

## A MAGYAR REPÜLŐGÉPSZERELVÉNYGYÁR RT. TÖRTÉNETE 1941–1950

### ELŐZMÉNYEK

#### A MAGYAR REPÜLŐIPAR HELYZETE 1920 UTÁN

Az 1921. július 26-án életbe lépett trianoni békeszerződés súlyosan érintette az I. világháború előtt kifejlődött, majd a háborús években megerősödött, főleg Budapest és környékére települt magyarországi repülőipari üzemek tevékenységét. A szerződés 139. cikke elrendelte, hogy Magyarország kormánya saját költségén köteles összeírni és a Léghajózási Szövetségek Közi Ellenőrző Bizottság által meghatározott helyekre leszállítani az ország területén meglévő, valamint gyártás alatt álló összes repülőanyagot.<sup>1</sup> A bizottság utasítására ezt követően megkezdődött az üzemekben és a repülőtereken tárolt repülőgépek megsemmisítése. A repülőanyagok felkutatása és megsemmisítése vontatottan haladt, ezért a bizottság javaslatára a repülőgépek gyártási és külföldről történő beszerzési tilalmát 1922 végéig meghosszabbították.

Ilyen körülmények miatt a repülőgépgyártó cégek egy része más cégekbe beolvadva gyártási profiljukat átalakították, más részük felszámolt és megszűnt. Ilyen módon az albertfalvai Első Magyar Légcsavargár Részvénytársaságot 1920 májusában felszámolták, a Fehérvári úton lévő Ganz–FIAT Magyar Repülőgépgyár Rt. 1924-ben megszűnt, a pesti gyárteleppel rendelkező „IKARUS” Automobil- és Repülőgépkatrészgyár Rt. 1924. májusában cégszövegét „IKARUS” Hűtő- és Fémárugyár Rt.-re változtatta. 1920 júliusában az aszódi Magyar Lloyd Repülőgép- és Motorgyár Rt. cégszövegét Magyar Lloyd Művek Rt.-re változtatta, és papírgyártásra állt át, majd 1926-ban megszűnt. A mátyásföldi repülőter mellett Magyar Általános Gépgyár Rt., mely jelentős számú repülőgépsárkányt és repülőgépmotort gyártott 1916 és 1918 októbere között, 1921-től gépkocsimotorok, automobilmek, majd tehergépkocsik és taxik építésére tért át. Végül pedig az I. világháború alatt Albertfalvára települt legnagyobb magyar repülőüzem, a Magyar Repülőgépgyár Rt. 1920. március 21-én beolvadt a Neuschloss Lichtig Faipari Rt.-be és neve Neuschloss Lichtig Repülőgépgyár- és Faipari Rt. cégszövegre módosult. A repülőiparban dolgozó magyar szakmérnökök és szakmunkások szétszóródtak, részben más szakterületen vállaltak munkát, részben külföldre távoztak.

1922 végén került sor Magyarországon a repülés és repülőgép-építés tilalmának részleges feloldására. Az intézkedés a trianoni békeszerződés rendelkezéseinek betartásával összhangban, a Léghajózási Szövetségek Közi Ellenőrző Bizottság szigorú ellenőrzése mellett történt. Ez az enyhítés teremtette meg a lehetőséget arra, hogy a Neuschloss-Lichtig Repülőgépgyár és Faipari Rt. albertfalvai üzemében 1923 első hónapjaiban megépítésre kerüljön a Szebeny György által konstruált, de Oravecz Béla főmérnök által áttevett háború utáni első magyar kísérleti iskola-repülőgép. A módosított tervek alapján megkezdődött Albertfalván a Szebeny és Oravecz névvel jelzett iskola-repülőgépek építése, melyekből 1923–1924-ben csupán 8-9 db épült.<sup>2</sup> A repülőgépekkel kiképzés közben több súlyos baleset történt, amely végül is az Albertfalván újra kibontakozni készülő repülőgép építés megszüntetését vonta maga után.<sup>3</sup>

A szövetséges és társult főhatalmak részéről 1922 végén engedélyezett repülési és repülőgép-építési tilalom enyhítése lehetőséget adott arra, hogy Magyarország iskola-repülőgépeket gyártson, illetve használhasson a repülőgép-vezetők gyakorlatban tartása céljából. 1923 közepétől Szegeden megindulhatott a pilótaképzés a volt pilóták gyakorlórepüléseivel párhuzamosan, amely a rejtett katonai repülést is szolgálta. Szegeden 1923 év végéig 1 db iskola-repülőgéppel 180 felszállás történt 20 órai repülési idővel. 1924-ben Szombathelyen és Székesfehérvár-Sóstón is elkezdődtek a gyakorló- és kiképzőrepülések.<sup>4</sup>

Nyilvánvalóvá vált, hogy a repülőgépek a kiképzés alatt elhasználnának, s ezért javításukat meg kell szervezni. Célszerűnek mutatkozott, hogy úgy a repülőgépszármány-, mint a repülőgépmotor javítások, valamint az időszakos műszaki ellenőrzések egy helyen történjenek. Ezen célok megvalósítására 1925-ben létrehozták Székesfehérvár-Sóstón a M. Kir. Sóstói Gépjavítóműhelyt. A fejlődést jól mutatja az a tény, hogy 1927 szeptemberében már nemcsak javítások és műszaki ellenőrzések történtek, hanem több műhelyben repülőgépvezetők, légszavak előállítására is folyt.<sup>5</sup>

1927. március végén a Szövetséges és Társult Főhatalmak Katonai Ellenőrző Bizottsága beszüntette magyarországi működését. Ezt megelőzőleg a M. Kir. Légügyi Hivatal már 1926 első felében érintkezésbe lépett a Weiss Manfred Acél- és Féműve Rt.-vel, amely a legalkalmasabbnak látszott, hogy le rakja a repülőgépszármány és a repülőgépmotor gyártásának alapjait, valamint berendezkedjen arra, hogy adott helyzetben azonnal megkezdhesse a megfelelő típusú iskola-, gyakorló és fegyverekkel felszerelt repülőgépek sorozatgyártását a még ekkor titokban létező légierő részére. A W. M. Acél- és Féműve Rt. vezetősége fogékornak mutatkozott a kezdeményezés iránt, s 1926 nyarán tárgyalásokat kezdett az Ernst Heinkel Flugzeugwerke GmbH-vel a Heinkel HD-22 iskolarepülőgép licencének megszerzésére. E tárgyalások eredményesek voltak, így 1926. november 12-i keltezéssel Warnemündéből megérkezett a Heinkel licencmegállapodási tervezete, amely 25 db HD-22 gyártására vonatkozott.<sup>6</sup> Ilyen előkészület után 1927. január 31-én a Kereskedelemügyi Minisztériumban meg is kezdődtek a tárgyalások a W. M. Acél- és Féműve Rt.-nek a repülőgépgyártásra való berendezkedéséről. Ezen a tárgyaláson a M. Kir. Honvédelmi Minisztérium képviselői is részt vettek. A kereskedelemügyi miniszter 1927. augusztus 31-i határozata alapján a W. M. Acél- és Féműve Rt. 1927. szeptember 14-én megkötötte a licencszerződést a Heinkel céggel. Ezt követően 1927. december végén egy másik licencszerződés megkötésére is sor került. Nevezetesen a Société des Moteurs Gnôme et Rhône cégnek az eredetileg a Bristol cég által konstruált kilencheseres, 380–600 LE teljesítményű Jupiter VI típusú repülőgépmotorjának gyártásáról.<sup>7</sup> 1928 elején még az amszterdami Fokker céggel a Fokker CV D és CV E jelzésű repülőgépszármányok építésére is sikerült licencszerződést kötni. Közben még 1927. novemberben a W. M. Acél- és Féműve Rt. vezetősége bejelentette a Kereskedelemügyi Minisztériumnak, hogy új részvénytársaságot kíván alapítani, amely a gépkocsi-, traktor- és a repülőgépgyártást fogja végezni.<sup>8</sup>

1927. december 22-én kelt leiratában a Kereskedelemügyi Minisztérium tudomásul vette a bejelentést, és egyben közölte a W. M. Acél- és Féműve Rt. tulajdonosaival és vezetőségével, hogy az alapítani kívánt új részvénytársaság a törvényekben meghatározott állami kedvezményeket megkapja.<sup>9</sup> Ezt követően a W. M. Acél- és Féműve Rt. tulajdonosai megkezdtek az előkészületeket a Weiss Manfred Repülőgép- és Motorgyár Rt. megalapítására.

## A WEISS MANFRED REPÜLŐGÉP- ÉS MOTORGYÁR RT. LÉTREJÖTTE ÉS TEVÉKENYSÉGE AZ 1930-AS ÉVEKBEN

Az 1928. június 20-i alapítási tervezet szerint a Weiss család tagjai, valamint a Weiss Manfred Acél- és Fém művei Rt. és a Weiss Manfred Első Magyar Conservgyára és Ércárugyára Rt. részvénytársaságot alapítanak Weiss Manfred Repülőgép- és Motorgyár Rt. néven.

Az 1928. július 9-én megtartott alakuló közgyűlés jegyzőkönyvének 6. pontja szerint a W. M. Acél- és Fém művei Rt. – az alapítók egyike – a különféle megállapodásokat és szerződéseket már az alakítandó „Weiss Manfred Repülőgép- és Motorgyár Rt.” nevében és részére kötötte meg.<sup>10</sup>

Minthogy a W. M. Acél- és Fém művei Rt. már 1927 végén már megkezdte a repülőgépsárkányok építését, ezért a W. M. Repülőgép- és Motorgyár Rt. létrehozásával 1928. július 9-én jogilag különvált a repülőgépsárkány, valamint a repülőgépmotorok gyártása. A nyersanyagot, a szerszámokat, a gyártáshoz szükséges különféle szerszámgepeket, sőt a műhelyeket is a W. M. Acél- és Fém művei Rt. adta. A W. M. új gyára a magyar repülőgyártás bővítésének kezdetét jelentette.

1928-ban több újabb licenszszerződés megkötésére került sor. A Bayerische Flugzeugwerke AG-vel a BFW U-12 a és b típusjelzésű repülőgépsárkányok gyártására 1928. szeptember 13-án, majd 1928. október 1-jén a Siemens und Halske AG-vel a Siemens Sh-10, Sh-11 és Sh-12 típusjelzésű 70–125 LE teljesítményű repülőgépmotorok építésére sikerült gyártási szerződéseket kötni.<sup>11</sup>

1932 végén és 1933 elején befejezéshez közeledett az 1927–1928-ban megkötött licenszszerződések alapján történő repülőgépsárkányok és repülőgépmotorok építése. A folyamatos munkák fenntartása érdekében új repülőgépek kifejlesztése, valamint újabb típusú és nagyobb teljesítményű repülőgépmotorok gyártása vált szükségessé. A Légügyi Hivatal ösztönzésére az új repülőgépmotorok gyártásának megindításához jelentékeny beruházásokat eszközölt a cég, amelynek költségeit magára vállalta. Így kerültek gyártásra a Gnome et Rhone cég K-7, K-9 és K-14 típusjelzésű repülőgépmotorjai 1934-től egyenként 10%-os licenccdíj megtérítése ellenében.<sup>12</sup>

1933 utolsó hónapjaiban kifejlesztésre kerültek a WM-16 „Budapest K-14” jelzésű nappalibombázó-feladatok, majd 1934-ben a WM-16 „Budapest K-9” elnevezésű közelfelderítő feladatok elvégzésére szánt repülőgéptípusok. Ezek gyártása 1936 elejére befejeződött. Ezután újabb gépekre megrendelést a cég a Légügyi Hivaltól nem kapott. Egyetlen munka ekkor a K-14 Krsd repülőgépmotor továbbfejlesztése volt, amelyből 1937 végéig 180 db került legyártásra.

A repülőiparnak Darányi Kálmán 1938. március 5-én Győrött megtartott beszéde adott új lendületet, amelyben bejelentette az egymilliárd pengős fegyverkezési programot. Ennek első jelei a hazai repülőgép- és motorgyártásban 1939-ben jelentkeztek.

