztott a gyár vezetése és a gyár munkásai felé. A gyártás megindítását követő első hónapok után nyilvánvalóvá vált, hogy az autógyár a részére előírt tervek csak rendkívüli erőfeszítések árán tudja teljesíteni. Az 1951-ben a kifizűtött tervek között szerepelt például 3767 darab D-350-es, tehergépkocsi, 7178 darab 413-as motor és 5347 darab kardántengely legyártása. Az Országos Tervhivatal 1951. május 24-én közzétett nyilatkozata szerint a Csepel Autógyár az öt éves terv keretében, a gyártást 1955-ig oly módon fogja fejleszteni, hogy 1955-ben 25 ezer darab motort és tízezer darab tehergépkocsit tudjon gyártani. A gyár 1951. március 31-ig 2830 darab tehergépkocsit gyártott, de a gyártás szakaszos volt, korabeli szóhasználatul élve nem folyt ütemes termelés. Mindehhez egyrészt a kooperáló vállalatok késedelmes és akadozó szállításai, másrészt pedig a nehézipar szinte minden területén jelentkező nyersanyaghiánya járult hozzá. Ez a tényező készítette arra a Népgazdasági Tanácsot, hogy a véleménye szerint évi ötezer darab teherautót is gyártani képes vállalat évi termelését 4500 darabban határozza meg. A vállalat 1951-ben végül 4627 tehergépkocsit gyártott. A késedelmes alkatrészszállítások miatt a hónapok első felében emelkedett az állásidő, a második felében pedig nőtt a túlóra. Ilyen körülmények között a terv teljesítését, sőt lényegében túlteljesítését a szintén mesterségesen felfejlesztett munkaverseny-mozgalom segítette elő. 1951. április közepén már a vállalat dolgozóinak 82,1%-a versenyben volt. A dolgozók túlórázása 1952-ben olyan méreteket öltött, melyre a szakszervezet is felhívta a figyelmet, és az úgy a minisztériumban „landolt”. **(Lásd a 2. dokumentumot!)** A szakszervezeti titkár nem tehetett mást, minthogy a fennálló törvények megsértésével vádolta meg a Csepel Autógyárat és vezetőit,

javasolva szigorú megbüntetésüket. Hozzá kell tennünk - erről a dokumentum nem tanúskodik - hogy a munkások nem feltétlenül az elbocsátás, vagy bármiféle retorzió terhe miatt nem mentek haza kellő időben a gyárból, hanem attól a jól felfogott érdektől vezérelve, hogy csak bizonyos darabmennyiség legyártása esetén kaphatták meg a nekik járó illetményt, amit amúgy az előző hónapban vagy dekádban végzett teljesítményeik alapján megállapítottak nekik. Augusztusban a szakszervezet feljelentésére a Kohó- és Gépipari Minisztérium vizsgálatot folytatott. A jelentésből világosan kiténik, hogy a túlórák idejének nagy részét is - amely elérhette a havi 24, 36, illetve akár a 60 órát is - a munkások állásidőben töltötték el, azaz feltehetően ekkor már nem végeztek produktív munkát. **(Lásd a 3. dokumentumot!)** A jelentés szerint egy 12 órás műszakból 4-6 órát a munkások állásidőben „dolgoztak”, ami nyilvánvalóan az alkatrész- és nyersanyaghiányból, szervezési hibákból adódott össze. A megállapítás másik része több esetben ma már nehezen értelmezhető kijelentést tesz a lemaradásra és a selejtképződésre. Ennek egyik oka az volt, hogy a Rákosi Mátyás Művekből kikerülő öntvények selejje a Csepel Autógyárban csak minden huszadik művelet után derült ki, a szalagot pedig megszakítani nem kívánták a művezetők. A jelentés második pontjára a felettes szerv javaslatot is tett, miszerint a megoldás az lenne, ha az Autó- és Traktoripari Tröszt (ATIT) műszaki osztálya segítséget ad a Csepel Autógyár műszaki szervének a gyártási műveletek átszervezésére, amit a Motorgyár fődzsűpcsere - feltehetően szervezési és műszaki okok miatt - nem akart. Bíró Ferencné, a Csepel Autógyár igazgatója - Rákosi Mátyás sógornője - a fenti problémákat a Sebő Lászlóval történt telefonbeszélgetésben pusztán a külső kooperáció hiányával indokolta.



A forrásokban különböző indokokkal magyarázták meg a lemaradásokat, így például az általános anyaghiány, a selejtszázalék, a munkavállalók alacsony teljesítményszázaléka, a gépkapacitás-hiány és az áramkimaradás szerepelt az okok között. A folytonosan ismétlődő problémákkal a KGM is foglalkozott. A vizsgálatokról készült jelentések nyíltan foglalkoztak a Csepel Autógyár nyersanyagellátásának és hullámzó teljesítésének problémájával, ahogy az ATIT fogalmaz: *„Elektroacél nélkül autóalkatrészeket gyártani nem lehet. Bármilyen világosan tudják ezt a Kohó- és Gépipari Minisztérium vezető elvtársai, hónapok óta nem történt intézkedés az Autógyár III. és IV. évnegyedi elektroacél-szükségletének ügyében.* A helyzetet súlyosbította, hogy a gyárnak egyszerre kellett megfelelnie a belföldi igényeknek, azon belül kiemelten a honvédségi megrendeléseknek, továbbá az exportkötelezettségeknek is. **(Lásd a 4. dokumentumot!)** A kritikus nyersanyaghelyzet az év végére sem változott. Egy 1952. december végi jelentés tanúsága szerint szinte mindegyik, a Csepel Autógyárnak bedolgozó üzem lemaradásban volt, ami miatt a gyár rendszeresen nem kapott elegendő nyersanyag-fedezetet. Az '50-es évek termelésének egyik legemblematikusabb mondata lehetne a jelentés azon része, amely a Magyar Acélárugyár hordrugóhoz szükséges anyagellátásáról szól. Eszerint *„Példának hozom fel, amikor is a Miniszter elvtárs utasítására azonnali intézkedésen keresztül 120 tonna anyagot kellett Özdnak legyártani, melyet le is gyártott, de szállítani csak 50 tonnát tudott, mivel a többi anyag 70 tonna selejt lett.”* **(Lásd az 5. dokumentumot!)** Ha hihetünk a forrásoknak, akkor láthatjuk, hogy a Csepel Autógyár lemaradásában jelentős volt az egyre inkább begyűrűző nyersanyaghiány, a kooperáló és az összeszerelést végző üzemek adok-kapok játszmája és a felelősség másra hárítása. Ebben az esetben az ózdi gyár a termelésének több mint 50%-át selejtként gyártotta le.

