

STRATÉGIÁK, ÖNÁLLÓSODÁSI KÍSÉRLETEK A CSEPEL AUTÓGYÁRBAN 1956 UTÁN

Bevezetés

A pártállami rendszer 1956. október végi összeomlását a gazdaság rendkívül súlyos válsága előzte meg. A gazdaságirányítási rendszer felülvizsgálatáról, a gazdasági vezetésről és a marxista politikai gazdaságtan kérdéseiről 1956 tavaszától a Petőfi Körben már igen élénk diskurzus folyt.¹ A viták során sokakban megerősödött az elgondolás, hogy a gazdasági fejlődés korábbi iránya nem folytatható, és az irányítás rendszere radikális átalakításra vár.² 1956 egyik gazdasággal kapcsolatos követelése között szerepelt például a tervgazdaságon alapuló rendszer felülvizsgálata. Az 1956. októberi forradalom során azonban a tervgazdasággal kapcsolatban kifejtett elgondolások megvalósítására idő hiányában nem adódott lehetőség.

Tanulmányomban bemutatom a Csepel Autógyár 1956 utáni „kísérleti” szakaszát, melyet leginkább a stratégiaalkotás és az önállóság igénye jellemezett. Munkámban arra törekszem, hogy érzékeltessem a vállalat mozgásterét, és az autógyár példáján keresztül feltárjam az 1956 utáni iparpolitika lokális vetületeit és a történet főszereplőinek konfliktusait. A tanulmányban arra is választ keresek, hogy a vállalatvezetés és a hatalom érdek-összeütközései miként tükröződtek vissza az autógyár fejlődésében.³ A vállalat helyzetének bemutatását az is indokolja, hogy 1956 után a közúti járműgyártást a kiemelt fejlesztési területek közé sorolták, és egyik bázisának a Csepel Autógyárat szánták. A tanulmány elsősorban a vállalat kiterjesztési lehetőségeit veszi számba, továbbá az autógyár termékszerkezetének kérdésével foglalkozik, és azt vizsgálja, hogy az új közúti járművek gyártásának elindítása

¹ 1989-től a Petőfi Kör vitáit az 1956-os Intézet nyomtatásban is kiadta, amit két évtized után az online közlés követett. Lásd: *A Petőfi Kör vitái hiteles jegyzőkönyvek alapján*. I. *Két közgazdasági vita*. Budapest, 1989, valamint: *V. Gazdasági vezetés – Műszaki fejlesztés – Kertmagyarország?* Budapest, 1994. A két gazdasági témájú vitához lásd: http://www.rev.hu/ords/f?p=600:2::: P2_PAGE_URI:kiadvanyok/petofikor_folap (Utolsó letöltés ideje: 2020. november 6.).

² Kornai János 1956. szeptemberben megvédett kandidátusi értekezése a visszaemlékezések szerint leginkább a Petőfi Kör vitáihoz hasonlított. Kornai munkájában, mely a könnyűipar ágazati elemzésével foglalkozott, az elkerülhetetlen és átfogó gazdasági reformok szükségére hívta fel a figyelmet. Kornai János: *A gazdasági vezetés túlzott központosítása*. Budapest, 1957, valamint Péteri György: *Tisztogatás és patronálás. Kádár ellenforradalma és a közgazdaságtudományi kutatások Magyarországon 1957–1958*. *Aetas*, 2006. 1. sz. 186–210.

³ A vállalat fejlődésének korai történetét elemzi Kiss András: *A Csepel Autógyár a tervgazdaság rendszerében 1949–1953*. PhD-disszertáció [Kézirat]. Budapest, 2015.

mennyiben járult hozzá a gyár 1956 utáni reorganizációjához.⁴ A vizsgálat során figyelmem az 1956 után egyre inkább önállósuló, magasan kvalifikált, műszaki végzettségű személyek (mérnökök, technikusok) iparágon és vállalaton belüli helyzetére, létszámára és megoszlására összpontosult. Célcsoportunk vizsgálatán keresztül láthatóvá válik, hogy mozgásterük az 1960-as évek végére – a lehetőségek csökkenésével – miként szűkült. Ezzel összefüggésben elemzem a megvalósítás eredményességét.

A tanulmány elsődlegesen két forráscsoporton alapul. Az első a Csepel Autógyárral kapcsolatos kormányzati (miniszteriális) iratanyag, amely elsősorban a vállalatot érintő elképzeléseket tükrözi. Ebben megtalálható a felettes szerv, az autógyári vezetés és a pártvezetés konfliktusainak lenyomata is. A második forráscsoportot a pártiratok alkotják, melyek közé a gyári pártbizottság és az MSZMP iparpolitikával foglalkozó osztályának iratai tartoznak. Ezt egészítik ki a vállalati iratok, ahol számos fontos termelési és létszámadat található. A kutatás alkalmával interjút készítettem több gyári dolgozóval, akik különböző nézőpontból tekintettek vissza az 1950-es évek végi és az 1960-as évek autógyári fejlesztéseire.

A közvetlen exportjog lehetőségének felvillantása

A vállalat esetében az 1956 utáni mozgáster bizonyos bővüléséről beszélhetünk.⁵ A kérdés vizsgálatakor azonban óvatosan kell kezelnünk a „kitörés” lehetőségét. Jóllehet a tervezés egyszerűsítése a kötelező tervmutatók számának csökkentésében is megmutatkozott, 1956 után is mutatószámokkal dolgoztak több vállalatnál.⁶ A Csepel Autógyár esetében az egyik lehetőség a közvetlen exportjog, vagy ahogy nevezték, az „önálló külkereskedelem” joga volt.⁷ Az elgondolás kiindulópontja – mely először 1955-ben fogalmazódott meg – az volt, hogy a minőség megjavításával közvetlenül is érdekeltté kell tenni a vállalatot a termelésben-értékesítésben.⁸ A

⁴ Bódy Zsombor az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár példáján keresztül további szempontokat nyújt egy szocialista nagyvállalat történetének kutatásához. Bódy Zsombor: *Az Ikarus kultúrtörténeti és gazdaságtörténeti megközelítésben*. In: *Megtalálható-e a múlt? Tanulmányok Gyáni Gábor 60. születésnapjára*. Szerk. Valuch Tibor – Bódy Zsombor – Horváth Sándor. Budapest, 2010, 52–61.

⁵ Köszönettel tartozom Honvári Jánosnak a tanulmány külkereskedelmi kérdésekkel foglalkozó részéhez nyújtott tanácsaiért.

⁶ Honvári János: *Magyarország gazdaságtörténete Trianontól a rendszerváltásig*. Budapest, 2005, 556–557. A tanulmányban nem térek ki a korszak tágabb gazdaságtörténetére. Az 1956 utáni folyamatokat először vizsgálta Berend T. Iván: *Gazdasági útkeresés 1956–1965. A szocialista gazdaság magyarországi modelljének történetéhez*. Budapest, 1983.

⁷ A vállalat külkereskedelmi szerve 1951-től a MOGÜRT Gépjárműkereskedelmi Vállalat volt.

⁸ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (a továbbiakban: MNL OL), Állami Ellenőrzési Központ (ÁEK) Kohó- és Gépipari Főosztály iratai (a továbbiakban: XIX-A-30-a), 57. doboz, I-31-602/1956.

közvetlen exportjog kérdése különös módon az Állami Ellenőrző Központ (ÁEK)⁹ egyik ellenőrzése során merült fel. Ebből arra következtethetünk, miszerint még a központ káderei – akiknek feladatuk elméletileg az állami ellenőrzés végrehajtása volt – is elképzelhetőnek tartották, hogy a gyártmányok minőségének javításával „hozzák előnyösebb helyzetbe” az autógyárat.¹⁰

A minőség növelésének állandóan hangoztatott frázisai nyilvánvalóan nemcsak a Csepel Autógyárban visszhangzottak, hanem a járműipar szinte valamennyi vállalatánál. A gyártmányok és a termelés minőségi szintjéről azért is szólnunk kell, mivel a vállalatot nemcsak a hatalom, hanem sok esetben saját kádereik is kíméletlenül ostromozták. A Magyar Dolgozók Pártja (MDP) KV Ipari és Közlekedési Osztály 1954. évi iratai között maradt fenn az a dokumentum, mely H. Kovács Józsefre,¹¹ a vállalati motorgyári egység technológus végzettségű üzemvezetőjére hivatkozik, aki általában meglepő nyíltsággal beszélt az autógyári minőségi gondokról: „A minőség védelméről szóló törvényt betartásával kapcsolatban H. Kovács elvtárs nyíltan megmondta, hogy ha a törvényt következetesen alkalmazzák, úgy a Csepel Autógyárat egy év alatt két gépkocsi sem hagyná el.”¹²

Az autógyár önálló exportjogának kérdésével foglalkozó forrásokra az állami ellenőrzési iratok tanulmányozása során találtam rá. Az ötlet első variációja az Országos Tervhivatal (OT) egy 1954. novemberi javaslatában már előkerült, igaz, „kísérletképpen” és csakis a legnagyobb volumenű exportot bonyolító vállalatok esetében. A javaslat háttérében az ország kritikus eladósodottsági szintje és külkereskedelmi hiánya állt. Eszerint bizonyos vállalatok a tőkés és a szocialista export után ún. devizavisszatérítést kapnak, mellyel többletexport kitermelésére ösztönzik a vállalatokat. Az elképzelés része maradt az is, hogy a vállalatok a befolyt deviza bizonyos százalékának megfelelő összeget a saját termelésüket elősegítő import gép- és műszer beszerzésére fordítsák, melyet más piacokról nem tudtak volna beszerezni.¹³ A javaslat második változata 1956 tavaszán került az OT elé és középontjában továbbra is a vállalatok exportérdekeltségének növelése állt. Az elgondolás szerint a termékeik legalább 60%-át exportáló vállalatokat exportvállalatokká

⁹ Az Állami Ellenőrző Központot 1949-ben hozták létre, hogy ellenőrizze az első öt éves népgazdasági tervhez kapcsolódó beruházások megvalósítását. A központnak joga volt szűrőpróbaszerű vizsgálatokat is tartani nemcsak a vállalatoknál, hanem az államigazgatásban is. Bővebben: Kiss: i. m. 229–257.