## A MAGYAR REPÜLŐGÉPSZERELVÉNYGYÁR RT. LÉTREJÖTTÉNEK OKAI

### TÖREKVÉSEK A HAZAI REPÜLŐGÉPGYÁRTÓ-IPAR NÖVELÉSÉRE

1938 augusztusában jugoszláviai Bledben a kisantant államok elismerik Magyarország fegyverkezési egyenjogúságát. Ez azt jelentette, hogy az eddig titokban létező légierő nyíltan színre léphetett, valamint erőteljes fejlesztése megkezdődhetett. Az 1938 szeptemberében kiadott harcértékjelentés szerint a magyar légierőnek 206 db harci repülőgépe volt.<sup>13</sup> A géppark harcászati szempontból az akkori követelményeknek átlagban közepesen megfelelt. Az előzőekben említett 206 db harci repülőgép nagyobbik hányada 117 db Németországból vásárolt, de magyar motorral felszerelt géptípus volt, amelyek 1938 első felében került leszállításra. A többi vegyesen olasz és hazai konstrukciójú volt.

1938-ban a németországi repülőgép-beszerzések megszűntek, melynek okai egyrészt politikai természetűek, másrészt műszaki jellegűek voltak. Ezért 1938 közepén a HM úgy döntött, hogy „úgy anyagi,



*Épülő üzem a Fővény utcai részen, 1941*

mint kiképzés területén olasz vonalra” tér át Sajnos az ezen irányba tett erőfeszítés nem hozta meg a kívánt eredményeket. Ezért 1939 végén a katonai vezetés már minden erővel a hazai repülőgépgyártó-ipar fejlesztésén munkálkodott. Addig, míg a hazai repülőgépgyártást előkészítik és elindítják, más áthidaló megoldást nem találtak, mint – kompromisszumokkal is – a külföldről történő repülőgép-beszerezéseket. Habár az 1938–1939-ben leszállításra került olasz típusok egy része nem felelt meg a követelményeknek, az előállott kényszerhelyzet mégis arra készítette a katonai vezetést, hogy repülőgépanyag-megrendeléseinek zömét újra csak olasz cégeknek adják ki. Viszont a légierő vezetői nem mondtak le arról, hogy újból próbálkozzanak nagyobb mennyiségű repülőgépanyagot beszerezni Németországból.

Ezen elképzelés megvalósítása céljából már 1939 utolsó hónapjaiban a M. Kir. Honvédelmi Minisztérium tárgyalásokat kezdett a dessauai Junkers céggel a Junkers Jumo 211 B és D típusú repülőgépmotorok, valamint a Junkers Ju 87 B típusjelzésű repülőgépszármű magyarországi gyártása ügyében. A tárgyalások igen gyorsan eredményre vezettek, és a HM 1940. január 25-én kelt 75.047/le III.-1939. számú leiratában 28 db Junkers Ju 87 B2- típusú zuhanóbombázó vásárlásával párhuzamosan hivatalosan is bejelentette ezen típus, továbbá a Junkers Jumo 211 Ba és Da tizenkét hengeres soros repülőgépmotorok gyártásilicencia-vételi igényét.<sup>14</sup>

A végleges szerződéseket Budapesten 1940. február 23-án írta alá a Junkers cég megbízásából Mühlen és Meyer-Scholz, valamint vitéz Háy László ezredes, a M. Kir. Honvéd Légierők parancsnoka.<sup>15</sup> 1940 áprilisában a német Birodalmi Légügyi Minisztériuma (továbbiakban R. L. M.) jóváhagyta a Junkers Ju 87 B szármű, valamint a Junkers Jumo 211 Ba és Da repülőgépmotorok Magyarországon történő gyártásának a M. Kir. Honvédelmi Minisztérium és a Junkers cég által aláírt végleges licenccserekeit. A légierők parancsnoka 1940. május végén értesítette a Weiss Manfred Repülőgép- és Motorgyár Rt.-t, hogy 30 db Junkers Ju 87 típusú repülőgépszármű gyártását haladéktalanul kezdje meg. 1940 júliusától úgy a Junkers Ju 87 szármű, mint a Junkers Jumo 211 licenccserekei, valamint az ezekhez szükséges tényleges munkák mind nagyobb ütemben megindultak.

Minden szempontból igen fontos és figyelemre méltó a Junkers Ju 87 B típus hazai gyártásával kapcsolatos tárgyalássorozatban a Junkers és a Weiss Manfred Repülőgép- és Motorgyár Rt. illetékes vezetői közötti 1941. január 30. és 31-én tartott megbeszélés. Itt a Junkers cég részéről elhangzott az, hogy a

német légierő részére 500 db Junkers Ju 87 típusú zuhanóbombázót és 1000-1500 db Junkers Ju 211 típusú repülőgépmotort rendel Magyarország.<sup>16</sup>

A sárkányok közül 1 db-ot 1941 decemberében, 243 db-ot 1942 végéig kellett volna leszállítani. A motorokból 9 db-ot 1941 végéig, 92 db-ot 1942. október hóig, ettől az időponttól pedig havonta 100 db-ot terveztek gyártani. Itt a szükséges terület 23 000 négyzetméter, a munkáslétszám 3500 fő, a munkagépszükséglet 1000 db különféle eszterga-, maró- és fűrőgép.<sup>17</sup> Mivel ilyen nagy mennyiségű repülőgép-sárkány és repülőgépmotor gyártása került szóba, szükségszerűvé vált, hogy az ezekhez való műszereket, felszereléseket, tartozékokat, alkatrészeket hazai üzemek állítsák elő. Így például a futóművek gumiabroncsainak legyártására a W. M. Repülőgép- és Motorgyár Rt. még 1940-ben megbízást is adott a Magyar Ruggyantagyrának, a Danuvia Rt. pedig a géptípus fegyverzetének elkészítésére kapott megbízást. 1941 februárjában a Marx és Mérei céget bízták meg a repülőgép-sárkányok fedélzeti műszereinek (táviránytű, magasságmérő stb.) gyártásával.<sup>18</sup> E tárgyalások időszaka alatt, 1941. február 18-án a HM „A” tanácstermében „haderőfejlesztéssel kapcsolatos értekezlet”-et tartottak. Az értekezleten a honvédelmi miniszter a hadrendfejlesztés négy irányát határozta meg, melyből kettő a légierő fejlesztésére vonatkozott. Ennek alapján első helyre a „légierők mennyiségi és minőségi fejlesztése”, a harmadik helyre pedig az „ellenséges légierők elleni védekezés” került. Az egész fejlesztés anyagi és személyi végrehajtását úgy kellett megoldani, hogy az „1943. évben legkésőbb befejezést nyerjen”.<sup>19</sup>

Az Értekezlet résztvevői leszögezték, hogy a legfontosabb harci repülőgépek, és pedig a zuhanóbombázó, valamint a vadászgépek hazai gyártását minél hamarabb minden eszközzel meg kell kezdeni közös gyártás révén, német segítséggel. A Junkers Ju 87 típussal párhuzamosan a Junkers Ju 88, valamint a Messerschmitt Me (BF) 109 típusú gépek gyártása is felvetődött.

#### A MAGYAR-NÉMET REPÜLŐIPARI ÁLLAMKÖZI SZERZŐDÉS

##### MINT A MAGYAR REPÜLŐGÉPSZERELVÉNYGYÁR RÉSZVÉNYTÁRSASÁG LÉTREHOZÁSÁNAK FŐ TÉNYEZŐJE

A Budapesten 1941. március 10–14. között tartott magyar–német bizottsági tárgyalások dokumentuma szerint a hadművelleti és harcászati alkalmasság szempontjából egyaránt alkalmas Messerschmitt Me 210 vízszintes és zuhanóbombázó és a Messerschmitt Bf (Me) 109 F vadászrepülőgép került előtérbe a Junkers Ju 87 sárkány és Junkers Ju 211 motortípus helyett. Kétségtelen, hogy a magyar légierőnek már csak a honi légvédelem kiépítése miatt is szüksége volt egy korszerű vadásztípusra, valamint egy többfeladatos, a szárazföldi erők támogatására alkalmas bombázó-, felderítő-, alacsonyátmadó-feladatokat egyaránt ellátni képes géptípusra.

Április 1-jén Littay András tábornok vezetésével magyar bizottság utazott ki Németországba. Feladatuk a közös magyar–német repülőgépgyártással kapcsolatos ügyek tisztázása, valamint a tekintetbe jövő gépfajták hadművelleti és harcászati alkalmasságának, műszaki teljesítményeinek megvizsgálása és gyakorlati kipróbálása volt.

A bizottság a tekintetbe jövő típusokra vonatkozólag Regensburgban és Augsburgban a Messerschmitt műveknél, Stuttgartban és Grenzhagenben pedig a Daimler Benz motorgyárban tájékozódott, majd ezt követően Berlinben a Német Birodalmi Légügyi Minisztériumban folytatott tárgyalásokat. Német kívánságra a tervezett gyártásban részt vevő magyar gyárak, a Weiss Manfred Repülőgép- és Motorgyár Rt. és a győri Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. képviselői is csatlakoztak a bizottsághoz.<sup>20</sup>

Április 2-án került sor a tárgyalásokra Berlinben az RLM hivatalos helyiségében, melyen német részről Müller és Panzeram miniszteri tanácsosok, Littay tábornok vezetésével az egész magyar bizottság részt vett. A tárgyaláson Müller miniszteri tanácsos mindenekelőtt ígéretet tett, hogy a Junkers Ju 87 és a Ju 211 licenciáival kapcsolatosan teljesített eddigi fizetések az újonnan megszerzendő Me- és DB-licenciákra átvitetnek.

Az új típusok gyártásával kapcsolatosan a németek „... külön kihangsúlyozták, hogy két olyan gép

építésének átadásáról van szó, ami még náluk is a jövő fegyvereként számít”. A tárgyalások eredményeképpen a magyar katonai vezetés elé terjeszthető gyártási ajánlat is kialakult. Ennek alapján a Me 109 F típusú vadászpilóta nélküli repülőgépeket a Magyar Waggon- és Gépgyár Rt., a Me 210 típusú vízszintes és zuhanóbombázókat a Weiss Manfred Rt., esetleg még egy másik magyar gyár fogja gyártani. Az elérendő havi teljesítményeket a következőkben szabták meg: a Me 109 F havi 50 db, a Me 210 havi 50 db, a DB 605 a Weiss Manfred cégnél havi 150 db, a másik cégnél havi 50 db. A gyártás első szakaszában aránylag sok kész és félkész anyagot kell behozni. A későbbi időben azonban a hazai gyárak a lehetőségig mindent maguk fognak előállítani. A német fél hangsúlyozta, hogy igen „fontos ezenkívül a felszerelési ipar gyors megszervezése és munkába állítása”.<sup>21</sup>

A magyar bizottság véleménye a német ajánlatról az volt, hogy annak elfogadása esetén nemcsak a magyar légierő korszerű repülőgépekkel való ellátásának gondja oldódna meg, hanem egyben a magyar repülőgyártás megteremtésének alapját is képezné. A gyártás elmaradása esetén nem lenne biztosítható a repülőanyag utánpótlásának feladata.