A fenti problémák kezelésekor általánosan jellemző volt a különböző kérdések „többszintű” megoldása, kezdetben feljegyzések, jelentések formájában, végül az illetékesek telefonjegyzetesei, sőt rosszabb esetben személyes látogatásai során. Ezen megbeszélések többségét intézkedések követték a tekintetben, hogy a gyárnak külön utasítás alapján kiutalták a termelésének teljesítéséhez szükséges - de többnyire mégsem mindig elegendő - nyersanyagot. A D-350-es típusú 3,5 tonnás dízel tehergépjármű az 1949. évi gyártmányfejlesztési nehézségek és az '50-es évek hullámzó, ütemtelen termelési problémái ellenére a hazai tehergépjármű-gyártás főtípusává vált. Egyike volt azon nagy szeriában gyártott gépjárműveknek, amelyek jelenős szerepet töltek be a teherszállításban, az ötvenes terv építkezéseiben, továbbá a mezőgazdasági termelésben. Felhasználásuk széleskörű volt, a gépjárműből különböző rendeltetési területe szerint több típus készült, mint például tűzoltó gépjárműfecskendő, tartályos és platós változat is.



A jelentős problémákat kiváltó lemaradások - mint már említettük - elsődlegesen az export és importteljesítésekkel összefüggésben jelentkeztek. Az '50-es évek folyamán többször előfordult, hogy például a Kínába kiszállított különböző típusú tehergépkocsikkal együtt nem küldtek tartozékokat (vonókészülék, ponyva, szerszámtáska), sőt előfordult az is, hogy a D-350-es tehergépkocsikat akkumulátor nélkül, a vezetőfülké tetejét behorpadvá szállították ki. Az MDP KV Ipari és Közlekedési Osztálya a következő kijelentést tette a Kínába irányuló exportról: *„Kínában nemcsak a MÓGÚRT-tól és a magyar gépjárműiparról, hanem az egész magyar külkereskedelemtől fognak, és az egész magyar iparról fognak képet alkotni. Remélhetőleg nem kell kihangsúlyozni kínai exportunk különös politikai és kereskedelmi fontosságát.”* Az iratok alapján megállapítható, hogy a Csepel Autógyár a tervek teljesítéséhez jelentős forrásokat volt kénytelen mozgósítani, amelyek nagy része a munkások erőfeszítéseire alapultak. A felettes szervek irodáiban ülő tervgazdasági „szakemberek” sokszor nem értették a problémák lényegét. A gyár vezetését, az ellenség szervezkedését, szabotálását vélték a nehézségek mögött, s eközben a nyersanyaghiány miatt újabb lemaradások jelentkeztek. Megszüntetésükre a tervgazdaság toldozó-foltozó megoldási javaslatokkal állt elő, mely csupán tüneti gyógyírt jelentett, de valódi megoldást nem adott.

## Források

1.

Jelentés az új Csepel 350 típusú teherautó terhelési próbájáról

1949 [?]

[Részletek]

Összefoglaló jelentés

Tárgya: NIK 350 és NIK 130 kísérleti gépkocsik próbaujtáinak tapasztalatai tartóssági próbák első negyedéve után.

## I. Műszaki eredmények

### NIK 350

A próbakocsik 3 hónapi üzem után elérték a 30 000 km-t.

#### 1. Motor

A motorok (úgy az eredeti Steyr, mint a W[eiss] M[anfréd] gyártmány) megbízhatóknak, erőseknek és rugalmasoknak bizonyultak. Ezáltal a gépkocsik úgy üresen, mint terhelten, gyorsak és fürgék. A fenti időszak tartama alatt az alábbi komolyabb meghibásodások fordultak elő:

WS 000/3. sz[ámú] magyar motor hengerpersely és dugattyú törése. A törés oka a hengerpersely felfekvő válla alatt keletkezett hosszú feszültségi repedés volt. (Ing. Perger, Körtvélyesi, Csepel NV. folytatta le a vizsgálatot.)

WS 0002/sz[ámú] magyar motor szelepemelő köldöke darabokra törött, elékelődő darabjai kilyukasztották a hengerállvány falát. Egyidejűleg eltörték az összes külső szeleprugók (magyar gyártmány). A meghibásodás elsődleges oka a köldök hibás hőkezelésében keresendő, másodlagos okként a rugótörés is közrejátszott. (Ing. Perger, Körtvélyesi, Csepel NV. folytatta le a vizsgálatot.)

WS 0004/sz[ámú] magyar motor (a 4200 kg túlterheléssel futó gép)k[ocs]i[ba] beépítve) 3. sz[ámú] hengerének 3 dugattyúgyűrűje 20 000 km üzem után besült. A gyűrűk besülése erős olajkoszréteg egyidejű keletkezése mellett a befecskendezés síkjában mintegy 20 mm-es szakaszon történt. A dugattyú palástjának a legfelső gyűrű és a dugattyú felső éle közötti szakaszán a befecskendezés irányával szemben fekvő oldalon erős kenődés, rágódás nyomai láthatók. A hengerfal maga sértetlen. A hajtókar felső kis szemének perselye homlokfelületén egyoldalasan kopott. A vezető főcsapágy vezetőperemének bronzrétege igen erősen kopott és rágódott. A szelepfészkeken beverődés, a hengerfejek égéstér határoló felületén pedig igen erős olajkoszoldódás észlelhető.

A motor F&M adagolószivattyúját ellenőrzés céljából azonnal leszereltük és Ing. Perger jelenlétében a Technológián megvizsgálták. Megállapítást nyert, hogy a szivattyú túl erős töltést adott, ami főképpen hegymenetben veszi túlzottan igénybe az égésteret. A szivattyú leplombálva nem volt. A motort további vizsgálat és javítás céljából elküldtük a Csepel NV-nek.

A WS 000/5. sz[ámú] magyar motornál 20 000 km után túlzott olajfogyasztást, erős átfújást és üresjáratban kopogást észleltünk.

Csepel NV telepén Ing. Perger jelenlétében lefolytatott vizsgálat az alábbi eredményeket szolgáltatta:

Az adagoló szivattyú (F&M) beállítása kifogástalan. A 3. és 4. sz[ámú] hengerek dugattyúin 2-2 kompresszió gyűrű besült, ezen felül 1 kompresszió és 1 olajlehuzó gyűrű törött volt. A dugattyúkon és hengerfejekken (a WS 000/4. sz[ámú] motorokhoz hasonlóan) erős olajkosz lerakódás észlelhető, különösképpen a befecskendezés síkjában.