¹⁰ Az Állami Ellenőrző Központ 1955. évi jelentése szerint egy tehergépkocsi átlagban 25 hibával hagyta el a szerelőszalagot.

¹¹ 1949 novemberében gyáralapító. Személyét már 1952-ben negatív kontextusban tüntette fel pártpropaganda. A *Csepel Autógyár műszaki vezetőinek munkája a szocialista versenyben*. Budapest, 1952, 29–30.

¹² MNL OL, Magyar Dolgozók Pártja KV Ipari és Közlekedési Osztály iratai (a továbbiakban: M-KS 276. f. 95. cs.), 195. ő. e. Utalás a Népköztársaság Elnöki Tanácsának „az ipari termékek minőségének védelméről” szóló 1953. évi törvényerejű rendeletére.

¹³ Honvári: i. m. 457.

kívánták átminősíteni, melyek így termékeiket önállóan értékesíthették volna a KGST-n kívül. A javaslat tartalmazta azt is, hogy az önálló exportjogot szerzett vállalatok műszaki fejlesztésére külön pénzügyi keretet hoznak létre.

A Külkereskedelmi Minisztérium és a külkereskedelmi vállalatok tiltakozása ellenére 1956 közepén és 1957 elején tizenegy magyar nagyvállalat kapott önálló exportjogot.¹⁴ A döntéshozók hangoztatták, hogy az intézkedés szigorúan kísérleti jellegű és „óvatosan, lépésről lépésre lehet csak továbbszárítani.”¹⁵ 1956 közepén a javaslat megfogalmazásával egyidejűleg az autógyár önálló exportjogának gondolata is felmerült. A saját exporttevékenység mellett az ösztönző tényezőt a tehergépkocsik eladási lehetőségeiben, a gyártmányfejlesztésben és a garanciális javítások közvetlen intézésében látták. Az ellenérvet a javaslat készítői rendkívül zavarosan fogalmazták meg, mely szerint [...] „közvetlen export esetén fennáll az üzletkötés, bonyolítás és egyéb, a külkereskedelmi tevékenységgel együtt járó olyan komoly feladat, amelynek megoldására az iparvállalat képzett szakemberek segítségével és közreműködésével tudna csak vállalkozni, erre viszont a szakemberhiány miatt a gyár nem képes.”¹⁶ A vállalati önállóság kérdésével foglalkozó ÁEK-jelentés mégis nyitva hagyta a lehetőséget az autógyár számára, és arra az álláspontra jutott, hogy arra egy „megfelelő átmenet” után kerülhet sor.¹⁷ „Átmeneti” intézkedésnek és óvatos, mégis kudarcba fulladt próbálkozásnak tekinthető a Szigetszentmiklós-Gyártelep térségébe tervezett, exportalkatrészeket értékesítő vállalat megalapítása, amely végül szintén nem valósult meg. Az elképzelés szerint a Csepel Autógyár területén egy olyan értékesítő vállalat létesült volna, amely járműipari termékek pótalkatrész-szükségletét, tárolását és eladását bonyolította volna le. Az új vállalat a tervek szerint a MOGÜRT, a Technoimpex és a FŐMÁV¹⁸ tevékenységét „kapcsolta volna ki”, a MOGÜRT „áttekinthetetlen ténykedése miatt.”¹⁹

A kísérlet ellenérvként hozták fel, hogy egyes vállalatok az önálló értékesítés során befolyt devizabevételeiket saját maguk kívánták importcélokra felhasználni. Mindez a vállalati önállóság kereteinek további fesztését jelentette. A Csepel Autógyár esetében nem találtam olyan forrást, mely azt bizonyította volna, hogy a vállalatnak a későbbiekben megadták a közvetlen exportjogot. Az ÁEK jelentése

¹⁴ Ebből kilenc vállalat a Kohó- és Gépipari Minisztérium (KGM) felügyelete alá tartozott, egy-egy pedig kultúr-, illetve agrárvállalat volt. Az önálló exportjogot szerzett vállalatok neveit a *Népszabadság* 1957. október 31-i száma közli.

¹⁵ Honvári: i. m. 458.

¹⁶ MNL OL, XIX-A-30-a, 57. doboz, I-31.602/1956. Az érvelés meglehetősen torzít, ugyanis a vállalatnál ekkor már számos, külkereskedelmi tapasztalatot szerző és nyelveket beszélő gépészmérnök és műszaki végzettségű szakember utazott piacutatás és értékesítési célból külföldre.

¹⁷ MNL OL, XIX-A-30-a, 57. doboz, I-30-602/1956.

¹⁸ Földművelésügyi Minisztérium Anyagellátó Vállalata.

¹⁹ MNL OL, KGM Tervfőosztály iratai (a továbbiakban: XIX-F-6-d), 57. doboz, 45/a/6. 0035/56. A beruházás költségeire közel 8 millió forintot szántak, és az üzembe helyezést 1957-re tervezték.

inkább a vállalatnál 1955-ben megindult decentralizálási szándékot emelte ki. Ennek során a gyáregységekről leválasztották az operatív munkával foglalkozó osztályokat azzal a céllal, hogy segítsék termelésük növelését. Az adminisztratív jellelű lépésre szükség is volt, ugyanis egy olyan központi irányítási szervezet jött létre, ahol például a Motorgyárban termelést végző 2300 munkásra 1000 irányító személy jutott. Az önállóság igénye a leépítés hangoztatásával és kisebb, kevésbé hatékony intézkedések meghozatalában kifulladás, a vállalat végül nem kapta meg a közvetlen exportjogot. Minden bizonnyal az autógyár szívesen élt volna a rendkívül újszerű lehetőséggel, ugyanis termékeinek devizabevételt jelentő értékesítése, az új piacok felkutatása létkérdése volt. Annak oka, hogy az elképzelés 1956/1957 fordulóján és azt követően sem valósult meg, abban kereshető, hogy a vállalat gyártmány szerkezetét és a típusfejlesztések irányait az irányító hatóság bizonytalannak látta.²⁰

Ezt erősíti meg interjúalanyom elmondása is, aki például a D-450 típusú tehergépkocsi technológiai hibáit okolta azért, hogy a gépkocsik finnországi eladása nem valósult meg. Sz. A., aki 1950-től dolgozott a vállalatnál, végzettségét tekintve repülőmotor-szerelő, kérdésekre, hogyan zajlott az észak-európai piacfelkutató út, a következőkben foglalta össze benyomásait: „*Finnországban voltam kint, egészen az északi sarkig mentünk D-450-essel. A kinti MOGÜRT-ös üzletkötővel megállapodtunk, hogy mit fognak csinálni, mentünk is városról városra. Az ottani autós szakembereket összecsődtették, a Csepelt ismerték, sajnos nem lett bolt belőle, az autó nem mindenben felelt meg a követelményeknek, ugyanis előre nyílt az ajtó. Amikor megindult a szériagyártás, már hátrafelé nyílt.*”²¹ Interjúalanyom hangsúlyozta, hogy sajnálattal vették tudomásul a finnek technológiai módosításokat tartalmazó kéréseit, melyeket rövid időn belül a Csepel Autógyár nem tudott orvosolni. Sz. A. arra a kérdésre, miként látja a vállalat 1956 utáni fejlődését és azt, hogy az 1960-as évek végére a gépjárművek versenyképtelenek lettek a nyugat-európai piacokon, elfogultan nyilatkozott: „*A magyar autóipar a csúcson volt, mindegyik produkált, európai színvonalon volt, csomó olyan dolgot csináltak, amit ma már nem. Tartottuk a színvonalat a körülményekhez képest is. Volt magyar ipar, ami ma már nincs. Elő kell venni a statisztikai évkönyvet és megnézni, kérem szépen.*” A vállalat számára az 1956 utáni időszakban valós „kitörési lehetőséget” jelentett az új piacok és ügyfelek felkutatása, melyben az autógyár a MOGÜRT-tel karöltve vett részt. A vállalati önállóság érvényesülése azonban korántsem a közvetlen exportjog kérdésében jutott kifejezésre, hanem jóval inkább a gyártmányfejlesztésben és a termékszerkezet-váltásban.

²⁰ 1956-ot követően megmaradt a MOGÜRT közvetítő szerepe, ennek előnyei is mutatkoztak. Egy 1957. évi, a braziliai járműszállítások miatt kialakult jogvitában például a két vállalat képviselői összefogtak, és egy svájci választott bíróság előtt zajlott perben a brazil ügyfél több százezer dolláros sérelmi díját sikerült 16 ezer dollárra csökkenteni. Szentgyörgyi Zsuzsa: *Körmendy Ágoston. Egy alkotó mérnök az autóiparban*. Budapest, 2010, 65–67.

²¹ Interjú Sz. A.-val. Budapest, 2016. augusztus 17. Készítette: Kiss András. Következő idézet uo.