A végleges szerződés megtárgyalására 1941. május 8–10. között került sor Berlinben. A tárgyalást a németek részéről Müller miniszteri tanácsos, magyar részről Hellebronth Vilmos ezredes vezette. Hellebronth ezredes a tárgyalásokon szerzett benyomásait és tapasztalatait az 1941. május 12-én kelt úti-jelentésében írta le. A tárgyalásokon „német részről kíméletlenségig menő nyíltságot tapasztaltunk” – írta jelentésében. Amennyiben a tervezett magyar–német repülőipari tárgyalások pénzügyi nehézségek miatt megszakadnak, annak „... politikai kihatásai is lesznek”.<sup>22</sup>

Hellebronth javasolta a vezérkar főnökének, hogy a „magyar–német rep. ipari kapcsolatok még súlyos gazdasági áldozatok esetén is feltétlenül fenntartandók. Magyarországon önálló rep. ipar nincs, s ezt német segítség nélkül kiépíteni nem lehetséges. Önálló, ütőképessé magyar légierő magyar repülő ipar nélkül nincs.”<sup>23</sup>

Homlok Sándor ezredes, berlini katonai és légügyi attasé 1941. május 11-i jelentése szerint a „... szerződéstervezet német részről preventív intézkedés hosszú háború esetére”.<sup>24</sup> Német érdek Magyarországon repülőgépgyártó-üzemet létesíteni, miután az még huzamosabb időn át képes légitámadásoktól mentesen, nyugalomban gyártani. Rámutatott arra is, hogy ez az üzem – amennyiben a háború tart – 1944-től úgyszólván teljes egészében a németeknek fog szállítani.<sup>25</sup>

A tárgyalásokon Ploch repülőtábornok kijelentette, „hogy Magyarország német segítséggel véráldozatok nélkül tetemes területeket kapott vissza, s így anyagi áldozatot hozhat”. Homlok Sándor ezzel kapcsolatban megjegyezte, amennyiben a politikai tárgyalásokon e kérdés felvetődne, sokkal egyszerűbbnek látná, hogy nyíltan tisztáztassék: Magyarország „szövetségi hozzájárulás” avagy „döntőbírói költségek”, avagy, ha úgy tetszik „hadisarc” tekintetében milyen összeggel tartozik a Német Birodalomnak, és nem kellene ezeket a német követeléseket egy létesítendő repülőgépgyár mezébe burkolni.<sup>26</sup>

A légierő vezetőinek 1941 tavaszán a légierő korszerű gépekkel való felszerelése szempontjából más választása nem volt, mint hogy szorgalmazza a magyar–német repülőipari államközi szerződés megkötését a kedvezőtlen pénzügyi feltételek ellenére is. 1941. június 6-án Berlinben magyar részről Littay tábornok, német részről Udet vezérezredes írta alá az államközi szerződést. A Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. létrejöttének lehetőségét az államközi szerződés második része első pontjának hatodik bekezdése határozta meg. Eszerint: „a HM az RLM kívánságára és a lehetőségekhez képest, a fent megjelölt közös termelésen felül az RLM rendelkezésére fogja bocsátani a Magyarországon levő szabad ipari teljesítőképességet más repülőszervevények, tartozékok és alkatrészek gyártására és az RLM-t rendelései elhelyezésénél támogatni fogja. A felek fenntartják maguknak, hogy erre vonatkozóan közelebbi megállapodásokat fognak kötni.”<sup>27</sup>

## A MAGYAR REPÜLŐGÉPSZERELVÉNYGYÁR RÉSZVÉNYTÁRSASÁG MEGALAKULÁSA ÉS TEVÉKENYSÉGE, 1941–1944

### A MAGYAR REPÜLŐGÉPSZERELVÉNYGYÁR RT. MEGALAKÍTÁSA

1941 elején a magyar–német repülőipari államközi szerződést előkészítő megbeszélések megindulásának időszakában, 1941. február 13-án egy ajánlat érkezett a M. Kir. Honvédelmi Minisztérium 14. osztályához. Ennek beküldője Edmund Uher magyar származású gyáros, aki 1931-ben Magyarországot elhagyva Németországban telepedett le, azért, hogy – mint a beadványból kiderül – „... technikai képességeimet az ottani nagyvonalú lehetőségekkel gyümölcsöztessem”.<sup>28</sup> Kivándorlása után a német repülőiparban helyezkedett el, majd vállalatot alapított. 1938 körül az RLM felszólította a céget „... a német légiflotta technikai fejlesztésében való közreműködésre ...”. Az elkövetkező években a cég üzemei és „konstrukciós irodái” fontos tényezőivé váltak a német repülőiparnak. 1940-ben Uher Ödön gyáros találmányai alapján német állampolgárságot kapott. Sőt 1941-ben az Uher Ödön, vagyis most már az Edmund Uher által vezetett müncheni Uher & Co, Gesellschaft für Apparatebau „... cég betéti társaság ...” részvényeinek 25%-a Villy Messerschmitt repülőgépgyárosnak mint „csendestárs”-nak a tulajdonában volt.<sup>29</sup>

Uher Ödön beadványában közölte, minthogy Németországban szakmunkásokból igen nagy hiány van, ezért megbízást kapott a német államtól, hogy más országokban keressen lehetőséget a különböző repülőgépszerelvény-megrendelések munkáinak elkészítésére. Ezért „... magyar voltom következtében ezen megbízást Magyarországra kértem és mint ... megbízólevelemből kitűnik, egyelőre 1200 itteni szakmunkás állandó foglalkoztatására kaptam konkrét megbízást”.<sup>30</sup>

A továbbiakban arra a tényre is felhívta a HM figyelmét, hogy az elektromos és hidraulikus speciális repülőgépszerelvények, amelyek a repülőgépekben különféle szerkezetek meghajtásaihoz szükségesek, többek között leszállólap, légszavarállító berendezések, automatikus olaj- és hűtővíz-keringtető és -szabályozó szerkezetek stb. egy fajtáját sem gyártják Magyarországon. Gyártási módjuk, technológiájuk hazai vonalon teljesen ismeretlen. Ebből fakadóan feladatait abban látta, hogy „... ezen Magyarországon mind ez ideig ismeretlen technikai szakmát meghonosítsam és nagy értékű tapasztalataimat és ezen gyártáshoz szükséges különleges munkagépeket Magyarországra hozva, ezen cikkek gyártását itt megszervezzem”.<sup>31</sup>

Elképzeléseit két módon kívánta megvalósítani. Először is a megfelelő kisebb-nagyobb magyar cégeknek folytatódó megrendeléseket kellene kiadni, megfelelő előlegek és az elvégzett munkák utáni folyamatos gyors fizetés alapján. Ezzel még a kisebb cégeket is abba a helyzetbe lehet hozni, hogy hitelek igénybevétele és saját pénzügyi helyzetük megnehezítése nélkül a megrendelt munkát folyamatosan elvégezzék. Másodszor pedig az előbb ismertetett elképzelés megvalósításával párhuzamosan létre kellene hozni egy „... tiszta magyar jellegű részvénytársaságot ...”, amely minden tekintetben mintaszerű gyártelepet létesítene és a Németországból behozott legmodernebb munkagépekkel szerelné fel. Az ily módon létrehozott magyar részvénytársaság kapná az RLM-től a megrendeléseket és ennek a cégnek felelőssége és ellenőrzése mellett lennének a munkák a magyar ipari vállalatok között szétosztva, valamint részben saját gyártásban előállítva.<sup>32</sup>

A második variáció alapján létesítendő új gyár hozzávetőlegesen 400-600 fős munkáslétszámmal üzemelne. Az új gyár felszerelésére a német állam 560 000 márka értékű legmodernebb szerszámgepek rövid határidőre történő kivitelét engedélyezte. Az alapítandó új gyár felszerelését tekintve az elsők közé emelkedne, sőt speciális berendezése folytán egyedülálló lenne, szögezte le Uher Ödön.<sup>33</sup> Ezenfelül további 500 000 RM összeg transzferálására is engedélyt kapott a létrehozandó új vállalat mielőbbi beindítására. A terv keresztülvitelére Uher Ödön a következő ajánlatot tette a HM-nek.

– Először, „... részvénytársaságot alapítok egyelőre 150 000 pengő alaptőkével, mely rövid idő múlva 600 000 pengőre emeltetik”.



– Másodszor, a jegyzésre kerülő részvények „.... névre szólóak. 60%-uk fiam, Uher Alfonz Arisztid, budapesti lakos tulajdonában lesznek”. A még fennmaradó 40% részvény 15%-a az alapító Uher Ödön kezébe, 25%-a pedig Villy Messerschmitt gyáros tulajdonába kerül. Ez utóbbi részvényes személyén keresztül a magyar vállalat a legjelentősebb és legnagyobb német repülőgépipüzemmel, a Messerschmitt A. G.-val jutna előnyös érdekközösségbe. Uher Ödön kötelezettséget vállalt arra, hogy a fia nevében és kezében lévő részvények nem kerülnek külföldi kézbe.

– Harmadszor, a megalakításra kerülő részvénytársaság kizárólag magyar vezetéssel és alkalmazottakkal dolgozna. Technikai tapasztalatok átadása céljából mint „technikai tanácsadó” egy müncheni technikai vezető működne közre. A magyarországi alvállalkozók és bedolgozók, továbbá az új gyár munkájának technikai ellenőrzését, az elkészült anyagok átvételét egy Münchenből kirendelt speciális szakember végezné, aki állandóan Budapesten tartózkodna.

Negyedszer, a megalakításra kerülő részvénytársaság legfelső irányítása, igazgatósága, üzem- és üzletvezetése többségében magyar állampolgárokból állna. Az igazgatóságban „.... külföldi és a németországi pénzügyintézetem delegáltja venne részt”.<sup>34</sup>

A beadvány beküldője a magyar államnak nyújtott előnyöket is ecsetelte. Így többek között leszögezte, hogy a magyarországi finommechanikai ipar hosszabb időre foglalkoztatást nyerne. Lehetőség lenne új speciális csúcstechnológiát jelentő szerszámgépek beszerzésére. Végezetül ezen javaslat megvalósítása Magyarországon mind ez ideig ismeretlen új iparágat hoz létre, amely a szó legnemesebb értelmében iparfejlesztést jelent.<sup>35</sup>

Ékesen bizonyítják a fentiek azt, hogy Edmund Uher magyar származású német gyáros jó üzleti érzékekkel és igen körültekintő alapossggal, jó szervezőképességgel kezdte meg Magyarországon új vállalatának létrehozatalát, mely a HM jóváhagyásával találkozott.

Uher Ödön magyar származású müncheni német gyárosnak a HM 14. osztályához benyújtott és az előzőekben ismertetett beadványa minden bizonnyal már az 1941. március-áprilisban folyó magyar-német repülőipari államközi szerződést előkészítő bizottsági tárgyalásokon úgy magyar, mint német részről ismert volt. Ezért ezeken a megbeszéléseken már szóbeli megállapodás, de legalábbis ígérek születtek arra vonatkozóan, hogy a HM lehetővé teszi az RLM számára bizonyos mennyiségű magyar szabad ipari teljesítőképesség rendelkezésre bocsátását. Ez konkrétan azt jelentette, hogy a magyar-német repülőipari szerződésben megjelölt Bf/Me/109 F és Me 210 típusú repülőgépsárkányok, valamint a Daimler Benz DB 605 típusjelzésű repülőgépmotorok termelésére még újabb magyar üzemek is alakulnak, illetve bekapcsolódnak különféle repülőalkatrészek, valamint tartozékok gyártásába.

Végeredményben az 1941. június 6-án létrejött magyar-német repülőipari egyezmény több repülőgépgyár létrehozását tette szükségessé. Így már 1941 júliusában megalakult Csepelen a Dunai Repülőgépgyár Rt., mely cég 1942-től a Messerschmitt Me 210 kétmotoros harci repülőgép licenc alapján történő gyártását végezte. 1942-ben létrejött Mátyásföldön a Repülőgépgyár Rt. a Levente típusú iskola-repülőgép gyártása, valamint különböző típusú iskola- és harci repülőgépek javítása céljából. A Junkers Ju 52g típusú szállító-repülőgépek licenccgyártására létrehozták a Pestszentlőrinci Ipartelepek Rt.-t. Továbbá az „EMESE” Magyar Kísérleti Repülőgépgyár Rt. kísérleti célokat szolgáló magyar tervezésű hadi-repülőgépek megépítése és kikísérletezése céljából jött létre Budapesten.

Ezenkívül nagyobb bővítéseket végeztek a Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. győri üzeménél, valamint a Magyar Kir. Állami Vas-, Acél- és Gépgyárnak repülőgépgyárában a „MAVAG Héja” gyártása miatt.