A motor mindegyik dugattyúján kisebb mértékű súrlódási, nyomódási nyomok láthatók. A hengerek sértetlenek. A szelepfészkeknél beverődés és átfújási nyomok észlelhetők.

A meghibásodott dugattyúk Steyr (magyar anyag) a hozzájuk tartozó hengerek közül 1 Steyr, 1 pedig W[eiss] M[anfréd] gyártmány. (Mindkettő magyar anyag.)

A vizsgálat alapján a meghibásodás oka feltevészerűen a következő:

A dugattyúgyűrűk besülésének közvetlen oka az erős olajkosz lerakódás. Az olajkosz képződés oka egyrészt a kenőolaj rossz minősége, másrészt a dugattyúk nyomódási helyén keletkező hő torlódás folytán fellépő túl magas hőfok. A koszképződésre kétségtelenül befolyással van a nyersolaj magas hamu, illetve kén tartalma is. A nyomódások oka a hengerperselyek kéttengelyű ovalitása lehet, ennek mérésekkel való ellenőrzése azonban nem volt lehetséges készülék hiányában. A készülék sürgős elkészítését Ing. Perger soron kívül javasolta, miután a gyártás megindulásakor hasonló nehézségek [a] Steyrben is felléptek.

Az először beépítésre került (magyar) külső szeleprugók szinte kivétel nélkül eltörték. 1949. X. 25-én három magyar motoron a rugókat felcserélték újabb kísérleti rugókra (WM-anyag), ezek eddig mintegy 20 000 km-t futottak minden kifogás nélkül.

Az első hónapban napirenden volt a Friedmann-Maier adagolószivattyúk tönkremenése. A leggyakoribb hiba az elemrugók törése volt. A cég képviselői látogatásuk alkalmával azon magyarázatot adták, hogy ezek még régi készletből való rugók ill[etve] szivattyúk voltak. A régi típusú szivattyúk cseréje óta a szivattyúk működésével szemben további kifogás nem merült fel, meghibásodás nem fordult elő.

A magyar gyártmányú nyersolajnyomócsövek törése igen gyakori, leginkább a tömörítő kúp közvetlen közelében.

Általános megfigyelésünk, hogy a magyar motorok kenőolajnyomása mintegy 1 atm-val alacsonyabb az eredeti osztrákokénál.

Az osztrák (Semperit) gyártmányú ventilátorszíjak minősége nem kielégítő. 8-10 000 [óra] üzem után vagy radikális irányú törés, vagy a külső burkoló vászonréteg leválása észlelhető. A magyar ékszíjak vizsgálata most van folyamatban.

#### 2. Tengelykapcsoló

A tengelykapcsolók az első 30 000 km alatt általában jól megbízhatóan működtek.

Előfordult hibák:

A magyar gyártmányú kapcsolótárcsában az összes tehermentesítő rugók eltörték. Ugyancsak eltörtött a túlterhelt gép]kocsi kapcsolótárcsájának 1 db eredeti osztrák rugója 26 000 km üzem után.

A kuplungbevonatok állapota kielégítő, kopásuk csekély. A W[eiss] M[anfréd] által gyártott kapcsolótárcsák gyakori hibája, hogy tányerszerűen homorúak, és kerületük mm nagyságrendben üt.

Egy ízben a kuplungkinyomó (golyós) csapágy berágódott, az ezáltal a tengellyel együtt futó külső csapágyház a kiemelő karok állítócsavarfejeit lenyírta, magukat a karokat pedig erősen lekoptatta. (Szorosan kapcsolatos fenti esettel a vezetőfülke azon hiányossága, hogy a kidomborodó sárvédő miatt a kuplungpedál mellett a vezető lábának helye nincsen, ezáltal hosszabb utak alkalmával előfordulhat, hogy lábát pihentetésül önkéntelenül a pedálra helyezi. Ez pedig oka lehet a kinyomó csapágy időelőtti tönkremenésének.)

#### 3. Sebességváltó

Eddigi tapasztalataink szerint a seb[esség]váltó a gép]kocsi egyik legsikerültebb és legmegbízhatóbban működő eleme. Egyetlen előfordult meghibásodás az egyik futópersely és fogaskerék berágódása volt, ami gyártási méreteltérésekre volt visszavezethető.

Feltétlen figyelmet érdemel azonban azon tapasztalatunk, hogy a III. sebesség hegymenetben erősebb húzatásnál önmagától kikapcsolódik. Néhányszor előfordult, hogy a seb[esség]váltókar „bajonett” zárja kinyílt, és a kar helyéről kiugrott.

Az első 3-5000 km-ig zajos váltók (győri gyártmány) most szinte zajtalanok és kifogástalanul működnek.

#### 4. Kardántengely és csuklók

Eddig meghibásodás észlelhető nem volt és semmilyen kifogás nem merült fel. Az első 2-3000 km alatt erősebben melegedő közbenső csapágycsapágyak most normális hőfokúak, még a legmostohább üzemi körülmények között is.

#### 5. Hátsó híd

[A] differenciálmű kifogástalanul, zajtalanul működik. A differenciálzár 4 kocsinál jó, 1-nél nem működik. Az eredetileg önkioldású zár a rudazat elszennyeződésekor (sáros, jeges terepen) nem ugrik vissza megbízhatóan „üres” állásba. Ez fogaskeréktörés veszélyét vonhatja maga után. Az első havi üzem csapágytörései (tengelycsont belső kúpgörgős csapágya) és Simmering tömitéseknél fellépett olajsűrődások a javítások óta nem ismétlődtek meg. A tönkrement csapágyakat további vizsgálat céljából átadtuk Ing. Pergernek.

#### 6. Mellső híd

Az egyetlen észlelt hiba a bal tengelycsont belső kúpgörgős csapágyának 20 000 km utáni tönkremenése volt. A csapágy belső gyűrűje törött, rágódott volt, a külső gyűrű futófelületén kifáradás jellegű felhólyagzódás jelentkezett. A csapágyat további vizsgálat céljából Ing. Pergernek továbbítottuk.

#### 7. Alvázkeret

Erős és rugalmas. Kifogás ellene ez ideig nem merült fel. Tisztázatlan még a hátsó lökhárítók kivitele ill[etve] felszerelése. Alkalmazásuk feltétlenül szükséges.

#### 8. Rugózás

A rugózás úgy üres, mint terhelt (ill[etve] túlterhelt) g[ép]k[ocsinál] igen jó. A széles rugólapok még a legrosszabb útviszonyoknál is megfelelően látgy rugózást és a g[ép]k[ocsinál] kanyarban szilárd oldalvezetést („Seitenführung”) biztosítanak.

Az összefogó kengyelek gyengék, lelazulnak, csavarjaik biztosítás hiányában kiesnek. Távtartó csövek és csavarbiztosítás alkalmazandó.