Gyártmányfejlesztés – termékszerkezet-váltás

Több szempontból is érdemes szemügyre venni az Autógyárban a gyártmányfejlesztés terén végbement változásokat. A gazdasági vezetés viszonylag hamar felismerte, hogy a járműipari vállalatoknál azonnali termékszerkezet-váltásra van szükség. A döntéshozók kezdetben céltudatosan nem a „verseny” kifejezést használták indoklásul, hanem valamiféle homályban maradó, közgazdasággal kapcsolatos alkalmazkodóképességet fogalmaztak meg, melyet az autógyár vezetősége is átvett: „Egy szocialista vállalatnak is tudni kell alkalmazkodni a közgazdasági környezethez” – hangoztatták.²² Mindazonáltal egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy megindult egy korlátozott piaci verseny. Tény, hogy szerte a világban erősödött a közúti járművek iránti kereslet, és a figyelem a gyártásuk felé fordult.

A világpiacon éppen a 3,5 tonnás teherbírású, középkategóriás járművek voltak a legkevésbé keresettek, a piac figyelme a kisebb furgonokra, nyerges vontatókra és a speciális szállító járművekre irányult.²³ Az elképzelés alapvetően összhangban állt az autógyári vezetés és a vállalat műszaki értelmiségének felismerésével, miszerint ha a nemzetközi piaci tendenciákban bekövetkezett változásokat figyelmen kívül hagyják, az Autógyár lemarad a „versenyben”.²⁴ Az 1956-os forradalom és szabadságharc gazdasági vonatkozású következményei közé sorolható a versenyhelyzet kényszerítő felismerése, mely nyilvánvalóan az 1950-es évek első felének keserű tapasztalatain alapult.

A gyári műszaki értelmiség az új helyzetre új válaszokat fogalmazott meg. Közéjük tartozott Körmeny Ágoston gépészmérnök, Gampe Károly, a vállalat főmérnöke és Pentelényi János korábbi főmérnök.²⁵ Tanulmányunkban külön is kiemelnénk a vállalat technokrata igényekkel fellépő műszaki kádere, Körmeny Ágoston szerepét a gyártásfejlesztésben. Személye a kutatások során azért is került vizsgálataim középpontjába, mivel az 1951-ben frissen diplomázott gépészmérnök, szakmai gyakorlattal maga mögött, 1956/1957-re készen állt a vállalat előtt álló gyártmányfejlesztési feladatokra.²⁶ Továbbá 1957-ben, vietnámi kiküldetésé-

²² *Új utakon, Csepel Autó*. Budapest, 1982, 13.

²³ Germuska Pál – Honvári János: A közúti járműgyártás története Győrött 1945-től 1990-ig. In: *Győr fejlődésének mozgatórugói. A Győri Járműipari Körzet, mint a térségi fejlesztés új iránya és eszköze c. kutatás monográfiái* 1. Szerk. Honvári János. Győr, 2014, 105.

²⁴ Annak ellenére, hogy a kormányzat minden eszközzel azon volt, hogy a külföldi piacokon megakadályozza a szocialista vállalatok egymás közti versenyét, az autógyár és a fő riválisává előlépő, Horváth Ede vezette Magyar Vagon- és Gépgyár között személyi konfliktusokban is megnyilvánuló „versenyt” nem kívánta meggátolni.

²⁵ A vállalati műszaki-technokrata csoporthoz tartozott továbbá a Gyártástervezési Osztályon dolgozó Ratskó István, Bánhidi István, Müller Géza, Ferenc Rudolf, Hargita Walter, Herczeg József, Katona Jenő, Zsigmond György és a már említett H. Kovács József osztályvezető. Az itt említettek életkora széles skálán mozgott, közös vonásuk azonban, hogy szinte kivétel nélkül mérnöki, gépészmérnöki vagy technológusi diplomával rendelkeztek.

ből visszatérve Körmeny Ágostont a Kísérleti Üzem élére nevezték ki, jóllehet visszaemlékezései szerint, ha lehetett volna választani, „utazó mérnök” szeretett volna lenni.

A Kísérleti Üzemben folyó munka a fiatal, agilis, de már autóiipari szakmai tapasztalatokat is szerző Körmenynek biztos előrelépést hozott, ahogy fogalmazott: „A fejlesztési tevékenység sok érdekességet ígért, nagyrebecsülést jelentett”.²⁷ Számottevő változást hozott, hogy a vállalat műszaki szakemberei 1956-ot követően önállóan próbálkoztak és irányító jelleggel léptek fel a szűkebb szakmájuk és munkakörük területén. Elmondásában hangsúlyozta, hogy sikerült maga mellé állítania a „jó” szakembereket, akikkel együtt „tudatosan” vett részt az általuk kitárlt és javasolt új fejlesztési feladatok megoldásában. Ezzel arra utalt, hogy önállóságuk a pályafutásának kezdetére tehető, 1956 előtti időszakban még igencsak korlátozott volt, és a motorgyártásban megfogalmazott számtalan javaslat és újítás ellenére általában mentes volt a „tudatosságtól”.²⁸ Visszaemlékezésében tehát éles határt húzott az 1956/1957 előtti és azt követő időszak között.

Az autógyári műszaki értelmiség attitűdjében hangsúlyosan jelen volt a szakmaszeretet és bizonyos esetben a politikától való tudatos távolmaradás. Körmeny Ágoston szerint voltak olyanok is, akik úgy akartak bekerülni a Kísérleti Üzembe, hogy arra érdemeik alapján nem szolgáltak rá. Az ő esetükben feltételezhetően a jövedelmi tényezők számítottak. Az 1957. évet Körmeny leginkább egy új korszak kezdetének látta. Korábbi, az önálló fejlesztési elképzelésekről tett vallomásával azonban némiképpen ellentmond, hogy szerinte az új eljárások kísérletezésére nem úgy tekintettek, mint saját elképzelésük kibontakozására, hanem mint mások által diktált folyamatok részére.²⁹ Visszaemlékezésének ezen része némiképp árnyalja a képet a magasan végzett műszaki értelmiség önállóságát illetően, azonban nem fejt ki státusának ellentmondásos voltát.

Az akkor fiatal mérnökök a fejlesztési munkát – Ratskó István vezetésével – önálló jelleggel témák köré csoportosították. Ezek mentén különböző, külföldi tapasztalatokon alapuló tanulmányokat, javaslatokat készítettek. Körmeny elmondása szerint ebben a vállalat fejlesztése motiválta őket. Magas színvonalú műszaki-elméleti és gyakorlati munka indult meg Szigetszentmiklós-Gyártelepen a témafelelősök vezetésével. Ratskó István a motorfejlesztéssel, Forgács Gábor a sebességváltó-fejlesztéssel, Gampe Károly és Körmeny Ágoston a különleges

²⁶ Körmeny Ágoston (1926–2011): gépészmérnök, matematikus. Pályafutása során számos hazai és nemzetközi jármű- és gépipari szövetségben töltött be vezető tisztségeket, és több szabadalom is a nevéhez fűződik. Visszaemlékezéseit közreadta: Szentgyörgyi: i. m. 204.

²⁷ Uo. 60.

²⁸ Hasonló tendenciára hívja fel a figyelmet Bódy Zsombor az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár 1950-es évek végi gyári társadalmában bekövetkezett változások vizsgálatakor. „1956 és a szocializmus. Válság és újragondolás.” Konferencia, 2016. szeptember 9., Eger.

²⁹ Szentgyörgyi: i. m. 2010, 61.

gépjárművek gyártásának témájával, Katona Jenő és Szendrődi Valér pedig a vevőszolgálati munka kérdéseivel foglalkozott.³⁰

Az ÁEK már 1955-ben jelezte, hogy a vállalatnál jelentős decentralizációs lépések kezdődtek, melyek célja a gyáregységek és a termelő egységek önállóságának növelése volt. 1956. decemberben és a termelés 1957. január elején történő megindulását követően sorra jelentek meg az igazgató és a munkástanács elnökének körrendeletei. A vállalatvezetés a munkástanáccsal karöltve – melynek élén rövid idő alatt három személy is állt³¹ – gyorsan folytatta a szervezeti átalakításokat. Fontos lépés volt, hogy a műszaki igazgató (főmérnök) alá sorolták a Műszaki Osztályt, a TMK-t, a MEO-t³² és a termelési főnökséget. A gyártóeszköz-gazdálkodást és a hozzá tartozó egységeket szintén már nem a termelési főnökség, hanem a Műszaki Osztály alá helyezték, ahogy ez a Beruházási Osztállyal is történt.³³

A gyártmányfejlesztés során számos speciális rendeltetésű jármű készült el, melyek között megtalálhatók voltak a tej-, a bor-, a sör- és üzemanyag-szállító tehergépkocsik és a nyerges vontatók is. Körmeny a különleges gépjárművek gyártása kérdésében szűkszavúan mindössze annyit említett, hogy „*Megszereztük a gyárvezetés, a MOGÜRT támogatását a javasolt különleges kocsik gyártásához.*”³⁴ Ebből az következtethető, hogy a gyártástervezésben ez a szűk vállalati csoport az érdekeit kellő súllyal tudta érvényesíteni. A különleges gépjárműveknek összesen harminchét féle típusváltozata készült el az 1957 utáni években, melyek darabszámait az alábbi táblázat közli.

³⁰ Uo.

³¹ A Csepel Autógyár Munkástanácsának elnökei időrendben a következők voltak: Makai Tibor, Szili Béla, Helmer Elemér. Az autógyár 1956-os eseményeihez lásd Kiss András: *A Csepel Autógyár 1956-ban és a forradalom után. Évkönyv, 1956-os Forradalom Történetének Dokumentációs és Kutató Intézete*. XXII. Budapest, 2017, 123–138.

³² A Tervszerű Megelőző Karbantartás és a Minőség Ellenőrzési Osztály korabeli megnevezései.