1942-től különféle rep. felszerelési anyagok gyártásába igen sok üzem is bekapcsolódott. Így repülőgépműszerek és -alkatrészek területén kiemelkedő szállítók voltak Marx és Mérei, Philips, Gamma, Telefongyár. Fehér Ferenc cég, Csonka János gépgyára, IKARUS Hűtő- és Fémárugyár és a Bosch-Fegyverzet gyártásában a Danuvia, az Elzett, valamint az AEG. Optikai anyagokat főleg a Magyar Optikai Művek, a rádiók és ezek alkatrészeit pedig a Siemens és a Telefunken cégek magyarországi üzemiei szállították.



1941. március végén–április elején a HM jóváhagyásával és támogatásával a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank, valamint a vitéz Gira és Becsey Fémárugyár közkereseti társaság és a müncheni Uher & Co Gesellschaft für Apparatebau egy új magyarországi részvénytársaság alapítását határozta el.

Az alakuló közgyűlést 1941. április 21-én a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank üléstermében tartották. Majd pár nap múlva, 1941. április 24-én még egy úgynevezett pót alakuló közgyűlést is tartottak. Ezen elfogadták és jóváhagyták a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. alapszabályát.<sup>36</sup> Az alapszabály 1. § kimondta, hogy a társaság cége magyarul: Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt., németül: Ungarische Flugzeugsmontagefabrik Aktiengesellschaft. A társaság székhelye Budapest. A továbbiakban az alapszabály rögzítette a vállalat tárgykörét. Eszerint „... Repülőgépszerelvények, mechanikus és elektromos, valamint hidraulikus készülékek és berendezések, műszerek és azok alkatrészei gyártása és forgalomba hozatala. Műszaki vállalatok képviselője. Az előbbieken körülírt üzletkörrel rendelkező vállalatok alapítása, ilyen vállalatokban érdekeltségek vállalása. A társaság fióktelepeket is létesíthet.”<sup>37</sup> Az alapszabályban rögzítették, hogy a cég határozatlan időre alakult. A társaság alaptőkéje 1 200 000 pengő, amely 1200 darab névre szóló 1000 pengő névértékű részvényre oszlott. Az igazgatóság 3-10 tagból állt. Az alakuló közgyűlés megválasztotta az igazgatóság tagjait. Ez alapján:

– Edmund Uher gyáros, elnök-igazgató a müncheni Uher & Co Gesellschaft für Apparatebau tulajdonosa.

– Becsey Vilmos gyáros, a vitéz Gira és Becsey Fémárugyár igazgatója és résztulajdonosa.

– Dr. Ranódy György ny. minisztériumi osztályfőnök.<sup>38</sup>

Minthogy a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt.-nek ekkor még nem volt működő saját gyártelepe, ezért a különféle ügyek intézését a Budapest I., Attila u. 61–63. sz. alatt nyitott központi iroda, az „Uher & Co Gesellschaft für Apparatebau München magyarországi vezérképviselőt” végezte.

Már a pót alakuló közgyűlést követő második napon a Budapesti Kir. Törvényszék az 1941. április 26-án 43816/5 számú végzésével elrendelte a cégbíróságnál a társas cégek jegyzékébe a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. bejegyzését.<sup>39</sup> A bejegyzést követően 1941. május 5-én a cég vezetősége a HM 14. osztályához kérelmet nyújtott be az állami kedvezmények elnyerése ügyében. Tekintettel arra, hogy az üzem tevékenysége „... elsőrangú honvédelmi érdek ...” volt, ezért a HM 17/b osztálya „... 8 esztendő adómentesség megadását ...” javasolta. Ezen tárgyban 1941. június 20-án a pénzügyminiszterhez átirat kíséretében a „... Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. adómentesség iránti kérelmét illetékes elbírálás végett ...” pártfogó javaslat kíséretében elküldték.<sup>40</sup>

#### AZ IGAZGATÓSÁG TEVÉKENYSÉGE 1941. DECEMBER VÉGÉIG

Az alakuló közgyűléseket követően már 1941. május második felében újabb közgyűlésre került sor. Ugyanis ezen a közgyűlésen Szendrődy Szilárd és Szász-Kovács Ernő igazgatósági tagok lettek, így mint részvénytársasági „... tisztviselők e minősége és alapszabályszerű cégjegyzési jogosultsága bejegyzetett”.<sup>41</sup>

1941. június 21-én rendkívüli közgyűlésre került sor. Ezen az ülésen az alapszabályok 1. §-ának módosítását határozta el az igazgatóság. A módosítással a társaság német nyelvű cégszövege az eddigi Ungarische Flugzeugmontagefabrik Aktiengesellschaft szövegről Ungarische Flugzeugarmaturenfabrik Aktiengesellschaft cégszövegre változott. Ezen módosítást a Budapesti Kir. Törvényszék 1941. szeptember 6-án 5558 sz. alatt bejegyezte.<sup>42</sup> A HM 1941 nyarán felkérte az igazgatóságot, hogy vitéz Rapaics Dezső ezredes igazgatósági taggá választása iránt intézkedjenek. A Budapesti Kir. Törvényszék 1941. szeptember 6. 4317 sz. alatt elrendelte vitéz Rapaics Dezső ezredes igazgatósági tag „... alapszabályszerű cégjegyzési ...” jogosultságának a cégbíróságnál történő bejegyzését.<sup>43</sup> Végeredményben 1941. december végéig a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. vezetősége és jogi helyzete kialakult. Az is nyilvánvalóvá vált, hogy mint magyar–német alapítású, repülőgépszerelvényeket gyártó hadiüzem fog az elkövetkező időszakban működni.

INTÉZKEDÉSEK A MAGYAR REPÜLŐGÉPSZERELVÉNYGYÁR RT. GYÁR  
TERÜLETÉNEK MEGSZERZÉSÉRE

Feltételezhető, hogy a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. megalakulása előtt már történtek különféle intézkedések telephelyének kijelölése és megszerzése ügyében. Egyelőre nem tisztázott, hogy mikor kezdődtek meg a tárgyalások az Egyesült Izzólámpa és Villamossági Rt. leányvállalatának, az Elektromos és Finommechanikai Gyár Rt. Reitter Ferenc utca 132–138. sz. ingatlanainak megvétele tárgyában, amelyben a 101 honi légvédelmi tüzérsztyá pótraktára volt elhelyezve. Egy bizonyos, hogy 1941. április 21-én, a cég alakuló közgyűlése napján, már konkrét lépések történtek a gyártelep megszerzésére. Tény ugyanis az, hogy a megalakult cég nem rendelkezett olyan gyárteleppel és gyárpépületekkel, ahol a termelést azonnal meg lehetett indítani. Így 1941. április 21-én a megalakított cég nevében dr. Keszits Károly ügyvéd a HM-ben tárgyalásokat folytatott az Elektromos és Finommechanikai Gyár Rt. és az Egyesült Izzólámpa és Villamossági Rt. tulajdonában lévő ingatlanok kisajátítása ügyében.<sup>44</sup>

Az alakuló közgyűlést követő napokban az ingatlanok megszerzésére irányuló intézkedések igen gyors ütemben követték egymást. Így már 1941. április 22-én a HM az érdekelt felek képviselőivel együtt tárgyalásokat folytatott, majd ezután közösen megtekintették az ingatlanokat. Ezt követően rögtön egy kisajátítási kérvényt szerkesztettek. Két nap múlva, 1941. április 24-én az érdekelt felek által kívánt különféle módosításokat figyelembe véve újabb kisajátítási kérvény megszerkesztésére került sor. Ezt a módosított kérvényt 1941. április 25-én a HM-nek átadták.<sup>45</sup> 1941. április 26-án az ingatlanok kisajátítási ügyében tárgyalás folyt a HM-ben, majd az Iparügyi Minisztériumban is.

Végül 1941. május 1-jén a kisajátítási kérvényt Bartha Károly honvédelmi miniszter aláírta.<sup>46</sup>

Ezt követően május 6-án dr. Keszits Károly mint a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. jogi képviselője a kisajátításra kerülő ingatlanok pontos adatainak felmérése ügyében a telekkönyvi hatóságoknál lépéseket tett. A pontos adatokra, a 26607 hrsz. ingatlanon lévő régi gyárpépület átalakításához és átépítéséhez, valamint a hozzáépítésre kerülő új épületrészek tervezéséhez szükség volt. Minthogy a cég igen korszerű gyárüzemet akart létesíteni, nemcsak a Reitter Ferenc utcában lévő ingatlanok kisajátítására történt intézkedés, hanem a Fövény utca 88–90. szám alatti 26598 és 26608 hrsz. ingatlanokra is.

A következő napon, 1941. május 7-én a HM 14. osztályán megjelent az Egyesült Izzólámpa- és Villamossági Rt. részéről gróf Jankovich igazgató, és kérte, hogy az Elektromos és Finommechanikai Gyár Rt. Reitter Ferenc utca és Fövény utca sarkán lévő telepe helyett más ingatlant sajátítsanak ki. Egyben ajánlatot is tett az Újpest, Aradi utca és Lórántffy Zsuzsanna utca sarkán lévő Dr. Just féle Izzólámpa- és Villamossági Gyár Rt. gyártelepének kisajátítására. Azonban a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. részéről dr. Kolarits Béla, az ingatlan elhelyezkedését megismerve és ez alapján a cég érdekeit figyelembe véve, gróf Jankovich igazgató javaslatát még ezen a napon elvetette. Véleményének kialakítását egyrészt az ingatlan magas kisajátítási ára, másrészt az új üzemnek „... csekély terjeszkedési lehetőség miatt ...”-i aggodalma is befolyásolta.<sup>47</sup> Ilyen indokok alapján a HM 14. osztálya számára is gróf Jankovich igazgató „... ajánlata tárgytalannak minősült”. Ezt követően tovább folytatódott az Elektromos és Finommechanikai Gyár Rt. ingatlanainak kisajátításával kapcsolatos ügyek intézése.

A HM 1941. június 30-án kelt jelentése a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. Budapest I., Attila utca 61–63. sz. alatt lévő irodájában az érdekelt felek képviselőivel történt megbeszélés alkalmával létrejött végleges megállapodást írásban rögzítette. A jelentésben a kisajátítási ügy pillanatnyi állapota mellett az ingatlanon levő épületek kiürítésének, továbbá az ott tárolt különféle anyagok elszállításának helyzetét, valamint az ezzel kapcsolatos további teendőket is összegezték.<sup>48</sup>

1941. július 4-én a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. átiratot küldött Bartha Károly honvédelmi miniszternek. Ebben számolt be a cég, hogy a kisajátítást elrendelő iratban leszögezett feltételek „... értelmében a mai napon átutaltunk a m. kir. kincstári jogügyek igazgatóságának a m. kir. postatakarékpénztárnál vezetett 64 220 sz. csekkszámra javára 205 000 pengőt ...” az Elektromos és Finommechanikai Gyár Rt. telepének kisajátítási árába „... részfizetés képen ...”.<sup>49</sup>

Közben a HM az Egyesült Izzólámpa- és Villamossági Rt. leányvállalatának, az Elektromos és Finommechanikai Gyár Rt. Reitter Ferenc utca 132–136. sz. ingatlanán lévő épületében elhelyezett raktár bérleti szerződésének hatálytalanítását is elrendelte. Ugyanis a szóban lévő épület egy részében a 101. honvéd légvédelmi tü. osztály 201. féléysz. századának pótraktára volt elhelyezve. 1941. július 30-án a Magyar Kir. Budapesti Honvéd Hadtestparancsnokság jelentette a HM 14. osztályának, „... hogy az Egyesült Izzólámpa- és Villamossági Rt. épületében, Reitter Ferenc utca 132–136. elhelyezve volt 101. honv. légv. tü. oszt. pótraktára kiürítettett és a tulajdonos részére visszaadatott.”<sup>50</sup>

Említésre méltó az a tény, hogy a kisajátítási ügyek intézésével párhuzamosan már 1941. június hónapban megkezdődtek az átalakításra kerülő régi épület, valamint az újonnan építésre kerülő új gyár-épület és irodaépület tervezési munkálatai.<sup>51</sup> Mivel az ingatlantulajdonosok a lehető legmagasabb összeget igyekeztek kisajátított ingatlanukért megkapni, a tárgyalások az érdekelt felek között nagyon elhúzódtak. Egyes részletkérdésekben 1941 novemberében újabb tárgyalásra került sor a kisajátítási bizottság, valamint a HM és a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. képviselői között.