#### 9. Lengéscsillapítók

Működésük, hatékonyságuk teljesen kielégítő.

#### 10. Fékberendezés

A fékberendezés az első hónap tapasztalatai alapján gyengének bizonyult. Ennek oka elsősorban az osztrák fékbevonatnak a Steyr Művek által is kifogásolt rossz minősége, másodsorban a féktartó lemez kihajlása volt. [...]

A fékbevonatok kísérletei még folynak, így elhasználódásukra (elégés, kopás) vonatkozólag végleges vélemény nem mondható. Az osztrák Klinger bevonat 25 000 km után teljesen elkopott.

#### 11. Kerekek

[A] keréktárcsák kifogástalanok. A gumiabroncsok kopása főleg az első időben rohamos volt, majd később meglassult. A dessin kopása 15 000-18 000 km üzem után olyan fokot ért el, hogy az abroncsok sürgős cseréje a próbautak biztonságos lebonyolítása érdekében szükségessé vált. Az abroncsok gyors kopásának, vászontörések és egyéb meghibásodások kielémezésére állandó kapcsolatban állunk a gumigyárral.

#### 12. Kormánymű

A kormánymű szerkezete, működése kifogástalan. A g[ép]k[ocsinál] úgy üres, mint terhelt állapotban könnyen, kifáradás nélkül kormányozható. A győri gyártmányú nyomtávtartó-rudak csuklófejei a csőbe sajtolás helyén több ízben kilazultak. A meghibásodott darabokat további részletes vizsgálat céljából elküldtük a Győri Waggongyárnak. [...]

Egy esetben fordult elő a kormányrudazat (részletesen a nyomtávtartó rúd bal csuklójának) szétesése. A haladéktalanul megindított vizsgálat során megállapíthattuk a gömbcsukló-fej golyósfészek gyűrűjének teljes hiányát.

A további vizsgálat során nem volt egyértelműen megállapítható, hogy a gyűrű teljesen hiányzott, vagy üzem közben töredezett ki. Feltehető volt ugyanis, hogy a túl keményre edzett gyűrű megrepedt, majd széttöredezve darabokra kihullott a csuklófejből. Ezen feltevés egyértelmű igazolást nem nyert, mert sérülési nyomok nem látszódtak, a helyszín alapos szemléje során pedig töredékdarabokat nem találtam. Az alkatrészeket további vizsgálat céljából Ing. Pergernek továbbítottuk.

#### 13. Hűtő

A motor hűtési viszonyai igen jók. A hideg idő beálltával a túlűtés veszélye áll fenn, miután a jelenlegi hűtőredőny sem szerkezet, sem kivétel szempontjából egyáltalában nem kielégítő. A hűtőredőny fokozatos és csak kívülről elvégezhető állítása mellett a motor élettartama szempontjából döntő ideális hőfok, változó útviszonyok között csak igen nehezen tartható. Több esetben fordult elő a hűtők megfolyósodása (Ikarus gy[ártmány]). A megfolyósodás helye általában a bal, vagy jobb alsó sarok, oka feltehetően az erős „Diesel-rázás” okozta rugalmas deformációkból származó elemcső kilazulás.

#### 14. Karosszéria

Az első 20 000 km próbaút során bebizonyosodott, hogy az Ikarus NV által a kísérleti g[ép]k[ocsinál] felszerelt teljesen fémépítésű vezetőfülkék kivitele nem megfelelő. A régi fülkék főhibái voltak:

- Nyersolajszivárgás a homlokfalnál
- Vízszivárgás az ablaktömitéseknél
- Láb- és borítólemezek állandó fellazulása, ezáltal igen erős zajosság
- Homlokfal szigetelatlensége miatt a motor hője beáramlott a fülkébe
- Hátrapillantó tükrök nem megfelelőek
- Erős huzatosság, számos helyen tátongó rések miatt

g. Műszerelrendezés igen szétszórt

h. Ajtókilincsek meg nem felelő elhelyezése.

Észrevételeimet, tapasztalatainkat részletesen közöltük [az] Ikarus-szal; ezek figyelembevételével a régi fülkét sorban lecserélik az újabb, javított fülketípusra. Megjegyzendő, hogy szerkezetileg úgy a régi, mint az új típus megegyező. A tartóváz és maga a fülke alak és szilárdsági szempontból megfelelő. Az új fülkék kivitele általában jónak mondható. Alábbi kérdések azonban még tisztázatlanok, illetőleg az új kivitelnél is kifogás tárgyát képezik:

a. Nyersolajszivárgás a homlokfalnál

b./Lemezleerősítő csavarok biztosítása

c. Napellenzők elhelyezése

d. Hátrapillantó tükrök kivitele

e. Műszerelrendezés kivitele

f. Pedálok kivitele

g. Ajtózárok, fogantyúk, karok kivitele silány.

Fenti és a további próbautak során felmerülő problémák sürgős és kielégítő megoldása rendkívül fontos, hogy a gyártás megindulása előtt a g[ép]k[ocsi] minden egyes alkotó eleméről részletes, alapos és gyakorlati kísérleteken alapuló szakvéleményt alkothassunk. [...]

#### 15. Kocsiszekrény

Kialakítása a g[ép]k[ocsi] rendeltetése szerint változó. A próbakocsikon lévő kocsiszekrény kivitele megfelelő. Két kipróbált kivitel közül a hátsó átmenő szerszámláda felelt meg jobban. Több férőhelyet nyújt, és bizonyos mértékig védi a hátsó számtáblát és stop táblát a sározódástól. A láda belsejét azonban okvetlenül összefüggő lemezbéléssel kell ellátni a vízbeszivárgás megakadályozására.

A pótkerék elhelyezése jó és ötletes, de sáros úton az egész felerősítő szerkezet annyira beszenyeződik és berozsdásodik, hogy kimozdítása igen nehéz és körülményes.

A kocsiszekrény végleges kialakítása még tisztázatlan.

#### 16. Vonóhorog

Jó, erős, megbízható. Nehézkés a csap beillesztése, ill[etve] kihúzása. Ajánlatos volna automatikusan kapcsolódó szerkezet alkalmazása.

#### 17. Műszerek

A műszerekről magukról véleményt mondani még nem tudunk, miután a végleges, a szériához majd felhasználásra kerülő műszerek mintadarabjait még mindig nem kaptuk meg. Annyit azonban már most is mondhatunk, hogy a magyar műszerek az osztrákoknál jobbak. Elhelyezésük nem felel meg a korszerű követelményeknek. Szétszórtan helyezkednek el a műszerfalon, áttekintésük egy pillantással nem lehetséges.