³³ Magyar Nemzeti Levéltár Pest Megyei Levéltára (a továbbiakban: MNL PML), Csepel Autógyár iratai (a továbbiakban: XXIX-88), 50. doboz, 1/1957. és 5/1957. sz. gyárigazgatói rendeletek. (Dátum nélkül.)

³⁴ Szentgyörgyi: i. m. 2010, 63.

1. számú táblázat
 Egyes tehergépjármű-típusok számának alakulása (darab)

Típus	1960	1961	1962	1963	1964	1965
D-352 alváz ³⁶	670	55	-	-	-	-
D-420, D-450 billenős alváz	1754	2472	2061	1601	903	1438
D-450 nyerges vontató	578	604	774	770	909	816
D-344 alváz	4	-	1524	1042	1069	853
D-346 alváz	-	-	-	1	1	120
D-705 nyerges vontató	65	141	138	150	150	108

Forrás: MNL PML, XXIX-88 1. d. Csepel Autógyár egységes adattára az 1950–1961. évekre

Jól látható, hogy a D-350-es dízel tehergépkocsi továbbfejlesztett változatának (pl. D-352) gyártása csökkenő tendenciát mutat, gyártása 1962-től lényegében befejeződött. Az 1960-as évek elején klasszikusnak számító D-450-es nyerges vontató gyártása 1960-tól 1964-ig emelkedő tendenciát mutat. A különleges szállító gépjárművek csoportjába tartozott a D-705 típusú nyerges vontató is. Termelésének megduplázása az 1960. évi indulást követően 1961-re tehető, ezt követően 1962-től közel másfélszáz darab készült belőle évente. Külön kategóriába sorolhatók az elsősorban hadiipari igények kielégítését szolgáló D-344-es és D-346-os gépjárművek. E típusok használatát a Magyar Néphadseregben rendszerezítették.

Az új gyártmányok értékesítéséből az autógyár jelentős exportbevételre tett szert. Ebben közrejátszott az is, hogy egyrészt a vállalat és a gazdasági vezetés felismerte az új típusok gyártásában rejlő lehetőségeket, másrészt a szocialista blokk országai csak évekkel később kezdtek a nyerges vontatók gyártásába. 1959 és 1964 között a speciális felépítménnyel rendelkező közúti járművek aránya az 1959. évi 9,5%-ról 35%-ra nőtt, tehát a termékszerkezet jelentős bővüléséről beszélhetünk.³⁶ A következő táblázat az új fejlesztésű tehergépkocsik exportadatait tartalmazza.

³⁵ A vállalat által készített táblázat csak az alvázak mennyiségét közli, az 1960 előtti adatok pedig hiányoznak.

³⁶ Germuska – Honvári: i. m. 55.

2. számú táblázat
A gyártott fő tehergépjármű-típusok száma (darab)

Típusok	1956	1957	1958	1959	1960	1961
D-420 tehergépkocsi	549	646	1298	406	248	168
D-420 billenős tehergépkocsi	2	3	210	442	518	1026
D-420 alváz	189	418	197	827	410	603
D-420 billenős alváz	-	-	-	-	30	-
D-450 nyerges vontató 4.5 tonnáig	-	-	3	57	297	180
D-450 nyerges vontató 4.5 tonna felett	-	-	1	1	68	141

Forrás: MNL PML, XXIX-88 1. d. Csepel Autógyár egységes adattára az 1950–1961. évekre

Jóllehet a D-420-as gépjármű fejlesztése az 1956 előtti időszakra esett, a típus gyártása és exportja az 1950-es évek végén még meghatározónak számított a gyártmányösszetételben, továbbfejlesztett változata a D-450-es gépjármű lett. A rendelkezésre álló adatok jól mutatják, hogy a D-420-as gépjármű 1958. évi darabszáma az 1957. évihez képest megduplázódott, azonban 1959-től már az 1956. évi szint alá süllyedt. A D-420-as gépkocsinak ún. „magashegyi” HD-jelzésű változata is készült, melyet az autógyár és a Járműfejlesztési Intézet mérnökei azért fejlesztettek ki, hogy különleges körülmények között is üzembiztos maradjon. O. P. gépipari technikai végzettségű interjúalanyom, aki 1953-tól dolgozott a vállalatnál, úgy fogalmazott, hogy a típusfejlesztés ekkor folyamatos volt. A magashegyi gépjármű nagy különlegesség volt hazánkban is: „ezekhez a kocsikhoz hozzá kellett fejlődni” [ti. azok alkalmazásához – K. A.].³⁷ Interjúalanyom, aki akkor az üzemfenntartáson technológusként dolgozott, arra a kérdésre, hogy munkaterületén a fejlesztésekből 1956 után mit érzékelt, úgy válaszolt, hogy „Többféle terméket gyártottunk, többféle gondunk is volt, sokkal több lett a munka, jobban oda kellett figyelni.”³⁸

³⁷ Interjú O. P.-vel, 2015. szeptember 9. Készítette: Kiss András.

³⁸ Interjú P. K.-val, 2016. szeptember 3. Készítette: Kiss András.

A lehetőségek buktatója: Győr

Germuska Pál és Honvári János tanulmányukban részletesen kitérnek arra, hogy az 1956 után jelentkező piaci igények kielégítésének az autógyár által előállított dízelmotor korszerűtlensége szabott gátat. Az exportorientált közúti járműgyártás fejlesztésének kérdése a korszerű közúti motorgyártás bázisának megteremtésén alapult. Továbbra sem volt eldöntött és még évekig húzódott a vita arról, hogy a motorgyártás központja Győrbe, a Magyar Vagon- és Gépgyárba kerül, vagy a Csepel Autógyárban folytatódik.³⁹ Elsősorban Horváth Ede⁴⁰ érvelt azzal, hogy a világon általában évi százezres darabszámmal kezdődik a rentábilis motorgyártás, és több milliárd forintos beruházással, automata gépsorok beállításával lehet csak felvenni a világpiaci versenyt a szocialista országokkal a volt gyarmati államok és a kapitalista piacok igényeinek kielégítéséért.⁴¹ Határozott fellépése, a piaci igények felismerése és az, hogy mindeközben a Győri Szerszámgépgyárat beolvasztották a Magyar Vagon- és Gépgyárba, előrevetítette a két vállalat éles konfrontációját és az autógyár vesztés helyzetét.

A közúti motorgyártás beruházását több éven keresztül tárgyalták a Kohó- és Gépipari Minisztérium, az MSZMP KB Ipari és Közlekedési Osztály, a megyei pártbizottságok és a vállalatok képviselői között. Különösen a Csepel Autógyár vezetői sürgették a kérdés eldöntését – végeredményben jogosan –, hiszen az ipar-telepítés irányába elmozduló szakmai „viták” közel három éve folytak. Az autógyár a tárgyalásokon arra az álláspontra helyezkedett, hogy mérnöki-szakmai gárdájával – együttműködve a Járműfejlesztési Intézettel – meg tudja oldani a motorok fejlesztését. A licencvásárlás mellett érvelők arra hivatkoztak, hogy a hazai motor sorozatgyártásához minimum négy-öt év szükséges, és így a közúti járműgyártás fejlesztése késne, az ország piacokat veszítene el. Az MSZMP KB Ipari és Közlekedési Osztálya 1963 tavaszán számos egyeztetést folytatott a kérdésben érintett személyekkel, köztük az MSZMP Pest Megyei Pártbizottság befolyásos első titkárával, Cservenka Ferencnével⁴² is, aki a felső pártszerveknél a Pest megyei

³⁹ Az autógyár szakemberei az Autóipari Kutató Intézettel állandó fejlesztéseket végeztek a motor teljesítményének növeléséért, azonban az új típusú járművek további motorteljesítmény-igényét nem lehetett kielégíteni. Honváriék szerint Horváth Edének, a vállalat új vezérigazgatójának már a kinevezése előtt megígérhették, hogy a nagysorozatú járműmotorok gyártásának székhelye Győr lesz, arról azonban még vita folyt, hogy mindez hazai fejlesztéssel vagy licenc vásárlásával valósuljon-e meg. Germuska – Honvári: i. m. 49., valamint: MNL OL, KGM Zsöfinyecz Mihály miniszter iratai (a továbbiakban: XIX-F-6-ga), 45. doboz, 1961. május 18.

⁴⁰ Horváth Ede (1924–1998): vasesztergályos, vállalatvezető, kommunista politikus. 1951-től a Győri Autógyár műszaki osztályának a vezetője, majd 1951 és 1963 között a Győri Szerszámgépgyár igazgatója. 1963-tól 1989. évi nyugdíjazásáig a Magyar Vagon- és Gépgyár vezérigazgatója. 1957-től az MSZMP KB póttagja, majd 1970-től rendes tagja.

⁴¹ Germuska – Honvári: i. m. 50.