1942 márciusában az eddigi tárgyalások következményei alapján a kisajátításra kerülő ingatlanok telekkönyvi adataiban változásokat eszközöltek. Eszerint új helyrajzi számot – 26.604, 26.605, 26.606 és 26.607 – kaptak. A 26.598 és 26.606 hrsz. telekrészeket pedig 26.598 hrsz. alatt vették ez időponttól telekkönyvi nyilvántartásba. A kisajátítási egyezség ügyében 1942. április 16-án a HM-ben az érdekelt felek újabb tárgyalásokat folytattak. Végül 1942 augusztusában sok huzavona után az ingatlanok kisajátításának ügyében végleges megállapodás született. Ezen egyezség bejelentését a felek 1942. augusztus 28-án Kádas államtitkárnál az Iparügyi Minisztériumban meg is tették.<sup>52</sup>

Erre az időpontra a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. új üzemépületei teljesen felépültek, sőt a már külföldről beérkezett és felállított új szerszámgéppark egy részén már folyt a termelés is. Dr. Kesits Károly ügyvéd, a kisajátított és már új helyrajzi számokkal rendelkező ingatlanokra 1942. szeptember 9-én és 10-én a HM-ben egy adásvételi szerződés szerkesztése ügyében tárgyalásokat folytatott. Az 1942. szeptember 15-én elkészült szerződésen a következő napon módosításokat végeztek. Majd a módosított adásvételi szerződést még ezen a napon, 1942. szeptember 16-án aláírásra elküldték a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. vezetőségének. A véglegesen jóváhagyott és aláírt szerződést a Magyar Kir. Honvédelmi Minisztérium szeptember 18-án dr. Kesits Károly ügyvédnek kiadta a telekkönyvi hatósághoz való továbbítás végett. 1942. szeptember 19-én dr. Kesits Károly ügyvéd az adásvételi szerződést a „... budapesti központi kir. járásbíróság mint telekkönyvi hatóság ...”-nál, illetve az illetékkiszabási hivatalnál benyújtotta.<sup>53</sup> A vételár 330 000 pengő volt. A telekkönyvi hatóság az 1942. október 9-én kelt telekkönyvi végzésében helyezte birtokba mint tulajdonost a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt.-t, az előzőekben említett ingatlanokon. 1942. október közepére sikerült a cégnek a gyártelepet birtokba venni.

#### A GYÁRI ÉPÜLETEK ÉPÍTÉSÉNEK MEGINDULÁSA ÉS BEFEJEZÉSE 1941–1942

Mihelyt a HM 1941. május 1-jén elrendelte a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. részére kerülő ingatlanok kisajátítását, rögtön megkezdődött az új gyárépületek terveinek kidolgozása mellett a régi gyár-épület átépítésének tervezése is. A gyárépületek terveit Lehoczky György okleveles építészmérnök (Budapest I., Uri utca 24.), az épületek statikai számításait pedig Harsányi Szabolcs okleveles mérnök készítette.<sup>54</sup> 1941. május vége–június hónapokra lehet tenni a tervezés megkezdését a tervrajzok alapján. Ugyanis a Fövény utca 88–90. sz. alatt épülő régi, valamint az új gyárépületet összekötő épületrész erőtani számításai 1941 júniusában már elkészültek.

Az üzemi építkezés alkalmával, az Elektromos és Finommechanikai Gyár Rt. régi épületének teljes átalakításán kívül, egy teljesen új irodaépületnek és egy ehhez kapcsolódó „munkásjóléti épületnek” épí-

tését határozták el A tervekben látható, hogy a régi gyárépület és az újonnan épülő épületek közé úgynevezett „összekötő épületek”-et is terveztek. A 324.609/1941-III.sz. építési engedély nem teljesen új épület építésére, hanem csak „átalakított helyiségek és háromemeletes gyárépület-toldalék” építésére vonatkozott.<sup>55</sup> Nyilvánvaló, hogy ez a kis „kegyes család” arra irányult, hogy az új gyárépületek építésének engedélyezési ügyeinél tapasztalt hosszadalmas bürokratikus huzavonát kikapcsolhassák. A HM-nek és az alapításban részt vevő cégeknek érdekében állt a gyári üzemszerkesztés minél előbbi felépítése, hogy az üzemben minél hamarabb megindulhasson a termelőmunka.

Az építkezés kivitelezését Szöllősy Elemér okleveles mérnök (Budapest II., Olasz fasor 43/A) mint „építőmester” végezte.<sup>56</sup> Az építkezés 1941. augusztus–szeptember hónapokban nagy ütemben megindult, az építkezési tervek részletes kidolgozásával párhuzamosan kiadott építési engedély alapján. Az építkezéshez szükséges betonacél és egyéb vasanyagokat a Weiss Manfred Acél- és Fémművei Rt. szállította anyagiutalásra. Az anyagiutalást csak a cég anyagmegrendelési visszaigazolása után állították ki.<sup>57</sup> Minthogy a gyár elsődlegesen hadiüzemnek épült, ezért sürgősségi fokozatban az „S I.” jelölést kapta, s így az építkezéshez szükséges anyagokat soron kívül kiutalták részére. A tervek, amelyeket a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. igazgatósági tagjai is elláttak kézjegyükkel, 1941. december 9-én kerültek bemutatásra az „Ép. Ipari. Biz.”-nak.<sup>58</sup>

1942. február végére a régi gyárépület átalakítása „...és a háromemeletes gyárépület-toldalék ...” annyira elkészült, hogy megindulhattak a gyártási előkészületek. Ezt bizonyítja egy, a „Budapest Székesfőváros XIII. kerületének előjárósága” által 1942. február 26-án kiadott használatbavételi engedély is.<sup>59</sup> 1942 márciusában a már Németországból megérkezett szerszámgépek beállítása és összeszerelése megkezdődött. Nem ismert, hogy 1942-ben mikor fejeződött be az építkezés. Egyes visszaemlékezők szerint 1942 tavaszán „... hónapokig nem volt munka, hanem csak rendezkedés történt ...”<sup>60</sup> Feltételezhető, hogy a termelés csak 1942. június–július hónapokban indult meg, viszont a termelés megkezdésével egyidejűleg tovább folytak az üzemi építkezések. 1942 második felében, sőt még 1943 első felében is tartottak a gyári építkezések. 1943. március 24-én a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. megrendelést adott a W. M. Acél- és Fémművei Rt.-nek „4000 kg különböző méretű ... idomvasak 1000 kg vaslemez 3 mm ...”. Fenti rendelésünkre gyárépítkezésünkönél feltétlenül szükségünk van.”<sup>61</sup>

Ez a dokumentum világosan azt bizonyítja, hogy a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. üzemi területén kisebb-nagyobb építkezések még 1943 közepén is folytak.

#### AZ IGAZGATÓSÁG ÉS TEVÉKENYSÉGE 1942–1945 KÖZÖTT

1942 februárjában a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. Reitter Ferenc utca 132–138. sz. alatt lévő épületei egy részének átalakítási és építési munkálatai a befejezés stádiumába kerültek. Mindinkább sürgetővé vált az eddig Németországból leszállított korszerű szerszámgépek kicsomagolása, felállítása, összeszerelése és beállítás utáni üzembe helyezése. Ezért szükségessé vált, hogy a müncheni Uher & Co Gesellschaft für Apparatebau egyik műszaki tisztviselője, Hans Pröpster a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. műszaki irányításában részt vegyen. Az 1942. február végén vagy március első napjaiban megtartott igazgatósági ülésen Hans Pröpster cégvezetővé választása meg is történt. Sőt 1942. március 4-én már cégvezetői minősége és alapszabályszerű cégjegyzési jogosultsága „... bejegyeztetett ...” a „... budapesti kir. törvényszék mint cégbíróság ...”-nál.<sup>62</sup>

Becsey Vilmos igazgató, a cég alelnöke 1942 áprilisában meghalt. Helyette a társaság egyik tisztviselőjét, Szászy Kovách Ernő cégvezetőt választották meg. Szászy Kovách Ernő 1942. május 11-től mint a cégbírósnál is hivatalosan bejegyzett igazgató s egyben mint igazgatósági tag végezte munkáját a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt.-nél.<sup>63</sup>

A cég termelésének erőteljesebb megindulása után újabb személlyel bővült az igazgatóság. Ugyanis

1942. július 7-én a cégbíróságnál bejegyzésre került mint új igazgatósági tag Kokothaki Rakan, a Messerschmitt A. G. ügyvezető kereskedelmi igazgatója. Sőt még ugyanezen a napon Perlaky Antal József társasági tisztviselő igazgatói „minősége” is bejegyzésre került.<sup>64</sup>

Így 1942 derekán, a termelés intenzívebb beindulása időpontjában a következő személyekből állt a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. vezetősége:

#### *Igazgatóság*

Elnök: Edmund Uher gyáros, a müncheni Uher & Co Gesellschaft für Apparatebau tulajdonosa.

Tagok: vitéz Rapaics Dezső ezredes, Magyar Kir. Honvédelmi Minisztérium, dr. Ranódy György nyugalmazott minisztériumi osztályfőnök, Kokothaki Rakan, a Messerschmitt A. G. ügyvezető kereskedelmi igazgatója, Szászy-Kovách Ernő, a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. igazgatója.

#### *Felügyelőbizottság*

Elnök: Vasskó Pál.

Tagok: Szöllősy Elemér mérnök, id. Mérey Béla, Balogh Elemér.

#### *Ügyvezetőség*

Vezérigazgató: Edmund Uher, ügyvezető igazgató: vitéz Rapaics Dezső, üzemigazgató: Szászy-Kovách Ernő, kereskedelmi igazgató: Szendrődy Szilárd, üzemvezető főmérnök: Hans Pröpster, főkönyvelő: Sötétormos István, főpénztáros: Alfonz Uher.

1943. május 15-én dr. Kolarits Béla tisztviselő cégvezetővé való bejegyzéséről történt intézkedés. 1943. július 29-én a Budapesti Kir. Törvényszéknél mint cégbíróságnál bejegyzésre került Sötétormos István aligazgatói címmel felruházott tisztviselő, Rahner János cégvezető, továbbá dr. Halla Aurél és Bogányi Károly igazgatósági tagsága, valamint cégjegyzési jogosultsága. Ugyanekkor vitéz Rapaics Dezső s dr. Ranódy György igazgatósági tagságának megszűnése szintén bejegyzésre került.<sup>65</sup>

A Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. második rendes közgyűlését 1943. október 7-én tartották meg. 1943 utolsó hónapjaiban a következőkből állt a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. vezetősége:

#### *Igazgatóság*

Elnök: Edmund Uher gyáros, a müncheni Uher & Co. Gesellschaft für Apparatebau tulajdonosa.

Tagok: Bogányi Károly, dr. Halla Aurél ny. minisztériumi államtitkár, Kokothaki Rakan, a Messerschmitt A. G. ügyvezető kereskedelmi igazgatója.

#### *Felügyelő Bizottság*

Elnök: Vasskó Pál.

Tagok: Szöllősy Elemér mérnök, id. Mérey Béla, dr. Almási Balogh Elemér.

#### *Ügyvezetőség*

Vezérigazgató: Edmund Uher, aligazgató: Sötétormos István, ügyvezető igazgató: Perlaky Antal József, üzemigazgató: Hans Pröpster mérnök, főkönyvelő: Sötétormos István, cégvezető: Rahner János.