#### 18. Elektromos berendezés

Kivitele egyáltalán nem megfelelő. Az üzemzavarok mindennaposak:

1. Vezetékek hajlékony fémcsőben vezetendők

2. Duda gyenge. Megfelelő hangerő elérésére már a próbakocsikon két dudát kellett alkalmaznunk. Duda nyomógomb töredezik. Kábelbeerősítés a kormánykerékagtyban kezdetleges, igen gyakran meghibásodik.

3. Ablaktörőmotor melegszi. Szegecsek kilazulnak. A törőlámpa kivitele silány, a rugó gyenge, a gumi él hullámosodik, és nem töröl jól.

4. Stoplámpa fénye gyenge. Fékstop lámpa felvillanása nappal alig látható. a két lámpát csak egy vékony lap választja el a közös házban, fényük egybeolvad. [A] rendszám-tábla-világítás fénye gyenge.

5. Fényszórók laposfejű alumínium szegecsei az erős rázást nem bírják, kilazulnak. Tükör gyorsan homályosodik.

6. Az akkumulátorok elhelyezése hozzáférhetőség szempontjából nem megfelelő. A tartóláda borítófedelének leszerelése nehézkes. Az alváz alatt húzódó kábelkötegek, az indítókapcsoló sérüléseknek, beázásnak, besározódásnak vannak kitéve.

Az elmúlt hónapok folyamán a próbakocsik próbaútjait a legkülönbözőbb időjárási viszonyok (nyári meleg, eső, hó, fagy, köd, stb.) és a legváltozatosabb, részben igen nehéz útviszonyok (asphalt [aszfalt], beton, makadám, földút, sár, víz, erős emelkedő, stb.) között futották.

Megállapítható, hogy a kocsik az erőltetett üzemben helyüket jól megállták. Az előfordult hibák általában kiviteliek, nem szerkezetiek. A mostoha út- és időviszonyok egyetlen fő rész működését sem befolyásolták.

[...]

Jelzet: MNL OL XIX-F-2-m (4. d.) - Az államigazgatás felsőbb szervei, Kohó- és Gépipari Minisztérium, Általános Gépipari Igazgatóság. - Az aláírás és dátum nélküli összefoglaló vélhetően 1949-ben készült.

2.

**A Vas- és Fémipari Dolgozók Szakszervezetének levele Kossa István kohó- és gépipari miniszterhez**

1952. augusztus 6.

Varga/VE III.

Budapest, 1952. augusztus 6-án

Kossa István Kohó- és Gépipari Miniszter

elvtárs részére

Budapest

Kedves Kossa elvtárs!

Vizsgálatot tartottunk a Csepel Autógyárban és megállapítottuk, hogy az üzemben a hó végén, tehát a harmadik dekádban általános jelenség az úgynevezett rohamunka. Nagyon sok olyan dolgozó van, akít az üzem vezetősége 24-36, sőt még 48 órát is dolgoztat egyfolytában. A sok közül csak egy pár példát sorolok fel:

A Motorgyár 10. műhelyében Hatvani János, Gajdácsi István a 8. műhelyben 24 órát dolgoztak. A Hajtóműgyárban Panyi János szerelő a B műhelyben 36 órát dolgozott egyfolytában. Ugyanígy Nagy Ágnes gépmunkás is a Járműgyárban. Nagy Imre és Tóth József szerelők szerdán délutántól péntek délutánig egyfolytában dolgoztak, tehát 48 órát. Ugyanígy Varga László gumiszerelő 36 órát. De legsúlyosabb eset itt, hogy Lakatos István alkatrészműhelyben dolgozó kedden reggel ment be dolgozni és péntek estig egyfolytában bent volt. A Szerszámgyárban késes elvtárs csoportja, amely 8 főből áll és ezen kívül Szabó József, Sáfrány Bálint, Kovács Albert köszörűsök egyfolytában 24 órát dolgoztak. De ezen kívül még számtalan példát tudnák felsorolni, akiket 24-től 48 óráig egyfolytában bent tartottak.

Ez jelenti a fennálló törvények megsértését. Ugyanakkor ezek a dolgozók egyfolytában ennyi ideig dolgozni nem képesek. Az első 8 óra után már a munka intenzitásuk csökken és a 20 órán felüli munka jóformán semmit sem ér, azonban az a veszély áll fenn, hogy a balesetek száma megszorodik. Bizonyítja továbbá azt, hogy a Csepel Autógyárban a műszaki vezetés nem teremtette meg Gerő [Erő] elvtárs által kiadott útmutatás alapján az ütemes termelést.

De ha megnézzük, hogy mennyi állásidő volt különböző indokok alapján kifizetve, megállapítható, hogy a túlórák nagy részét nem kellett volna igénybe venni.

A Motorgyárban július első, második dekádjában a darabbéres dolgozóknál 5728 túlóra, a beállítók és a csoportvezetőknél, valamint a segéd munkásoknál 4345 túlóra volt. Ezzel szemben az állásidő anyag és munkavárás miatt több mint 26 000 órát tett ki. Ezek a tények mind mutatják, hogy még nagyfokú szervezetlenség uralkodik a Csepel Autógyárban.

Javaslom a Csepel Autógyár túlóra keretének a felülvizsgálását, valamint az igazgató, vagy az illető felelősnek, aki ezt elkövette, szigorú megbüntetését.

Kérem Kossa elvtársat, hogy az intézkedés eredményéről értesíteni szíveskedjék.

Eltvársi üdvözzettel:

Török István

titkár

*Jelzet: MNL OL M-KS 276. f. 95. cs. 27. ó. e. Magyar Dolgozók Pártja központi szervei, MDP KV Ipari és Közlekedési Osztály.*

### 3.

#### **A Kohó- és Gépipari Minisztérium levele az MDP KV Ipari és Közlekedési Osztályához a Csepel Autógyárban tapasztalható rohamunkákról**

*1952. szeptember 20.*

Kohó- és Gépipari Minisztérium

Budapest, V. Szabadság tér 5-6.

MDP Országos Pártközpont Ipari és Közlekedési Osztály

Sebő e[lv]t[árs] részére

Budapest

Sebő elvtárs telefon felszólítására megvizsgáltuk a Csepeli Autógyárban a 24, 36, sőt egyes esetekben 60 órás egyfolytában ledolgozott munkaidőket, és a következőket állapítottuk meg: a Motorgyárban, ahol a kérdés a legélesebben vetődik fel, beszélgettünk a Párttitkár elvtárs, a S[zakszervezet] B[izottság] elnök elvtárs, a fűdiszpécser és a munkaügyi osztály vezetője jelenlétében a dolgozókkal. Ezekből a beszélgetésekből kiderült, hogy vasárnap és ünnepnap is állandóan 12 órát dolgoztatnak a munkavállalókkal, de a III. dekád utolsó napján 24, 36 órás túlmunkák is előfordulnak.