⁴² Cservenka Ferencné (1918–2010): kommunista politikus. 1962-től 1983-ig az MSZMP Pest Megyei Bizottság első titkára, 1980 és 1988 között az Országgyűlés alelnöke.

telepítés érdekében lobbizott. A döntés elhúzódásához hozzájárultak a háttérben zajló szakmai belharcok, valamint Horgos Gyula kohó- és gépipari miniszter és Szurdi István,⁴³ az MSZMP KB Ipari és Közlekedési osztályvezetője meggyőzésének kísérletei, akik alapvetően a motorgyártás Győrbe telepítését és a licencvásárlást támogatták.⁴⁴

A motorgyár Győrbe telepítésének kérdése az 1963. augusztus 10-i kohó- és gépipari miniszteri értekezleten dőlt el. Az értekezleten a Pest Megyei Bizottság javaslata alapján felmerült a motorfejlesztésben részt vett szakembergárda megkérdezése arról, vajon licencmotor vagy a hazai fejlesztés lehet-e az alapja a beruházásnak. Mindezt egyrészt tekinthetjük ennek a csoportnak az autógyáron, de általában a magyar járműipari szakmán belüli felülreprezentáltságának. Másrészt azonban, ha elfogadjuk Honvári János és Germuska Pál feltételezését, miszerint Horváth Edének már a vezérigazgatói kinevezése előtt megígérték, hogy Győr lesz az új közúti motorgyártás központja, akkor szakmai véleményük kikérése minden bizonnyal csakis a Csepel autógyári vezetés „lecsillapítására” irányult. Az értekezletet követően Cservenka Ferencné levélben Nyers Rezsőhöz fordult, melyben sérelmezte a miniszter döntését és kérte, hogy a párt titkársága foglalkozzon a kérdéssel, valamint, hogy részt vehessen a Gazdasági Bizottság (GB) ülésén.⁴⁵

Cservenka Ferencné 1965. május 12-én levelet írt Szurdi Istvánnak is. Ebben azt sérelmezte, hogy az autógyár – és személyesen ő – mindent megtett, hogy a motorgyártás Szigetszentmiklós-Gyártelepre kerüljön. Kiemelte, hogy a műszaki fejlesztések miatt erősítették meg a vállalatot új főmérnökkel: *„Napi harcot kellett folytatni az emberek megtartásáért úgy, hogy közben biztatást szakmai vonalról nem kaptak. Sőt! [...] Igen nehéz időszak van mögöttünk, mert egy letört, perspektíva nélküli, bizalmat vesztett és minden iránt bizalmatlankodó műszaki és tőzsgárda megtartása és újbóli talpra állítása volt a feladatunk.”*⁴⁶ Cservenkáné elképzelése az

⁴³ Szurdi István (1911–1987): kommunista politikus. 1957 januárjától Marosán György javaslatára az MSZMP KB Ipari és Közlekedési Osztályának vezetőjévé nevezték ki. Tisztségét 1963. decemberig töltötte be. 1966 és 1976 között belkereskedelmi miniszter, 1957 és 1980 között az MSZMP IKB és KB tagja, emellett számos más pozíciót is betöltött.

⁴⁴ MNL OL, MSZMP KB Ipari Osztály iratai (a továbbiakban: M-KS 288. f. 26. cs.), 1. ő. e. 1965. A tárgyalásokról és eredményeiről 1965. április 14-én emlékeztető készült. Az Autó- és Traktoripari Igazgatóság a Csepel Autógyár mellett érvelt. Legfontosabb érvként a gyakorlattal rendelkező műszaki szakembergárdát említették, ezt követte Győr perifériális helyzete, mely a szállításokat nehezítené. A minisztérium Távlati Fejlesztési Osztálya azonban a győri telepítést támogatta abból a megfontolásból, hogy az a vidék iparának fejlesztését és Budapest tehermentesítését szolgálná, továbbá Szigetszentmiklós-Gyártelepen az üzemek áttelepítése jelentős költséggel járna, Győr munkaerő-kapacitása pedig gazdaságosan is kihasználható lenne. Az érveket és ellenérveket részletesen taglalja: Germuska – Honvári: i. m. 53–63.

⁴⁵ A számtalan bizonytalansági tényező miatt a bizottság nem tűzte napirendre a kérdést, arra csak jóval később, 1964. december 23-án került sor. A bizottság felhatalmazást adott a licenciát nyújtó cégekkel a tárgyalások megkezdésére.

⁴⁶ MNL OL, M-KS 288. f. 26. cs. 1. ő. e. 1965.

volt, hogy Horgos Gyula kohó- és gépipari minisztert, valamint Szurdi Istvánt az autógyárba invitálja azért, hogy az új műszaki vezetőket „erősítsék”. Célja egyértelműen az volt, hogy a szakmai pályafutásukat nagy hévvel és tenni akarással kezdő (illetve 1957 után azt újabb lendülettel folytató) mérnököket maradásra biztassa. Feltehetően Cservenka Ferencné kemény hangvételű levelére válaszolva, 1965. május 31-én Horgos Gyula miniszter személyesen is tájékoztatta őt a Csepel Autógyár perspektivikus fejlesztéséről, amit ekkor még a tehergépkocsik alvázainak, fülkéinek és alkatrészeinek gyártásában és a járművek összeszerelésében képzeltek el. A személyes egyeztetés különlegességét az adja, hogy ezen a Csepel Autógyár vezetői „elmarasztalták” a kohó- és gépipari miniszter, de általában a minisztérium vezetőségét. Cservenkáné továbbra is a Központi Bizottság segítségét várta, ahogy fogalmazott: „*az autóipar fejlesztésével kapcsolatos további nyitott kérdések mielőbbi rendezésére.*”⁴⁷ A háttérben zajló egyeztetések főszereplőit nem az autógyári műszaki csoport, nem is a vállalat vezetői,⁴⁸ hanem elsősorban a párt megyei (így a győri megyei bizottság)⁴⁹ vezetői alkották.

Fontos kiemelni, hogy erre az időszakra esett számos azonos ágazatban működő kisebb-nagyobb vállalat összevonása, más néven „profilisztítása”. Az elvben a vállalatok közötti átláthatóságot segítő összevonások mögött bér- és létszám-takarékossági intézkedések álltak. A Gazdasági Bizottság 1962. október 26-i döntése nyomán a Csepel Autógyárba integrálták a budapesti székhelyű Dugattyú- és Csapágyöntödét, valamint a Dugattyúgyűrűgyárat. Az összevonásról készült jelentés szerint a vállalatok vezetőit és a munkásokat a termelési értekezleteken elsősorban a nyereségrészesedés, a bérkeresetük, a jóléti alap és a közétkeztetés kérdései foglalkoztatták.⁵⁰

1964. január 1-jével a KGM Autó- és Traktoripari Igazgatóságot trösztté szervezték, melynek szerepe az iparág középszintű irányítása lett.⁵¹ Az elképzelés része volt, hogy a gyártmányfejlesztést és a kísérleti kutatást a Járműfejlesztési Intézetbe irányítják, ezzel azonban gyengítették a Csepel Autógyárban és más vállalatoknál folyó kísérleti munkát. Az erről szóló minisztériumi előterjesztésben a tröszt létrehozásának „előnyeként” hozták fel, hogy a közös fejlesztés döntéseit „*már nem korlátozzák ellentétes, szűk vállalati érdekek*”. Az ágazaton belül az összevonások során a tíz termelő vállalatból hat maradt, továbbá létrejött egy kutató-fejlesztő intézet.

⁴⁷ Uo.

⁴⁸ Az autógyár igazgatója 1955 és 1959 között Csányi Antal, 1959 és 1968 között pedig Szőnyi Miklós volt.

⁴⁹ Győr-Moson-Sopron megyét a megyebizottságtól Lombos Ferenc (1923–2011) első titkár képviselte.

⁵⁰ MNL OL, M-KS 288. f. 26. cs. 1. ő. e. 1965. Következő idézet uo.

⁵¹ 1952 és 1955 között Autó- és Traktoripari Tröszt (ATIT), 1955-től 1964-ig Autó- és Traktoripari Igazgatóság (ATIG), majd 1964-től szintén tröszti formában működött.

A következőkben tekintsük meg az iparág fő vállalatainak adatait – különös tekintettel a mérnökök létszámára –, majd a műszaki alkalmazottak létszámadatait a Csepel Autógyáron belül.

3. számú táblázat

*Az iparág szervezetébe tartozó vállalatok 1963. évi termelési adatai
(millió forintban) és létszámadatai (fő)*

Vállalat	Teljes termelési érték	Iparágon belüli koope-ráció	Export-érték	Összlét-szám(fő)	Mérnök (fő)	Technikus (fő)
1. Csepel Autógyár	2 691 796	916 200	706 414	7920	163	383
2. Ikarus Karosszéria- és Járműgyár	1 869 777	105 000	799 398	6120	75	312
3. Vörös Csillag Traktorgyár	1 142 760	14 500	501 000	4940	92	242
4. Győri Szerszámgépgyár	1 010 422	524 200	151 500	4860	51	146
5. Autóvillamossági Felszerelések Gyára	235 500	75 000	51 808	1553	20	67
6. Gödöllői Gépgyár	210 897	-	63 942	972	17	56
Járműfejlesztési Intézet	-	-	-	390	91	47
Igazgatóság ⁵²	-	-	-	54	11	7
Összesen	7 161 152	1 634 900	2 274 062	26 809	520	1270

Forrás: MNL OL, M-KS 288. f. 26. cs. 49. ő. e. 1964

A táblázatból látható, hogy az iparág vezető vállalata a Csepel Autógyár volt. Teljes termelési értéke valamennyi vállalatét meghaladta, az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár mindössze az exportbevételeiben előzte meg. A vállalatok termeléséhez nagyban hozzájárult, hogy az iparág 1961 és 1963 között 383 millió forint beruházást kapott. Az MNB Kohó- és Gépipari Hitelosztály Jármű- és Közlekedésgépipari

⁵² KGM Autó- és Traktoripari Igazgatóság.

Osztálya jelentése szerint az autóipar teljes termelése 1959-től 1964-ig 120%-kal emelkedett.⁵³

Ami az autógyár létszámadatait illeti, elmondható, hogy a közel nyolcezer főt foglalkoztató vállalat létszám tekintetében is kimagaslott a többi vállalat közül. Ha szemügyre vesszük az adatokat, a különbség a mérnökök, tehát a magasán kvalifikált, műszaki egyetemi végzettséggel rendelkezők számában is jelentős volt. Az összes iparági vállalat közül ez a csoport a Csepel Autógyárban volt a legnépesebb, létszáma az Ikarus gyári mérnökök számához képest is több mint kétszeres volt.