Az 1944. év elején újabb személyi változások történtek a cég vezetésében. Ugyanis 1944. január 19-én Cg.43816/30 sz. alatt a cégbíróságnál dr. Melczer Elek, dr. Mikecz Ödön ny. államtitkár és Rákosi Béla ny. altábornagy igazgatósági tagsága és ezzel egyben cégjegyzési jogosultsága került bejegyzésre.<sup>66</sup> Továbbá 1944. május 2-án elrendelték Tahy Ferenc igazgatói címmel való felruházását, egyben cégjegyzési jogosultságát, valamint Perlaky Antal József ügyvezető igazgatói tisztségének megszűnését.<sup>67</sup>

Az 1944. július 31-én megtartott rendes közgyűlés az alapszabályok 12. §-ának módosítását határozta el. A cég vezetésében 1944-ben még kétszer történt változás. Először 1944. november 18-án Cg.43816/38. sz. alatt a Budapesti Kir. Törvényszék mint cégbíróság elrendelte dr. Wallner Antal cégvezetői és Sötétormos István aligazgatói minőségének s egyben cégjegyzési jogosultságának megszüntetését. A második változás dr. Melczer Elek igazgatósági tagságának 1944. november 30-án történt megszüntetése volt.<sup>68</sup>

1944 november végén, illetve december elején több csoportban a szakmunkások és tisztviselők egy része a cég vezetőségének nagy részével együtt áttelepült Németországba. Így Hans Pröpster üzemvezető főmérnök is elment november végén, akiről a régi üzemi dolgozók úgy szakmai tudása, mint az em-

berekkel való bánásmódja alapján igen elismerőleg és dicsérőleg nyilatkoztak közel negyven év távlatából. Nyilvánvaló, hogy az 1944. évben bekövetkezett politikai, valamint gazdasági, továbbá katonapolitikai és ezekkel kapcsolatos különféle változások hatással voltak a cég belső életére, amit a vezetésben 1944-ben végbement változások is tükröztek.

#### A TERMELÉS MEGINDULÁSA ÉS FEJLŐDÉSE 1941. ÁPRILIS ÉS 1944. NOVEMBER KÖZÖTT

A Magyar Repülőgépszerelvény-gyár Részvénytársaság 1941. április 21-én történt megalakulását követően a gyárterület megszerzésével párhuzamosan intézkedések történtek a termelés megindítására is. Igen érdekes az a tény, hogy már 1941. április végén megindult az üzemi termelés a Vitéz Gira és Becsey Fémárugyár Pestszenterzsébet Horthy Miklós út 50. sz. alatti telepén. Ezt bizonyítja egy 1942. januárjában készült dokumentum, amely a Magyar Nemzeti Bank iratanyagában található. E szerint az „... Rt. megvásárolta a Reitter Ferenc utca 132–138. sz. alatti ingatlanokat, melyekre megfelelő átalakítással gyárüzemet létesít. Az átalakítási munkálatok folyamatban vannak, s míg az építkezés befejezést nyer, a gyártás átmenetileg a Gira és Becsey cég pestszenterzsébeti telepén vette kezdetét”.<sup>69</sup>

Még részletesebb információt kapunk a Vitéz Gira és Becsey Fémárugyárnak a Magyar Kir. Honvédelmi Minisztérium 14. osztályához 1941. június 26-án keltezett ingatlankisajátítást kérelmező beadványából. Ebben a beadványban a cég gyártelepe bővítéséhez történő ingatlankisajátítást azzal indokolta, hogy „... két hónap óta pedig hadirepülőgép-alkatrészeket is állítunk elő.” Támogató javaslatában a HM leszögezte, hogy a cég „... a meginduló rep. gép gyártásból is kiveszi részét, amennyiben a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. alvállalkozójaként működik”.<sup>70</sup> Valóban a Vitéz Gira és Becsey Fémárugyárnak még 1941. első hónapjaiban a müncheni Uher & Co Gesellschaft für Apparatebau megrendelést adott 10 000 db Absperrventil (hűtő-elzáró szelep) legyártására 55 pengő darabonkénti egységáron.

1941. május–júniusban a Vitéz Gira és Becsey Fémárugyár, mint alvállalkozó már nagyobb mennyiségben gyártotta a hűtő-elzáró szelepet a Messerschmitt Me 210 típusú kétmotoros repülőgépekhez.<sup>71</sup> A beindult gyártási tevékenységet tanúsítja a Vitéz Gira és Becsey Fémárugyárnak 1941. július 12-én keltezett számlája. Ugyanis ezen számla lapján 1789 db „hűtővízelzáró szelep” nyert leszállítást a Magyar Repülőgépszerelvény-gyár Rt. részére.<sup>72</sup> Levéltári iratok hiánya miatt nem tisztázott a Magyar Repülőgépszerelvény-gyár Rt.-nek a Vitéz Gira és Becsey Fémárugyár pestszenterzsébeti telepén végzett munkája. Egy azonban biztos, hogy az alvállalkozói szerepen kívül olyan gyártási profilt dolgoztak ki, amelynek megvalósításával már 1941. végére több mint 2 millió pengő „eredményt” produkált a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt.<sup>73</sup> Valószínűnek tűnik, hogy a Vitéz Gira és Becsey Fémárugyár pestszenterzsébeti telepén az Uher & Co Gesellschaft für Apparatebau által 1941-ben behozott szerszámgépek egy részének tárolása mellett a géppark másik részét beállítás és összeszerelés után a termelésbe bekapcsolták. Figyelemre méltó az is, hogy 1941. december végéig több mint ötven darab igen korszerű szerszámgépet szállítottak le külföldről a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. szerszámgépparkja részére.

1941. december első felében megindultak az Uher & Co Gesellschaft für Apparatebau müncheni cégtől leszállításra került különféle szerszámrajzoknak, alkatrészrajzoknak átmásolási, fénymásolási, illetve magyarra való adaptálási munkálatai.

1942. március–április hónapokban megkezdődött a Reitter Ferenc utca 132–138. sz. alatti gyártelep régi gyárépületének átalakított „helyiségeiben”, valamint a már elkészült „... háromemeletes gyárépület-toldalak ...”-ban a termelés megindításához szükséges külföldről már megérkezett, korszerű technológiai szintet képviselő szerszámgépek beállítása és összeszerelése. Majd ezeken a gépeken 1942. május körül megindult a produktív gyártás is.

Bizonyítja ezt a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. igazgatóságának a Dunai Repülőgépgyár Rt.-hez címzett 1942. július 11-én kelt levele. Ennek alapján a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. „... mint a hivatalos német–magyar repülőgép-gyártási, ún. Me-programba bekapcsolt cég a M. Kir. Honvé-

delmi Minisztérium 17./r. osztályával folytatott tárgyalásainak eredményeképp a következő repülőgépszerelvények sorozatban való ...” gyártására rendezkedett be.<sup>74</sup>

Az átirat szerint a leglényegesebb repülőgépszerelvények a következők voltak:

1. Olajhűtő-szabályozó termosztát a Daimler Benz DB 605 B-1 típusú repülőgépmotorokhoz.
2. Olajhűtő-szabályozó termosztát a Daimler Benz DB 605 A-1 típusú repülőgépmotorokhoz.
3. Hűtővíz-szabályozó a Daimler Benz DB 605 A-1 típusú repülőgépmotorokhoz.
4. Hűtő-elzáró szelep Me 210 típusú repülőgépekhez.

A továbbiakban az átirat meghatározta, hogy ezeket a komplett motoralkatrészeket havonta milyen mennyiségben és milyen felosztási terv betartása mellett kell szállítani. Így a Daimler Benz DB 605 B-1 típusú repülőgépmotorokhoz szükséges olajhűtő-szabályozó havi termelési darabszáma 260, amelyből a magyar részesedés 50 db, német rész 210 db A DB 605 A-1 típusú változat részére szükséges olajhűtő-szabályozókból pedig a havi termelés 300 db, melyből 100 db magyar, 200 db német részre készül. Végül a Daimler Benz DB 605 A-1 típusú repülőgépmotorokhoz szükséges hűtővíz-szabályozókból 50 db a magyar és 210 db a német fél részére került leszállításra. Ebből az utóbbi repülőgépmotor-szerelvényből a havi termelésnek 260 db-ot kellett elérnie.<sup>75</sup> Az irat befejezésül közölte, hogy a felsorolt „... cikkek a HM hozzájárulásával a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt.-n keresztül az Uher & Co müncheni cégnél lennének megrendelendők”.<sup>76</sup> Az árajánlatban közölt egyes repülőgépszerelvények irányárait a Dunai Repülőgépgyár Rt. vezetősége magasnak tartotta. Ezért a megrendelés kiadását egyrészt a Messerschmitt A. G. magyarországi képviselőjével való tárgyalás, illetve a HM-ben való tájékozódás előzte meg.<sup>78</sup> A komplett repülőgépmotor-szerelvényeken kívül az elkészítésükhöz szükséges sablonokat, készülékeket, sőt szerszámokat is nagy mennyiségben gyártották, nemcsak saját szükségletükre, hanem a müncheni anyacég részére is Ez igencsak növelte 1942 közepétől a cég hasznát.

1942-től 1944 végéig a felsoroltakon kívül a cég a következő fontosabb gyártmányokat állította elő: speciális esztergakések, menetfúrók, szorítóanyák, feszítőtűskék, továbbá meghatározott alkatrészek gyártásához szükséges esztergakészülékek, fúrókészülékek, marókészülékek, különféle sablonok, különféle húzószerszámok.<sup>78</sup>

1944-ben már az elkészült különféle alkatrészekhez és komplett szerelvényekhez ellenőrző műsze-



Épülő üzem 1941 őszén



reket is gyártottak nagyobb mennyiségben.<sup>79</sup> Valószínűleg ezen gyártmányok nagy része is, úgymint a Daimler Benz DB 605 A-1 és DB 605 B-1 motoralkatrészek Németországba kerültek leszállításra.

Felmerül a kérdés, hogy egy ilyen szerteágazó gyártási tevékenységhez a nyersanyagot, valamint a félkész termékeket milyen módon és honnan szerezte be a cég. Gyári iratok hiányában a volt régi gyári dolgozók visszaemlékezéseire lehet támaszkodni. Több régi üzemi dolgozó – egy 1989 decemberében történt beszélgetés alkalmával – egyöntetűen annak a véleményének adott hangot, hogy „... a nyersanyagot Németországból hozták”.<sup>80</sup>

1943 második negyedétől a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. különféle magyar cégek részére bér munkákat is vállalt. A Weiss Manfred Acél- és Fém művei Rt. 1943. május 25-én megrendelést adott a cégnek nagyobb mennyiségű kódgránátgyújtó szájszavár elkészítésére lőszergyártó üzeme számára.<sup>81</sup>

A gyártás 1943. június–július hónapokban már javában folyt a W. M. Acél- és Fém művei Rt. által leszállított nyersanyagok felhasználásával. 1943. augusztus 16-án a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. átiratban értesítette a W. M. Acél- és Fém művei Rt.-t, „... hogy a kódgránát szájszavár megmunkálásából visszamaradt vasforgács első részletét f. hó 14-én ... az Önök címére ... útba indítottuk.

A szállítmányra vonatkozó adatok a következők:

Waggon száma: 239040, nettó súlya: 9295 kg”.<sup>82</sup>

1943. október második felében véget ért a kódgránátgyújtó szájszavarak legyártása és elszállítása a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt.-nél. Egy 1944. január 4-én kelt kimutatás alapján a kódgránátgyújtó szájszavár teljes elkészítése tizenöt munkafolyamatból állt. Ez a kimutatás részletesen mutatja a gyártás alkalmával keletkezett anyagselejteket darabszámát is Így a tizenöt munkafolyamat alatt összesen 1212 db-os selejt keletkezett. Az elkészült kódgránátgyújtó szájszavarak összmennyiségének darabszáma nem ismert.<sup>83</sup>

Egy igen fontos átirat elküldésére került sor 1944. február 28-án a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt.-nél. Ugyanis ebben az átiratban, amelyet a Weiss Manfred Acél- és Fém művei Rt.-nek címeztek, a cég „szabad kapacitás”-át ajánlotta fel.<sup>84</sup>

Az 1944. április 3-án megindult angol–amerikai bombatámadások az egész magyar repülőiparban lényeges változásokat hoztak. Ugyanis 1944. április közepén a Magyar Kir. Honvédelmi Minisztérium a Horthy-ligeti Dunai Repülőgépgyár Rt., a győri Magyar Waggon- és Gépgyár Rt., valamint a csepeli Weiss Manfred Repülőgép- és Motorgyár Rt. szételepítését határozta el.