Hozzájárul még ehhez az is, hogy a bent töltött időnek átlagosan 1/3-as részét, vagy a felét a munkavállalók állásidőben töltik el (12 órából 4-6 órát).

A fő oka a túlmunkáknak elsősorban az R. M. Fémöntődjéből kikerülő karter-öntvények selejtje (kb. 9%), ami csak a huszadik művelet után tűnik ki. Miután a szalagot megszakítani nem akarják és a szereldének biztosítani kell az állandó szállítást, ezért mindent túlórát és állásidőt vállalva, bent tartják és berendelik az embereket.

Természetesen ez csak az egyik döntő oka a mértéktelen túlórásnak, amihez hozzátartozik azonban még más cikkeknek a késői beérkezése, vagy selejtje is. Ilyen ok van még azonban több is. Ezek közé tartozik a motorgyár egyik legfontosabb gépének, az országban egyetlen Krause finomfűrő gépnek az állandó meghibásodása is, mely szintén akadályozza a szalag zavartalan működését.

Vizsgálatunk eredményeképpen a következő javaslatokkal fordultunk az Autó- és Traktoripari Tröszt műszaki osztályához, ahova a Csepel Autógyár közvetlenül kapcsolódik:

1. Vizsgálják meg a Krause-gép generálózási lehetőségét, helyesebben azt, hogy hogyan lehetne egy hétre - amíg a generálás tart - a Krause-gép nélkül is biztosítani a szalag működését.
2. Az Autó- és Traktoripari Tröszt műszaki osztálya nyújtson segítséget a Csepel Autógyár műszaki szervének arra vonatkozólag, hogy a második húsz műveletet olyképpen szervezzék át, hogy a selejtek miatt fennálló kieső idő ezen keresztül csökkenjen és így a dolgozók túlóráztatása megszüntethető legyen.
3. Megvizsgálandó továbbá az is, hogy mi okozza az R. M. Fémöntődjéből kikerülő anyag ilyen nagy százaléku selejtjét, különös tekintettel arra, hogy 3 hónappal ezelőtt a szóban forgó karterek selejtje nem ment túl a szokásos öntvény-selejt átlagon. Meg kell jegyeznünk, hogy a 2. ponttal kapcsolatban a javaslat már a helyszínen felvetődött vizsgálatunk nyomában, de igen nagy ellenállásra talált és azt a következtetést vontuk le, hogy az illetékes műszaki vezető, Herceg elvtárs, a Motorgyár fűdiszpécserre, kissé belemerevedett a megszokott módon történő gyártásba és nem tudja elképzelni, hogy a „jól bevált módszere” mással is helyettesíthető.

Mint említettük, javaslatainkat az Autó- és Traktoripari Tröszt műszaki osztálya felé megtettük, akik azonban határidő haladékat kértek [olyó] hó 24-ig, miután a kérdés megoldása komoly feladat és a rendelkezésre álló idő a mai napig nem volt elegendő, ezért a tett intézkedésre vonatkozólag [olyó] hó 25-ig újabb jelentésben fogunk beszámolni.

Budapest, 1952. szeptember 20.

Kálmán József

főosztályvezető-helyettes

*Jelzet: MNL OL M-KS 276. f. 95. cs. 27. ó. e. - Magyar Dolgozók Pártja központi szervei, MDP KV Ipari és Közlekedési Osztály.*

A levélen Sebő László szeptember 30-ai kézzel írt jegyzete található a következő szöveggel:

„E vizsgálat mellett közvetlenül is felhívtam Bíró et.-nőt a probléma kiküszöbölésére. A megoldást csak a külső kooperáció megjavításában látja. Megemlítettem, hogy ebben nem értek teljesen egyet, és a kérdést továbbra is figyelemmel kísérem. A munkaügyi főosztálytól kértem, hogy kb. 6 hét múlva a kérdésre ismételten térjenek vissza.”

#### 4.

### Az Autó- és Traktoripari Tröszt jelentése a pártközpontnak a Csepel Autógyár nyersanyagellátásáról

1952. augusztus 8.

Autó- és Traktoripari Tröszt

Budapest, 1952. augusztus 8.

Szigorúan bizalmas!

#### Jelentés

az MDP Központi Pártbizottságának ,

Sebő elvtársnak

Tárgy: A Csepel Autógyár anyagellátásának hiányai

A Gyár III. évnegyedi lemezszükségletének, 3350 tonnának anyaggal fedezetlen része 1303 to. (Ebből finomlemez 155 to, pácolt lemez 558 to, hidegen hengerelt lemez 610 to). Ezt a hiányzó anyagot pótkiutalás formájában szeptember 30-ig kell a Csepel Autógyárnak megkapni termelési tervének teljesítése érdekében. Az anyagnak 1/3-ad részét augusztus 31-ig kérjük.

Folyó havi gyártásunk végrehajtásához és szeptember hóban való termelésünk előkészítéséhez szükséges, hogy az I. és II. keret kiutalásaiból szállításra esedékes 10 510 to anyagot a Vaskohászati Főosztály folyó hó 15-ig részünkre átadja.

Ugyancsak kérjük, hogy a III. keretre kiutalt 327 to lemez a Vaskohászati Főosztály augusztus és szeptember hónapokban, fele-fele arányban részünkre leszállítsa.

A 3 tengelyes terepjáró gépkocsik vezetőfülkéjének legyártása megköveteli, hogy az importra megrendelt 160 to mélyhúzó lemez legkésőbb szeptember 5-ig a gyár rendelkezésére álljon. Ezt az anyagot a külkereskedelem csak szeptember 30-ra ígéri.

#### Vasöntvény-hiányaink

A Győri Vagongyár és a Kőbányai Vas- és Acélöntöde kellene, hogy ellássák acélöntésekkel a Csepel Autógyárat. A Győri Vagongyár megújuló ígéreteket tesz, amelyeknek valóra váltása rendszeresen elmarad. A Kőbányai Vas- és Acélöntödénél a terepjáró 300-as t[ehér]g[ép]k[ocsik] öntvény-szükségletét nem tudtuk, és nem is tudjuk oly határidőre biztosítani, ami a [folyó] évi termelési tervünk betartását lehetővé tenné. Kérjük nevezett két művet oly irányba befolyásolni, hogy a Csepel Autógyár ütemes termelését a legrövidebb határidőn belül folyamatos munkájukkal elősegítsék.