A sorban az autógyárat különös módon nem az Ikarus, hanem a Vörös Csillag Traktorgyár követte, „holtversenyben” a Járműfejlesztési Intézettel, ahol 91 mérnök állt alkalmazásban. Az autógyárnál és az intézetnél dolgozó mérnököknek az összlétszámhoz képest magas aránya alátámasztja a két vállalatnál folyó gyártásfejlesztési munka prioritását. A Járműfejlesztési Intézetnél a 390 főre eső 91 mérnök alacsony arálynak tekinthető, mivel az intézet feladata új gépjárművek, motorok szerkesztése és kísérletezése volt, ami jelentős autóipari tudást feltételezett. Az intézet technikusainak létszámával együtt a műszaki végzettségűek aránya is alacsonynak mondható, ami arra utal, hogy a műszaki-fejlesztő kutatóintézetnél fennmaradó 252 fő nem műszaki végzettségű, hanem feltételezhetően adminisztratív munkaerő volt. Jelentős létszámú vállalatnak tekinthető a Győri Szerszámgépgyár a maga 4860 fős állományával, melyet éppen 1964. január 1-jével integráltak a Wilhelm Pieck Waggon- és Gépgyárba, létrehozva ezzel a Rába Magyar Vagon- és Gépgyárat. A szervezeti átalakítás jelentőségét az adta, hogy a fúzióval a vállalat a Csepel Autógyár komoly versenytársává nőtte ki magát.

Nem a véletlen műve, hogy a mérnökökre és technikusokra vonatkozó létszámadatok bekerültek a táblázatba. Ennek okát abban látom, hogy az 1950-es évek közepére tehető gyártmány- és gyártásfejlesztési igény nagyszámú mérnök alkalmazását kívánta meg az ágazat vállalatainál. Jóval nagyobb csoportot alkottak a vállalatokon belül a technikusok, akik középfokú műszaki végzettséggel rendelkeztek. Itt szintén a Csepel Autógyárat emelhetjük ki, azonban általánosan elmondható, hogy a technikusok létszáma többszörösen meghaladta a műszaki egyetemet végzett mérnökökét. A technikusok csoportjának mindazonáltal biztosítva volt a felsőfokú továbbtanulás lehetősége, és többen éltek is azzal.

A következőkben tekintsük meg a műszaki alkalmazottak csoportjába sorolt mérnökök, mérnök-közgazdászok és technikusok létszámadatait. Az elemzéseknél a vállalati adattárban a mérnökökre és technikusokra vonatkozóan csak becslült adatokkal találkozhatunk, ezért azt óvatossággal kell kezelnünk.

⁵³ MNL OL, Magyar Nemzeti Bank elnökhelyettesek és ügyvezető igazgatók iratai (a továbbiakban: XXIX-L-1-bbb), 85. doboz, 1. tétel. Tájékoztató a közúti járműprogram jelenlegi gazdasági és pénzügyi helyzetéről és további feladatairól, 1970. május 13.

4. számú táblázat

A műszaki alkalmazottak létszámának alakulása 1950 és 1961 között (fő)

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Mérnök	35	44	49	57	62	83	98	88	95	101	103	105
Mérnök- közgazdász	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Technikus	97	145	166	232	248	267	286	291	295	301	305	309
Összesen:	132	189	215	289	310	350	384	379	390	402	408	414

Forrás: MNL PML, XXIX-88 1. d. Csepel Autógyár egységes adattára az 1950–1961. évekre

A mérnökök és technikusok létszáma az 1950 és 1961 közötti időszakban – az 1957. évtől eltekintve – folyamatosan emelkedő tendenciát mutatott, azonban ki kell hangsúlyoznunk még egyszer, hogy ezek becslült adatnak tekinthetők. Mivel nem találtunk olyan adatforrást, amely egy évtizedet átölelően kitért volna az alkalmazottak – azon belül a műszakiak – létszámára, e táblázat adataiból kell kiindulnunk, feltételezve, hogy azok hozzávetőlegesen fedik a valóságot. Az adatokat a 3. számú táblázatban szereplő mérnök-technikusi számadatokkal összevetve közel pontosaknak tekinthetjük. A korábbi évek tendenciáit szemlélve kiugró növekedésnek tűnhet azonban a mérnökök 1961 és 1963 közötti létszámában bekövetkezett változás (1961: 105, 1963: 163 fő). Hasonló következtetésre juthatunk a technikusok adatainak vizsgálatakor: 1961-ben 309, 1963-ban pedig már 383 fő. Az 1962. évi adatok hiányában csak azt feltételezhetjük, hogy 1962-ben mindkét csoport létszáma jelentősen megugrott. E két csoport 1956-ban a vállalati összlétszám 5,5%-át adta, ellenben 1961-re már 6,4%-át.⁵⁴

A Csepel Autógyárban munkát vállaló műszaki és adminisztratív alkalmazottak iskolai végzettség szerinti megoszlása további érdekes adatokat rejt.

⁵⁴ MNL PML, XXIX-88, 1. doboz.

5. táblázat
A műszaki és adminisztratív alkalmazottak végzettség szerinti megoszlása
1950 és 1961 között (fő)

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Műszaki és adminisztratív összesen	816	1133	1596	1734	1753	1473	1430	1182	1166	1216	1263	1301
Műszaki egyetem	3 2	57	69	94	96	94	92	98	96	98	100	101
Közgazdasági egyetem	5	6	11	14	15	13	13	9	8	10	11	12
Egyéb főiskola	26	31	38	35	36	36	36	29	28	27	27	29
Műszaki középiskola	73	102	145	210	236	258	279	150	205	270	322	329
Közgazdasági középiskola	27	35	47	49	51	44	43	36	35	35	37	40
Egyéb középiskola	263	380	462	493	474	353	312	220	202	216	220	229
Középfiskolánál alacsonyabb	390	522	824	839	845	675	655	640	592	560	546	561

Forrás: MNL PML, XXIX-88 1. d. Csepel Autógyár egységes adattára az 1950–1961. évekre

Az adatok szerint a műszaki és adminisztratív munkakörben dolgozók száma 1950-től 1956-ig folyamatosan emelkedett, mindössze csak 1957–1958-ban csökkent jelentősen. Bizonyosra vehető, hogy e két csoporton belül a többséget az adminisztratív munkavállalók alkották. Végzettségüket tekintve érdekes adatokat olvashatunk ki a táblázatból, mely szerint 1950 és 1961 között alig emelkedett a műszaki egyetemet végzett és így mérnökként az autógyárban dolgozók száma. Kétszeres növekedést mindössze csak 1950-ről 1951-re láthatunk, azt követően létszámukra a stagnálás volt jellemző, számuk 1961-ben is 101 főt tett ki. Ebből arra következtethetünk, hogy ez a vállalaton belüli csoport alacsony létszáma ellenére is meghatározó szerepet töltött be az egyes Csepel-gyártmányok fejlesztésében.

A közgazdasági egyetemet, „egyéb főiskolát” és közgazdasági középiskolát végzettek a vállalaton belül elsősorban a kalkuláció, a bérszámfejtés, a könyvelés és még további pénzügyi-gazdasági területen helyezkedtek el. Jóval magasabb azonban a műszaki középiskolát végzettek száma, ahova elsősorban a technikusokat sorolhatjuk. A legnagyobb létszámot kétségkívül a középiskolánál alacsonyabb végzettségűek alkották általános iskolai végzettséggel. Munkakörük szerint ők is műszaki és adminisztratív jellegű munkát végeztek, azonban a vállalat legalsóbb szintjein helyezkedhettek el (pl. anyagnyilvántartás, raktár, munkaverseny-iroda). Kifejezetten gyártmánytervezéssel 1956-ban 91, 1957-ben 132, 1958-ban 126 fő foglalkozott, mely létszám 1961-ben is 128 fő volt.⁵⁵

A motorkérdés: újabb pozícióvesztés

Az autógyárnál dolgozó műszaki szakembergárda számára az újabb megrázkódtatást az jelentette, hogy az 1960-as évek közepére nyilvánvalóvá vált: azonkívül, hogy az új motorgyártás helyszíne Győr lesz, bázisa nem a hazai, tehát a Járműfejlesztési Intézet által fejlesztett motorra, hanem licencvásárlásra épül majd.⁵⁶ Addig azonban a háttérben komoly szakmai-politikai viták folytak a KGM, a Csepel Autógyár, valamint a Magyar Vagon- és Gépgyár képviselői között. A kérdéssel kiemelten foglalkozott az MSZMP KB Ipari Osztálya és Fock Jenő,⁵⁷ a Gazdasági Bizottság elnöke. Az osztályon belül a kérdés kapcsán azonban tanácsatlanság uralkodott: „A Csepel Autógyár és Győr közötti vita nem mai keletű. Már többször lezárásra került, mégis újból felvetődik.”⁵⁸

⁵⁵ Uo.

⁵⁶ A licencmotor beszerzése körüli vitákat részletesen elemzi: Germuska – Honvári: i. m. 63–74.

⁵⁷ Fock Jenő (1916–2001): kommunista politikus. 1967-től 1975-ig a Minisztertanács elnöke, jelentős szerepe volt az új gazdasági mechanizmus kidolgozásában és megvalósításában.