Minthogy a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. a DB 605 típusú repülőgépmotor-alkatrészek gyártásában volt érdekelt, ezért új szerszámgépek beszerzésével párhuzamosan a Reitter Ferenc utcai gyártelepről több csúcstechnológiát képviselő szerszámgépet a budatétényi Diósárokba telepítettek ki Feltehető, hogy ezek a szerszámgépek 1944 szeptemberében már bekapcsolódtak a különféle motoralkatrészek gyártásába. Ezáltal a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. 1944 utolsó hónapjaiban mint az ún. „vadászprogram”-ba bekapcsolódott cég végezte termelő tevékenységét.

Érdekes, hogy a különféle repülőgép-szerelvények és -alkatrészek, valamint az ezekhez szükséges készülékek, sablonok, szerszámok stb. gyártása mellett más hadianyagok gyártására is vállalkozott a cég. Nevezetesen még 1944 szeptemberében a Weiss Manfred Acél- és Fém művei Rt. lőszerosztálya megrendelést adott 200 000 db 2 kg-os 43 M jelzésű bomba vezetőszármányának legyártására. Ezen megrendelést a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. vissza is igazolta. Egy 1944. október 5-én keltezett átiratban a cég a megrendelőtől különféle méretű lemezanyagok leszállítását kérte a gyártó készülékeinek kipróbálása céljából.<sup>85</sup> Az átiratban továbbá közölték a megrendelővel azt is, „... hogy az Ipari Anyaghivatal a bombaszármányok legyártásához szükséges anyagot részünkre már kiutalta, ellenben a kiutalt mennyiség első részletét csak novemberben kapjuk meg, és mivel a fentiek legyártásához szükséges szerszámok és készülékek javarészt már készen vannak, szükségesnek tartanánk, hogy a szerszámok kipróbálásához szükséges anyagot már most megkaphassuk”.<sup>86</sup>

A 2 kg-os 43 M jelzésű bombaszármány gyártási munkálatainak megindulását jelzi az 1944. november

21-i Újabb engedmények a 2 kg-os bombaszárny gyártásánál és átvételénél című irat. Ez kimondta, hogy az ejtőpróbánál a bombatestet nem kell a bombaszárnyba belehelyezni, mert az „az ejtésnél a bombaszárnyat eldeformálja”. Csupán az átvétel előtt kell kipróbálni a bombaszárnyat, mégpedig úgy, hogy a bomba behelyezése után az összezárt bombaszárnyba a bombának „könnyen el kell fordulnia”.<sup>87</sup>

Nem ismert, hogy a megrendelt 200 000 db 43 M jelzésű bombaszárnyból mennyi készült el. Egy bizonyos, hogy e mennyiség csekély töredéke készülhetett csak el, minthogy 1944. november 15-én a HM Repülőipari Kormánybiztossága elrendelte a Magyar Repülőgépszerelvény-gyár Rt. kitelepítését Németországba. Ezzel 1944. november második felében megkezdődött a cég nemcsak a Budafok Diósárokba települt üzemében, hanem a Reitter Ferenc utca 132–138. sz. alatti gyártelepén is a szerszámgépek leszerelése és szállításra való előkészítése. Ezzel párhuzamosan úgy a Diósárokból, mint a Reitter Ferenc utcai gyártelepről megindult a cég nyersanyagkészletének, félgyártmányainak elszállítása. Végeredményben kiszállításra került Németországba a Budafok-Diósárok üzemrészből 61 db, a Reitter Ferenc utca 132–138. telepről 75 db korszerű szerszámgép, amelyek ebben az időben az ún. „csúcstechnológiát” képviselték.

Végezetül meg kell említeni, hogy 1944 novemberében a kitelepítés elrendelésének időpontja körül a Haditechnikai Intézet által szerkesztett ún. „buzogány” reaktív páncéltörő rakéta egyes alkatrészeinek gyártásában is részt vett a cég a Weiss Manfred Acél- és Féművei Rt. megbízása alapján.<sup>88</sup>

A gyári iratanyag hiányossága miatt az üzemnek 1942–1944 vége között végzett munkájáról, valamint gyártmányairól teljes képet kialakítani nem lehetett.

#### *MUNKÁSOK ÉS ALKALMAZOTTAK LÉTSZÁMA, VALAMINT A MUNKABÉREK ALAKULÁSA 1942–1944*

Már 1941-ben, a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. megalakítását követően a cég vezetősége azonnal megkezdte a szakmunkások toborzását. Régi gyári dolgozókkal folytatott beszélgetés alapján egyöntetű vélemény alakult ki arról, hogy a toborzásban illetékesek „nagy reklámot csaptak ez ügyben”.<sup>89</sup> Ez a „reklám” kiemelt fizetést ígért többéves magas szakmai tapasztalatokkal rendelkező szakembereknek. Nyilvánvaló volt, hogy a Németországból behozott igen korszerű s a „legmodernebb” technológiát képviselő szerszámgépek kezelését csak kiváló szakmai ismeretekkel rendelkező szakmunkásokra lehetett bízni.

A „nagy reklám” meg is tette a hatását. Ugyanis igen sok cégtől, gyárból, vállalatától jöttek szakmunkások. Így többek között az Egyesült Izzólámpa és Villamossági Rt. szerszámműhelyéből, a Telefongyárból stb. Sőt a Weiss Manfred Acél- és Féművei Rt. idomszerűzetéből is három igen jó szakmai felkészültségű szakmunkás jött el 1941 nyarán. Bódis Károly marós, Komáromi Lajos marós és Sinka Károly esztergályos. Sinka Károly 1942 nyarán a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. Reitter Ferenc utca 132–138. sz. alatti gyártelepén már segédművezetőként dolgozott.<sup>90</sup>

1942 második felében, az üzem termelésének teljes beindulása után a gyár dolgozói három műszakban végezték munkájukat. Egy műszak nyolcórás munkaidőt jelentett. 1943 második felében a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt-nél a régi gyári dolgozók közlése alapján „... egy szakmunkásnak egyheti bére 180 és 200 pengő között volt.”<sup>91</sup> Ez azt jelentette, hogy 30 és 33,33 pengő közötti bért kaptak egy-napi munkáért. Kiszámítható ebből, hogy egy szakmunkás órábéra 3,75 és 4,17 pengő között ingadozott. Ez igen magas szakmunkásfizetést jelentett. Összehasonlításképpen: a Dunai Repülőgépgyár Rt. karterüzemében dolgozó esztergályos szakmunkás 2,80 pengő átlagórabérben részesült 1943 októberében. Pedig ezen összeg a Dunai Repülőgépgyár Rt. üzemében egyike volt a legmagasabb szakmunkásfizetéseknek. Átlagban a szakmunkásórabérek 2,20 és 2,40 pengő között ingadoztak.<sup>92</sup> A Weiss Manfred Acél- és Féművei Rt. üzemében dolgozó szak- és betanított munkások órábéra még alacsonyabb volt. Itt a Dunai Repülőgépgyár Rt. szakmunkásórabéréihez viszonyítva a bérek 40 és 70 fillérrel alacsonyabbak voltak.<sup>93</sup>

A fentiek figyelembevételével egyértelműen leszögezhető, hogy a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. üzemében a szakmunkások kiemelkedően megfizetett dolgozók voltak.

1943 végén, 1944 első hónapjaiban 800-850 fő körül volt az üzemben dolgozók létszáma, amelyből kb. 500 fő volt szakmunkás.<sup>94</sup> Az adminisztrációs alkalmazottak létszáma a 800-850 fős létszámból következtetve 100-120 fő körül lehetett ebben az időszakban. Egy dátum nélküli kimutatás maradt fenn az adminisztrációban dolgozók egy részének fizetéséről. Minthogy ebben a kimutatásban Sötétormos István havi fizetése 1500 pengő, ez azt mutatja, hogy e kimutatás aligazgatói kinevezése után készült. Aligazgatói kinevezését 1943. július 29-én jegyezték be a cégbíróságon. Így tehát ez az irat minden bizonnyal 1943. augusztus–szeptember, esetleg október hónapokban készülhetett. A kimutatás keletkezésének időpontjában az üzem személyzeti osztályán 19 munkavállaló volt alkalmazva. Ebből 13 fő nő és 6 férfi. A beosztottak havi fizetésének összege iskolai végzettségtől, szolgálati időtől, valamint a nemektől függött<sup>95</sup>:

Név	Belépés időpontja	Szolgalati idő (év)	Iskolai végzettség	Havi bér (pengő)
Sötétormos István	1941. 06. 01.	23	gim. érettségi	1500
Borsos J.-né	1942. 09. 15.	9	4 középisk.	330
Forgács Margit	1942. 05. 01.	1	8 középisk.	290
Hidasi Pál	1941. 07. 15.	10	reálgimn. érettségi	520
Herrfeld V.	1941. 09. 09.	30	reálgimn. érettségi	600

#### A VÁLLALAT PÉNZÜGYI HELYZETE 1941–1944 KÖZÖTT

1942-ben az igazgatóság az üzem 1941. december 31-i mérlegszámláját nyilvánosságra hozta. Eszerint:

Vagyon	Pengő
Gyáringatlan	–
Gépek és felszerelések	1 998 184
Nyersanyag- és egyéb készletek	24 328
Adósok	1 954 814
Értékpapírok	1 000
Készpénz	9 724
Vagyon összesen:	3 988 050
Teher	Pengő
Résztvénytőke	1 200 000
Ingatlankisajátítási tartalék	260 000
Hitelező bankok	2 390 097
Átmeneti számlák	3 816
Eredményszámlából nyereség	134 137
Teher összesen:	3 988 050
Eredményszámla:	Pengő
Bevételek:	
Árujövedelem	2 304 075
Kivitel	54 527
Egyéb bevételek	1 325
Összesen:	2 359 927.9796*

Ez az eredmény igencsak meglepő, hiszen a fentiekből tisztán látható, hogy a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt.-nek gyártelepe ekkor még nem volt. Felvetődik az a kérdés, hogy honnan származik az eredményszámra kimutatásában szereplő 2 359 927 pengő. Ehhez tudni kell azt, hogy a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. 1941. április 21-én történt megalakulása után rögtön megkezdte a termelést „... átmenetileg a Gira és Becsey cég pestszenterzsébeti telepén.”<sup>97</sup> Minthogy 1942 nyaratól a termelés a saját gyártelepen a Budapest XIII., Reitter Ferenc utcai 132–138. sz. alatt erőteljesen megindult, igen csak megnövekedett a nyereségek nagysága is

1942. december 31-i mérlegszámla alapján:

Vagyon	Pengő:
Gyáringatlanok	1 084 962
Gépek és felszerelések	2 909 113
Nyersanyag- és egyéb készletek	536 844
Adósok	4 942 232
Értékpapírok	1 000
Készpénz	44 087
<b>Vagyon összesen:</b>	<b>9 518 238</b>

Teher	Pengő
Résztvénytőke	1 200 000
Tőketartalék	40 000
Ingatlanisajátítási tartalék	260 000
Értékcsökk. tartalék	441 261
Osztalékok	
Bankok	2 648 212
Hitelezők	2 987 488
Elfogadványok	1 405 230
Segélyalapok	23 000
Átmeneti számlák	15 589
Nyereség	471 218
<b>Teher összesen:</b>	<b>9 518 238</b>

Eredményszám	
Bevételek:	
Nyereségáthozat	4 430
Eladásból	8 510 882
Egyéb	118 787
<b>Összesen:</b>	<b>8 634 099,99<sup>98</sup></b>

Az előzőekben felsoroltak alapján a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. eredményszámlája az 1941. december 31-i 2 359 927 pengő összegről 1942. december 31-ig 8 634 099 pengő összegre, tehát majdnem négyszeresére emelkedett. Mindez azt bizonyítja, hogy egy igen jól prosperáló cég lett egy év alatt. Bevált, amit a Magyar Nemzeti Bank információs lapján 1942 január elején leírtak, miszerint az Rt.-nek nagy jövőt jósolnak. „Kellő tőke áll a vállalat rendelkezésére, és megfelelő támogatásban részesül.”<sup>99</sup>

Újabb pénzügyi erősödést mutat az 1943. év a Magyar Repülőgépszerelvény-gyár Rt.-nél. Ugyanis a hadianyaggyártásba bekapcsolt cégek kérték az Árellenőrzés Országos Kormánybiztosát, hogy magasabb eladási árakkal dolgozhassanak. Ezen kérésüket azzal indokolták, hogy a különféle nyersanyagok

árainak, valamint a munkabérek emelkedése elkerülhetetlenül megterhelte az előállított termékek önköltségi árait. Ezért a cégek kifogásolták, hogy az árszabályozási rendelkezések nem tartottak lépést a tényleges drágulással.