#### Kovácsdarabok

A 300-as típusú t[ehér]g[ép]k[ocsik] féktartó tárcsáját a budapesti MÁVAG kell, hogy elkészítse. A folyó havi programhoz 120 db hiányunk van, amelyet a bedolgozó vállalat kapacitás hiányra való hivatkozással nem vállal a kellő időben legyártani.

Ugyancsak bizonytalanná teszi folyó havi programunkat a Ganz Vagon szállításainak vonatottsága, amely vállalat az irányítókar és a nyomtávtartó karok kovácsdarabjait nem szállítja anyaghiányra való hivatkozással.

#### Elektroacél

Elektroacél nélkül autóalkatrészeket gyártani nem lehet. Bármilyen világosan tudják ezt a Kohó- és Gépipari Minisztérium vezető elvtársai, hónapok óta nem történt intézkedés az Autógyár III. és IV. évnegyedi elektroacél-szükségletének ügyében. Kossa elvtársnál, Kardi elvtársnál, Fock elvtársnál történt gyakori közbenjárásunk, valamint az Országos Tervhivatal - Herczeg elvtársnál lefolytatott ülés a Csepel Autógyár részére semmi eredményt nem hozott. Az ország elektroacél kapacitása látszólag nem képes a Csepel Autógyár elsőrendű fontosságú igényét akár részben is kielégíteni. Ebben az ügyben a legsürgősebb segítségre van szükség, mielőtt a Csepel Autógyár jóvátehetetlenül súlyos helyzetbe kerül. Az Ú. T. 95/40. sz. határozata, amely a honvédségi gépjárműgyártásunk elektroacél-szükségletének biztosításáért Kossa elvtársat teszi felelőssé, nem lett végrehajtva. Minden közbenjárásunk ellenére az alsóbb szervek a KGM miniszter vonatkozó utasításait elintézetlenül küldték vissza (Vaskohászati Igazgatóság és a Beszerzési Igazgatóság).

#### Golyóscsapágyak.

A Csepel Autógyár Győri Hajtóműgyárában az ütemes termelés állandó akadály a golyóscsapágy-hiány. Semmi tartalékkal nem rendelkezünk, sőt a napi termeléshez szükséges csapágyak is gyakran hiányoznak. A Külkereskedelmi Minisztérium részéről a legnagyobb erőfeszítést kívánjuk a golyóscsapágy-hiány megszüntetése érdekében.

#### Cső

Úgy melegen hengerelt csőben, mint hidegen vont csőben hiányaink vannak. A kiutalások elégtelenekek és így a III. évnegyedre minőségi melegen hengerelt csőben 30 to, hidegen vont csőben 45 to hiány mutatkozik. Intézkedést kérünk, hogy a Rákosi Művek Csőgyára ezt a problémát még a folyó hónapban megoldja. A megoldás útjaira vonatkozóan július 16-án Karádi és Komjáthy elvtársaknak 3 javaslatot tettünk, amelyek mindegyike alkalmas arra, hogy a Csepel Autógyáron kívül országos viszonylatban is lényeges beruházás nélkül megjavítsa a csőellátást.

#### Hordrugok

Ózd a hengerlési programjával elmaradt és így a hordrugokat részünkre gyártó Magyar Acélárugyár állandó késedelemmel küzd, ami az Autógyár készártermelését hátrányosan befolyásolja. Kérünk segítséget, hogy Ózd ezt a nagyfontosságú programot hengerléseinél teljes mértékben figyelembe vegye és elmaradásait még a folyó hónapban pótolja.

Autó- és Traktoripari Tröszt

(Modrovits Tihamér)  
főmérnök

5.

**A Kohó- és Gépipari Minisztérium levele Sebők Lászlóhoz, az MDP KV osztályvezetőjéhez**

1952. december 22.

A Központi Termelési Főosztály megvizsgálta azokat a kérdéseket, melyeket Sebő elvtárssal telefonon keresztül két héttel ezelőtt, úgy Szikra, mint Urszó elvtárs letárgyalta. A kérdésekre az alábbiakban adjuk meg válaszunkat:

**1. A Magyar Acélárugyár hordrugóhoz szükséges anyagellátása.**

1952. III. negyedévi keretre a vállalat 392,5 to igényt adott be, amelyre a kiutalást teljes egészében megkapta, azonban az O[rszágos] T[ervhivatal] 2500-281/952. sz. rendelete értelmében a Kohászati Üzem a rendelést stornírozta.

1952. IV. negyedévi igénye a vállalatnak 359,2 tonna volt, ezzel szemben 307 to kiutalást kapott. Ózd a 307 tonnára csak 196,86 tonnát szállított le a vállalat felé [folyó] hó 15-ig. A IV. negyedévi keretet elősegítette az import útján beérkezett 100 to rugó anyag, mely 100 tonnával a beérkezett anyagok mennyisége a IV. n[egyed]évre 296,86 to volt.

1953. I. negyedére a Magyar Acélárugyár 899 to anyagigényt adott be, melyre kiutalást 338 tonnát kapott belföldről. A Beszerzési Igazgatóság közlése szerint, mivel rugóacél vonalán a piac a lehetőséget megtalálta, a Magyar Acélárugyár részére IV. 31-ig bezárólag 300-400 to import anyag fog beérkezni, mellyel a vállalat rugó anyagigénye kielégíthetőnek látszik.

Meg kell jegyeznünk azt, hogy a Magyar Acélárugyár rugó anyagellátása, míg az import lehetőségek nem voltak biztosítva, azért volt rossz, mert kohászatunk (Ózd) a rugó anyagokat átlag 60%-os selejttel tudja csak gyártani. Példának hozom fel, amikor is a Miniszter elvtárs utasítására azonnali intézkedésen keresztül 120 to rugó anyagot kellett Ózdnak legyártani, melyet le is gyártott, de szállítani csak 50 tonnát tudott, mivel a többi anyag 70 to selejt lett. A legutóbbi esetben 32 to rugó acélt gyártott le Ózd, melyből szállítani csak 7 tonnát tudott, a többi selejt lett.

Fenti példák világosan mutatják, hogy a belföldi rugó anyagellátás ilyen magas selejt mellett nem biztosítható. 1953-ra vonatkozólag a Magyar Acélárugyár rugó anyagigénye kielégítőnek mondható, mivel import útján a piacot megtalálva, biztosítani tudjuk.