⁵⁸ MNL OL, M-KS 288. f. 26. cs. 3. ő. e. 1966. A feljegyzés hozzátette, hogy azért nem indokolt a Csepel Autógyárba telepíteni a motorgyártást és Csepel-motorokra alapozni az új típusokat, mivel Pest megyében az építőipari kapacitás és a létszám sem áll rendelkezésre.

Az eseményeknek újabb lendületet a Gazdasági Bizottság 1964. december 28-i határozata adott, mely felhatalmazta a kohó- és gépipari, valamint a külkereskedelmi minisztert, hogy külföldi cégektől „*motorlicenc engineering és gyártóberendezés vásárlására*” árajánlatokat rendeljen.⁵⁹ A határozatot hosszú egyeztetés és külföldi utazások követték, melyeken győri mérnökök vettek részt. A hónapokig folyó tárgyalások központi kérdése a sorozatgyártás mielőbb megindítása és a magyar járműmotor fejleszthetősége volt. A tárgyalások eredményeként összesen kilenc cégtől érkezett Magyarországra motor-mintapéldány, melyeket egy szakértői bizottság vizsgált meg. A vizsgálatokat követően a szakemberek a MAN-Renault-Ferrostaal konzorcium ajánlata mellett döntöttek, melynek licenccéje 77–78 millió nyugatnémet márkát tett ki.

A MAN-csoport licencszerződés-ajánlata a győri gyártású motorra korlátlan exportjogot biztosított a szocialista országokba, azonban erősen korlátozott jogot a nyugat-európai piacokra.⁶⁰ Az ajánlatokat látva a Járműfejlesztési Intézet és a Csepel Autógyár vezetése, műszaki szakembergárdája ellentámadásba ment át, és 1965. április 8-i beadványukban részletesen ismertették saját motorcsaládjuk előnyeit. Határozott fellépésük elegendőnek bizonyult arra, hogy a minisztérium döntéshozóit még az utolsó pillanatban is elbizonytalanítsák.⁶¹ A terméketlen vitáknak végül a KGM és a Külkereskedelmi Minisztérium vetett véget. A két minisztérium 1966. április 27-én benyújtotta javaslatát a Gazdasági Bizottság felé a tőkés közúti dízel járműmotor licenc- és gyártóberendezés vásárlására. A licencmotor vásárlásáról a végső döntést a Gazdasági Bizottság mondta ki 1966. május 20-i határozatában.⁶² A minisztériumi vezetés azt hangoztatta, hogy az autógyár előtt továbbra is komoly jövő áll, annak ellenére is, hogy nem kapta meg az új motor gyártási jogát. Az új motor gyártásáról szóló előterjesztés a Csepel Autógyár esetében a továbbfejlesztett változatok gyártását tartalmazta. A pártapparátus a győri telepítés mellett foglalt állást abból az okból is, hogy szerintük a korábban gyártott motorokhoz az autógyárnak legalább még egy évtizedig biztosítania kell a pótalkatrészeket. Ezzel a döntéshozók azt kívánták hangsúlyozni, hogy a vállalat továbbra is megrendelésekhez jut, így új épületekre, gépekre, azaz beruházásokra lesz szüksége.⁶³ Az autógyár motorgyártása 1956 és 1965 között a következőképpen alakult:

⁵⁹ Uo.

⁶⁰ Az Európai Gazdasági Közösség (EGK) országaiba exportálható mennyiséget évi 140 darabban határozták meg.

⁶¹ A MAN-motor állítólag előnytelen tulajdonságairól Sulyok Béla pénzügyminiszter levelet kapott, amelyben autópári szakemberek érveltek a JÁFI-fejlesztésű motorok mellett. Bővebben: Germuska – Honvári: i. m. 68.

⁶² MNL OL, M-KS 288. f. 26. cs. 3. ő. e. 1966. A Gazdasági Bizottság 10.122/1966. számú határozata.

⁶³ Germuska – Honvári: i. m. 72. A vállalat számára a második öt éves tervben (1961–1965) eredetileg 459 millió forint beruházást hagytak jóvá, melyben szerepelt a motorgyár bővítése. A fenti összegből a vállalat 261 millió forintot használt fel beruházásra, jelentős részét gépek beszerzésére.

6. számú táblázat

A Csepel Autógyár közúti járműmotor kibocsátása 1956–1965 (darab)

Megnevezés	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Négy- hengeres	7686	6722	7294	8532	8334	8213	9037	9318	7868	6090
Hathengeres	1457	1490	1512	1508	1486	2304	2244	2940	3671	5324
Összesen	9143	8212	8806	10040	9820	10517	11281	12258	11539	11414

Forrás: MNL PML, XXIX-88 1. d. Csepel Autógyár egységes adattára az 1950–1961. évekre⁶⁴

A fenti döntés azonban – ahogy Germuska Pál és Honvári János is fogalmazott – végeredményben megpecsételte a Csepel Autógyár jövőjét.⁶⁵ A több évig tartó politikai-szakmai vitákkal egyidejűleg létezett egy másik konfliktusforrás is, mely alapvetően meghatározta a Csepel Autógyár és az azt irányító hatóságok kapcsolatát. A vállalat(ok) és az Autó- és Traktoripari Tröszt ellentétének kialakulása még 1964-re tehető, a konfliktusok lényegében már a tröszt megalakulásával egyidejűleg jelentkeztek. Egy 1964. évi jelentés külön foglalkozott a vállalati önállóság kérdésével, melyben megállapították, hogy a vállalatok és a tröszt vezetői között „ellentétes vélemények alakultak ki.”⁶⁶ Ennek oka abban kereshető, hogy az új tröszt szervezeti rendszer létrejöttével a gyártmány- és műszaki fejlesztés, a gazdálkodás területén a korábbihoz képest jelentősen csökkent a vállalatok önállósága. A jelentés így fogalmazott: „Ezt a vállalatok vezetői úgy ítélik meg, hogy csorbítja tekintélyüket, iparágazati rendszerbe szervezett jogaikat és önállóságukat. Sok esetben a kérdések felvetése mögött hiúság és indokolatlan önállóságra törekvés tapasztalható.” Az 1964. január 1-jével létrejövő ATIT-nak a vállalatok tervezését és működését érintő centralizálási törekvései erős negatív visszhangra találtak. A vállalati önállóság kérdése a Csepel Autógyár Pártbizottságának titkára, Konyár Ferenc figyelmét sem kerülte el, aki a tröszt és az autógyár kapcsolatát nem tartotta „rossznak.” Úgy fogalmazott: „Egy kérdés zavar csak, az önállóság. [...] A Tröszt intézkedései arra engednek következtetni, hogy a középírányító szerep helyett egyre inkább a nagyvállalat kialakítása felé tendál. Kérdés az, hogy egy nagyvállalatot

⁶⁴ A vállalati adattárba 1973-ig utólag beírták a motorgyártás adatait.

⁶⁵ Germuska – Honvári: i. m. 62. A licencszerződést 1967. január 6-án írták alá, Győrben az új motorgyárat 1969. június 17-én avatták fel.

⁶⁶ MNL OL, M-KS 288. f. 26. cs. 52. ő. e. 1964. A következő idézet uo.

*helyes-e – különösen az új mechanizmust figyelembe véve – egy még nagyobb vállalatba bekapcsolni?*⁶⁷

Elképzelhetőnek tűnik, hogy a motorkérdésben elfoglalt határozott és ambiciózus álláspont, a vállalati önállóság hangoztatása és a tröszt irányában megfogalmazott kritika vezetett oda, hogy az MSZMP KB Ipari Osztályán az autógyár vállalatvezetőit „vezetési stílusukban” elmarasztalták és leváltásukat fontolgatták. Az autógyár vezérigazgatója, Szőnyi Miklós felé a kritika az volt, hogy szerintük „nem tudta kézben tartani a műszaki és gazdasági problémák irányítását”, egy szűkebb körű, főosztályvezetőkön álló csoportra támaszkodott. Szőnyi nem fogadta el a trösztben bevezetésre került „két főmérnök” rendszert sem, jóllehet a vállalat vezető beosztású személyeit tartalmazó nyilvántartás szerint a vállalati főmérnök mellett 1963-tól létezett a termelési főmérnöki tisztség is.

Érdekes a jelentés azon része, mely azt róttá fel a Csepel Autógyárnak, hogy a műszaki fejlesztés területén a vállalatnál problémák voltak, – ez utalás lehetett az autógyár és a Járműfejlesztési Intézet által fejlesztett motorcsaládnál felmerült hiányosságokra. A tröszt elmarasztalta a vállalatvezetést, és ehhez a kohó- és gépipari miniszterhelyettest is sikerült megnyernie. A levéltári források szerint a kritikának a vállalatnál személyi következményei is lettek. Ezek szerint a műszaki főmérnököt felmentették, és új termelési főmérnököt, valamint főkönyvelőt neveztek ki.⁶⁸ Ebben az időszakban további személycserék a gyártásfejlesztési és gyártmányfejlesztési főosztályokon történtek. 1964. februárban a Gyártásfejlesztési Főosztály éléről a már korábban említett H. Kovács József főtechnológus, a Gyártmányfejlesztési Főosztályról pedig 1964. márciusban Körtvélyesi Antal főkonstruktőr távozott. Távozásuk pontos okát és azt, hogy a vállalatban belül esetleg más pozícióban helyezkedtek el, nem ismerjük.