**2. A Csepel Autógyár elektroacél ellátása.**

A Csepel Autógyárnak 1952-es év I., II. negyedében le nem szállított tételeit a 2500-281/952. stornó rendelet érintette, és így a vállalat az elmaradt tételekre szállítást nem kapott. 1952. IV. negyedévére a vállalat 25 to igényt adott be, ezzel szemben kiutalást csak 15 tonnára kapott 44-80 mm anyagban. A vállalatnak 1952-es év folyamán a IV. negyedévben további 16 to anyagigénye merült fel, 14-27 mm köracélban. E szükséglet fedezésére a Nemesacél raktárából csupán 6 to anyagot tudunk készletből biztosítani. A fennmaradó 10 to mennyiségre az Értékesítési Igazgatóság sorsolási javaslatot fog kidolgozni, melyet be fog állítani a kohászat programjába.

**3. Acélöntvény ellátás.**

Az 1953-ra vonatkozó acélöntvényt gazdálkodás alá vontuk és a Termelési Főosztály Kooperációs Osztálya kidolgozta 1953-ra vonatkozólag az öntvény-mérleget, melyet igazgatóságokra bontott mennyiségileg. Így az Autó- és Traktoripari Tröszt 1953-as évre 7700 to acélöntvény ellátást kapott. Amennyiben az Autó- és Traktoripari Tröszt a részére fennálló keretet megfelelően osztja szét, a Csepel Autógyár szükségletét acélöntvény vonalon fedezni tudja.

**4. Színesfém ellátás.**

1952. X. 30-án az OT Fémkohászati Osztályán lefolytatott értekezleten a KGM 1953-ra vonatkozólag 3519 to színesfém igényt adott be. Ezzel szemben az OT 3400 tonnát, mint jogos követelését a KGM-nek elismerte, de kiutalást (keretet) a KGM részére csak 2550 tonnát tudott biztosítani, kapacitáshiányra való hivatkozással. Ezen keresztül a KGM sem tudta biztosítani az igazgatóságok által benyújtott igényeket. Így többek között a Csepel Autógyár I. negyedévi igénye 420 to volt, melyre a KGM csak 320 tonnát tudott biztosítani, tekintettel arra, hogy a Tárca által benyújtott igényeket az OT csak 70 %-ban tudja kielégíteni.

**5. A Csepel Autógyár kovácsolt darabokkal való ellátása.**

A Csepel Autógyár kovácsolt darabok ellátása az igényekhez képest jelenleg csak 75%-ban nyer kielégítést. Az RM Művek Kovácsüzemének kapacitását tovább emelni nem tudjuk. Tárgyalások folynak kísérletképpen, hogy a RM Kohászat nem-e tudna 300 kg-os gömbölyű öntecseket legyártani, melyet a hengermű 132-es bugára hengerelne ki, így a Kovácsolási Gyárat fel tudnák fejleszteni annyira, hogy a Csepel Autógyár igényeit ki tudná elégíteni. A gömbölyű buga legyártása még nem nyert megoldást a Martin túlterheltsége mellett. Tárgyalások folynak a gömb buga gyártására vonatkozólag.

A MÁVAG-nál a Csepel Autógyár igénye 894 egység havonta, mely kb. 90%-ban nyert megoldást. Tekintettel arra, hogy a MÁVAG ez idáig csak 580 egységet gyártott a Csepel Autógyár részére, a 900 egységre való felfejlődés egyik napról a másikra, gépi beruházás nélkül megoldani nem tudja. Ez idáig lefolytatott tárgyalás eredményei alapján a MÁVAG már 804 egység legyártását vállalta.

**6. R. M. Vasöntöde.**

A Csepeli Öntöde jelenleg építkezés alatt áll. A Csepel Autógyár által igényelt 6000 db hengerfej öntését vállalni nem tudja. Ezzel szemben csak 3600 db-ot tud vállalni. Intézkedések történtek, hogy a R. M. öntödei építkezéseket minél előbb be kell fejezni. Az erre vonatkozó határozat szerint XII. 31-ig az építkezést be kell fejezni, melyet a 25/1-es Építőipari Vállalat épít. Amennyiben az építkezések a fenti módosított határidőre befejezést nyernek, úgy a Csepel Autógyár igényeit a R. M. Öntöde 1953. II. negyedévtől már ki tudja elégíteni. Meg kell jegyezni, hogy az Öntöde építkezései igen lassan és vonatottan folynak, cementhiányra hivatkoznak. Intézkedéseket tettünk, hogy amíg a R. M. Öntöde a Csepel Autógyár igényeit kielégíteni nem tudja, a Győri Öntöde folytasson kísérleteket a hengerfej öntésekre vonatkozólag. Amennyiben a győri kísérletek beválnak, úgy a Győri Öntöde fogja pótolni a R. M. Öntödénél kieső mennyiséget.

Budapest, 1952. december 22.

Szikra Sándor  
főosztályvezető

Jelzet: MNL OL M-KS 276. f. 95. cs. 26. ó. e. Magyar Dolgozók Pártja központi szervei, MDP KV Ipari és Közlekedési Osztály.

**Címkek:**

[Magyar Dolgozók Pártja](#) <sup>[2]</sup>

[MDP](#) <sup>[3]</sup>

[MÁVAG](#) <sup>[4]</sup>

[Steyr](#) <sup>[5]</sup>

[Nehézipari Központ](#) <sup>[6]</sup>

[Kohó- és Gépipari Minisztérium](#) <sup>[7]</sup>

[Csepel Autógyár](#) <sup>[8]</sup>

[Dunai Repülőgépgyár Rt.](#) <sup>[9]</sup>

[autó](#) <sup>[10]</sup>

[Weiss Manfréd konzern](#) <sup>[11]</sup>

**Kiadás:** 13. évfolyam (2013) 6. szám

**Hivatkozások**

- [1] [https://www.archivnet.hu/gazdasag/egy\\_szocialista\\_nagyuzem\\_a\\_csepel\\_autogyar\\_első\\_lepesei.html](https://www.archivnet.hu/gazdasag/egy_szocialista_nagyuzem_a_csepel_autogyar_első_lepesei.html)
- [2] <https://www.archivnet.hu/cimkek/magyar-dolgozok-partja>
- [3] <https://www.archivnet.hu/cimkek/mdp>
- [4] <https://www.archivnet.hu/cimkek/mavag>
- [5] <https://www.archivnet.hu/cimkek/steyr>
- [6] <https://www.archivnet.hu/cimkek/nehezipari-kozpont>
- [7] <https://www.archivnet.hu/cimkek/koho-es-gepipari-miniszterium>
- [8] <https://www.archivnet.hu/cimkek/csepel-autogyar>
- [9] <https://www.archivnet.hu/cimkek/dunai-repuloeggyar-rt>
- [10] <https://www.archivnet.hu/cimkek/auto>
- [11] <https://www.archivnet.hu/cimkek/weiss-manfred-konszern>