A vállalati párttitkár 1966-ban már az MSZMP KB Ipari Osztály segítségét kérte abban, hogy növeljék a fejlesztési területen dolgozó műszaki végzettségűek számát. Úgy fogalmazott, hogy a fővárostól való távolság miatt a vállalat nem volt vonzó a „megfelelő szinten dolgozók” számára. Hasonló beosztást és munkabért egy műszaki egyetemet végzett gépészmérnök szerinte Budapesten is találhatott, és nem is kellett több órát ingáznia. Interjúalanyom, Lukácsi Gábor,⁶⁹ a vállalat

⁶⁷ MNL OL, M-KS 288. f. 26. cs. 6. ő. e. 1966.

⁶⁸ Uo. A forrás nem nevesítette a felmentett és kinevezett főmérnököket és a főkönyvelőt. A forrás hitelessége kétségbe vonható, ugyanis a vállalati vezetők neveit, beosztását és időkorét tartalmazó adattár szerint a jelentés elkészültének idején vagy azt megelőzően nem történt személycseré. Modrovits Tihamér főmérnök (műszaki igazgató) 1955. novembertől 1965. februárig, Kerhling Béla főkönyvelő (gazdasági igazgató) 1956. júliustól 1968. júniusig dolgozott beosztásában. A termelési főmérnöki tisztséget 1963. márciusban vezették be az autógyárnál, és Ratskó Istvánt bízták meg a feladatok ellátásával, aki 1968. januárig dolgozott ebben a tisztségben. *Csepel Autógyár gazdasági vezető beosztású dolgozóinak névjegyzéke 1949–1980*. Összeállította: Józsa László. Szigetszentmiklós, 1980, 2–5.

⁶⁹ Lukácsi Gábor 1955-től dolgozott a vállalatnál, 1978. júliustól termelési igazgató.

későbbi vezérigazgatója például – a dél-budapesti közúti összekötő híd hiányában – napi rendszeres dunai hajójáráttal járt Budafokról a Csepel-szigetre dolgozni.⁷⁰ Az ingázással összefüggésben az autógyári elhelyezkedést gátolta a szolgálati lakások hiánya is.⁷¹ Visszaemlékezése szerint 1972. júniusban a Fröschl Gusztáv⁷² vezérigazgatóval való konfliktusai – ahogy ő fogalmazott: „egyet nem értés” – miatt távozott a vállalattól Körmeny Ágoston gépészmérnök.⁷³ Járműipari karrierjét a MOGÜRT-nél folytatta, ahol főmérnöki beosztásban dolgozott, majd 1985 és 1990 között a vállalat tanácsának elnöke lett. Feladata a külkereskedelmi tevékenység műszaki támogatása és az exportpiacokon jelentkező fejlesztések hazai adaptálása lett. Korábban, 1968-ban távozott a vállalattól Ratskó István is, aki 1957 és 1963 között a Kísérleti és Kutatási Önálló Osztályon dolgozott főosztályvezetőként, majd ezt követően 1968-ig termelési főmérnöként. Pályafutását 1968-tól a KGM-ben folytatta, ahol tagja lett a miniszter által irányított közúti-járműipari tervezőcsoportnak.⁷⁴ Távozásukban minden bizonnyal jelentős szerepet játszhatott a gyártmányfejlesztés visszafogása is. P. K. interjúalanyom technológusként úgy látta, hogy az 1960-as évek közepétől komoly motorfejlesztés nem történt. Ekkora már nyilvánvalóvá vált, hogy az autógyár a korábbi Steyr-motor továbbfejlesztett változatait fogja csak gyártani, ezért is fogalmazott úgy, hogy meglátása szerint: „Győr nagyobb fejlesztett, érződött, hogy nincs fejlődés.”⁷⁵

Összefoglalva, az autógyári mérnökök végeredményben kimaradtak a döntéshozatalból. A közúti járműfejlesztési programba történő bekapcsolódást követően a korábbi volumenű gyártmányfejlesztési munka igénye is visszaszorult.⁷⁶ Az 1961 és 1965 közötti második ötéves terv végrehajtása során – amikor a leghevesebb viták folytak az új motorgyártás helyszínéről – a beruházások jelentős része első sorban nem előre megtervezett, hanem spontán felmerülő szükségletek kielégítését

⁷⁰ Interjú Lukácsi Gáborral, 2016. augusztus 18. Készítette: Józai Attila – Kiss András.

⁷¹ MNL OL, M-KS 288. f. 26. cs. 6. ő. e.

⁷² Fröschl Gusztáv pályafutását a Győri Hajtóműgyárban kezdte, és 1952-ben helyezték át az autógyárba. 1968. május és 1974. május között irányította a vállalatot. A vállalat vezetőit tartalmazó adattár szerint 1952 után nem töltött be vezetői tisztséget az autógyárnál, 1968-ban azonban a vezérigazgatói tisztségben találhatjuk.

⁷³ Szentgyörgyi: i. m. 61. Konfliktusuk esetleges szakmai okairól Körmeny nem közölt részleteket.

⁷⁴ Ratskó István az 1970-es évek közepén tagja lett az MTA Közgazdaságtudományi Intézetében létrejött kutatócsoportnak, melynek feladata az volt, hogy megvizsgálja a hazai autóipar fejlődési tendenciáit és a várható műszaki, technológiai és piaci változásokat. Mindemellett a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Gépjárművek Tanszékén is rendszeresen oktatott.

⁷⁵ Interjú P. K.-val. 2016. szeptember 3. Készítette: Kiss András.

⁷⁶ A program rövid, de tömör összegzését nyújtja Kocsis Bence – Pomázi Gyula: *A magyar közúti járműprogram. Sikertörténet mai hatásokkal és tanulságokkal.* http://jovojarmuve.hu/content/imageup/cikk_pdf/49144091666028feb8411f019c67c14.pdf (Utolsó letöltés ideje: 2020. november 7.).

szolgált. A Gazdasági Bizottság 1967. évi döntése óta a világgiaci helyzet is megváltozott. A teherautók kisszeriás gyártása az 1960-as évek közepére gazdaságtalannak bizonyult. A magas színvonalon dolgozó autógyári műszaki csoport jelentős eredményeket tudott felmutatni a gyártmányfejlesztésben. Nem rajtuk múlt azonban, hogy a fejlesztéseket kiemelt feladatként nem folytathatták. A visszafogás mögött hangsúlyosan jelen volt az is, hogy a gazdaságos szeriák gyártására a belföldi piac korlátozott felvevőképessége és a szocialista országok járműipari fejlesztései miatt nem volt mód. Az autógyár az 1970-es évekre a KGST-n belüli gyártmányszakosítás eredményeként az Ikarus Karosszeria- és Járműgyár részére beszállítóként önjáró alvázakat kezdett gyártani.⁷⁷

Következtetések

1956 után a közúti járműgyártást a kiemelten fejlesztendő területek közé sorolták, melyben meghatározó részt kapott a gyártmányfejlesztés. A vállalat a hazai és nemzetközi igényekre való tekintettel végül a különleges rendeltetésű járművek, valamint az 1970-es évektől az Ikarus Karosszeria- és Járműgyár részére önjáró alvázak gyártására rendezkedett be. Az időszak szembetűnő változásaként érzékelhető, hogy a vállalati tervek nem teljesülése vagy az autógyár és az irányító hatóság konfliktusa esetén a felek az ideológiai szólamokat félretéve jóval inkább racionális, szakmai okokból indultak ki. Több esetben tetten érhető, hogy a vállalat pártbizottsága a központi apparátussal nyíltan felvállalta a konfrontációkat is.

A vállalatvezetés és a dolgozók mozgásteré 1956-ot követően lényegesen megváltozott, amiben szerepe volt a hatalom kezdetben engedékeny gazdaságpolitikájának. Az autógyár nemzetközi színvonalon dolgozó műszaki-mérnöki szakemberei az 1950-es évek közepétől a termékszerkezet korszerűsítésén és a vállalat piaci mozgásterének bővítésén dolgoztak – több-kevesebb eredménnyel. Mentalitásban ez a magasan kvalifikált műszaki réteg erősen kötődött a vállalathoz, és az általa végzett munkának is elsőrendű fontosságot tulajdonítottak. A termékszerkezet megújításának központi igénye kétségkívül felértékelte helyzetét, és gazdaságilag kedvező helyzetbe hozta a járműipari vállalatot is.

⁷⁷ Magyarország és a KGST kapcsolatait eltérő nézőpontokból részletezi Germuska Pál: *Vörös arzenál. Magyarország részvétele a nemzetközi hadiipari együttműködésben a KGST keretei között*. Budapest, 2010; Feitl István: *Talányos játszmák. Magyarország a KGST erőterében 1949–1979*. Budapest, 2016.

STRATEGIES, INDEPENDENCE TRIALS IN THE „CSEPEL” AUTOMOBILE FACTORY, AFTER 1956

The deep crisis of the socialist planned economy had been prevented the falling down of the state-party in October, 1956. During the Revolution of 1956, there was no chance for reforming the socialist economic policy system and economic management. One of the main claim of 1956 was the total revision of the over-centralized state-party economic system, because there was no doubt that the communist economic policy would lead further political crisis. The large investments of the „Csepel” Automobile Factory in the beginnings of the 1950s, ended in 1953. The idea of the independent foreign trade emerged in the middle of the 1950s related to the factory. The reason was the motivation for the perfect and qualitative production through the direct foreign relationships. The 3.5 ton „Csepel” trucks – the emblematic products of the 1950s – were no longer competitive at the end of the decade. Therefore, the company started producing special trucks for domestic and international needs and self-propelled chassis for the „Ikarus” autobus factory. By the conspiracy of technocrats, the „Csepel” Automobile Factory had been working permanently on the modernization projects and the widening of the market latitude, with more or less results in the 1960s. The central demands of the renewing products evidently put the factory to a prosperous position, however, with the well-marked technological fallback of the Hungarian industry, the market chances were still limited.