Az 1943. július hóban végrehajtott árrendezés hatásáról tudósít a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt.-nek a W. M. Acél- és Fémművei Rt.-hez 1943. augusztus 11-én kelt átirata. Ebben bejelentette a cég, hogy a Közellátásügyi Minisztérium rendeletével, a W. M. Acél- és Fémművei Rt. „.... részére végzett munkálatok ... ártöbbletét 1943. július 26-i hatállyal 80%-ra emelte fel”. Minthogy az ezt megelőző időben érvényben lévő 22%-os felár az eddigi rendelésigazolási árakban benne foglaltatott, a „.... f. évi július 26-tól kezdve kiszolgáltatót szerelvényekre, ill. alkatrészekre 47,5%, azaz negyvenhét 5/10 százalék felárat fogunk a rendelésigazolásban megadott árakhoz hozzászámítani”.<sup>100</sup> Ezen áremelés – mint hogy 1943. augusztustól érvényben volt – az üzleti év eredményeit is jelentősen befolyásolta. Egyelőre az 1944. év pénzügyi helyzetéről konkrét adatok nem állnak rendelkezésre. Ennek oka a gyári iratok nagy részének hiánya, továbbá az 1944. március 19-én történt német katonai megszállás utáni ellentmondó rendelkezésekkel teli időszak. Mindezt összevetve azért megkockáztatható az a kijelentés, hogy a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. 1944-ben is igen kiterjedt üzleti kapcsolatokkal rendelkező, töretlenül fejlődő, nagy nyereséget hozó cég volt.

Ebben az időszakban nem volt egyedülálló jelenség, hogy egy repülőipari üzem jelentős anyagi hasznot hozott tulajdonosainak sokoldalúan szerteágazó és egyben töretlenül felfelé ívelő gyártási tevékenységével. Ugyanis 1942 decemberétől 1944. november végéig a legnagyobb magyarországi repülőgépgyár, a Szigetszentmiklós határában épült Dunai Repülőgépgyár Rt. 270 db Messerschmitt Me 210 Ca-1 típusú harci repülőgépet adott át. A Kőbányai út és Orczy tér sarkán lévő Magyar Kir. Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak repülőgépgyára kb. 176-180 db MÁVAG Héja típusú gyakorló vadászgépet és 10 db Nebuló típusú gépet szállított le. Az Újmatyásföldre települt Repülőgépgyár Rt. kb. 80-90 db Levente típusú iskolagépet, a győri Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. repülőgéposztálya kb. 460 db Me 109 Ga-6 típusú vadászrepülőgépet. A Pestszentlőrincen felépült pestszentlőrinci Ipartelepek Rt. kb. 35-36 Junkers Ju 52g típusjelzésű szállítógépet, a W. M. Repülőgép- és Motorgyár Rt. pedig 1098 DB 605 A és B repülőgép-motort. Végeredményben a magyar repülőgépgyártó üzemek jelentős gyártási eredményeket mutattak fel az 1944. április 3-át követő angol-amerikai bombázások ellenére is 1944. november közepéig.

## A MAGYAR REPÜLŐGÉPSZERELVÉNYGYÁR RT. TÖRTÉNETE 1945. JANUÁRTÓL AZ ÁLLAMOSÍTÁSIG

### A TERMELÉS MEGINDULÁSA 1945-BEN

1945. január 9–10-én bekövetkezett a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. Reitter Ferenc utcai gyártelepének a szovjet katonai alakulatok által való elfoglalása.<sup>101</sup> A gyári dolgozók visszaemlékezései szerint csak február 7-én foglalta el a gyárterületet a szovjet hadsereg. Az biztos, hogy 1945 februárjában szovjet katonai parancsra megindult a munka az üzemben. Ez az ún. „frontmunka” abból állt, hogy a szovjet katonai parancsnok felszólítására az üzem sebtében összetoborzott dolgozói főleg gépjárműjavításokat végeztek, más különféle javítási munkálatok mellett a szovjet katonai alakulatok részére. 1945. március–április hónapokban szintén a szovjet katonai alakulatok részére nagy mennyiségben „pontonhíd-rögzítő csavarok”, illetve „pontonhíd-összekötő csavarok” készítésével is foglalkozott az üzem. Erről a tevékenységről műszaki rajzok is tanúskodnak 1945. március 16-i dátummal, a régi üzemi dolgozók elbeszéléseivel párhuzamosan.<sup>102</sup> A „frontmunka” végzésének időszaka alatt a szovjet katonai alakulatok több nagy értékű szerszámgépet hadizsákmány gyanánt a gyárból ismeretlen helyre elszállítottak.<sup>103</sup>

A gyár történetében a „frontmunka” időszaka 1945. július elejéig tartott, amikor is megszűnt a szov-

jet hadsereg katonai parancsnokságának közvetlen irányítása. Az üzem „... felett a rendelkezési jogot 1945. VII. 4-én kaptuk vissza” – olvasható egy hivatalos iratból.<sup>104</sup> Így megkezdődhettek az erőfeszítések a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. termelésének újraindítására. Óriási problémát jelentett augusztus–szeptemberben az üzem beindítása, mivel a szerszámgépek nagy részét 1944. november–december hónapokban Németországba kiszállították. Az itt maradt töredék szerszámgéppark egy részét pedig a szovjet hadsereg műszaki alakulatai „hadizsákmány gyanánt” szintén elszállították. Ennek ellenére a megmaradt kb. 40 db szerszámgéppel kísérletet tettek a termelés megindítására.

A Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. termelőmunkáját azon régi műszaki alkalmazottak vezetésével kezdte meg, akik Magyarországon maradtak. Így 1945 novemberében a cégvezetőség a következő személyekből állt: Zerkovitz Béla igazgató, Tahy Ferenc műszaki igazgató, dr. Wallner Antal kereskedelmi igazgató, Czagány L. főkönyvelő, dr. Balló A. főmérnök, műszaki osztály: Bohner Endre főmérnök, Gyarmathi Vilmos főművezető, Tuskán Károly művezető. Ebben az időszakban az üzemben foglalkoztatott dolgozók létszáma 160–170 fő volt.<sup>105</sup>

### TERMELÉS 1946-BAN

1946 januárjában a cég az IKART által kiadott parancsmegrendelések alapján „... bekapcsolódott a Szovjetunió részére történő jóvátételi szállításokba”.<sup>106</sup> A jóvátételi szállítások ekkor főleg szovjet katonai tehergépkocsik és az ezekhez tartozó motorok javításából, továbbá tehergépkocsi-kardántengelyek javításából és gyártásából, valamint egyéb munkákból állt.

A Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt.-nél 1946 január közepén a következő részlegekben folyt a munka: Központi iroda: Czagány L., műszaki osztály: Bohner Endre fm., gépműhely: Keserű Pál fm., szerszámműhely: Tuskán Károly csop. vez., gépkocsiszerelde: Gyarmathi Vilmos fm., ellenőrzés: Barányi János ellenőr, házkezelés: Vrábl István gondnok, raktár és szerszámkiadó: Koch Ede raktárnok.<sup>107</sup>

Új termékek gyártása bevezetésének gondolatával is foglalkozott a cég vezetősége 1946. január végén. Ekkor határoztak egyrészt arról, hogy textilgépekhez alkatrészeket fognak gyártani. Másrészt „... csinálni akarunk 100 db autókapszoló szekrényt (részben a Győri Waggon, részben Bosch, részben saját eladás részére) ...”<sup>108</sup> 1946 első hónapjaiban a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. vezetése bővült, állami döntés alapján a vállalathoz cégvezetőnek Gróf Károly lett kirendelve. Az első jelentős üzemi értekezlet, amelyről hivatalos írás is fennmaradt, az 1946. július 31-én megtartott vezetőségi megbeszélés. A megbeszélésen készült jegyzőkönyv a forintgazdálkodásra való áttéréssel kapcsolatos igazgatósági határozatokat hozta az üzem középszintű vezetésének tudomására. A megbeszélésen jelen voltak: a Kereskedelmi Bank részéről dr. Somoskövi Jenő, a Magyar Repülőgépszerelvény-gyár Rt. részéről Zerkovitz Béla igazgató, Gróf Károly cégvezető, Bohner Endre főmérnök, Keserű Pál főmérnök, Pólay Miklós főkönyvelő, Gyarmathi Vilmos főművezető, továbbá Máhr Ottó, dr. Arz Ferenc, Horváth Ilona, Szőnyi Tivadar, Németh Margit, Tamás Istvánné, Zsíték Antal, Zsákai Sándor, Zsolnai Lenke, valamint az üzemi bizottság elnöke és alelnöke.

Az igazgatóság a következőket hozta a megjelentek tudomására. A jóléti ügyek, személyi ügyek művezetőig bezárólag, munkaakkordidő-megállapítások, anyagutalványok kiállítása a megrendelésekkel Gróf Károly cégvezető hatáskörébe tartoznak. Továbbá a jóvátételi munkák intézésével Bohner Endre főmérnököt bízták meg. Az autóügyek vezetője ideiglenesen Gyarmathi Vilmos főművezető lett, aki közvetlenül Zerkovitz Béla igazgatónak tartozik beszámolni. A beszerzés a raktárfőnök Szőnyi Tivadar alá tartozik. Kimondták, hogy az „... osztályok a jövőben tehát nem folytathatnak önálló anyagbeszerzést”. Végül a jegyzőkönyv ötödik pontja leszögezte a „... felsorolt osztályok tartoznak kéthetenként – tehát minden második pénteken 17 órakor – egy költségvetést benyújtani, mely az osztálynak a következő két hétre vonatkozó pénzszükségletét tünteti fel. E költségvetés keretéből az osztályoknak a szükségleteiket

feltétlenül ki kell elégíteniük. A benyújtott költségvetések alapján az igazgatóság meg fogja állapítani, hogy az igényelt összeget milyen mértékben tudja kielégíteni. Az így jóváhagyott keretet túllépni nem lehet.”<sup>109</sup>

Másnap, augusztus 1-jén újabb megbeszélés volt, de csak az igazgatóság, valamint Horánszky Ferenc és Birloni Lajos üzemi bizottsági tagok jelenlétében az általános pénzügyi helyzetről. Itt Zerkovitz Béla igazgató közölte, hogy „a jóvátétel (IKART) ezentúl csak kész árut fizet és rendelkezéseket csak előre megállapított ár ellenében eszközli, mivel általában a vállalatoknak forgótőkéjük nincs”. Továbbá a jóvátételi munkákra naponta fog az IKART fizetni, amennyi pénzt neki a Nemzeti Bank arra a napra folyósít. „Netán ki nem fizethető készáru értékét befagyott követelésként fogják a vállalat javára kezelni. ...” Ezért Zerkovitz igazgató elrendelte, hogy minden legyártott árut a raktárba kell leadni. A továbbiakban ismertetésre került a szovjet gépkocsi-„javítási szerződés” jelenlegi állása. E szerint a javításra kerülő 10 db kocsiból augusztus 10-ig három darab javításával mindenáron el kell készülni, míg a hátralévő hét darabot „... nem hozzák be egyelőre a gyárba ...”. Végül közölte, hogy a cégnek semmi pénze nincs, és legjobb esetben is csak augusztus 3-án lehet bérfizetést eszközölni a dolgozóknak.<sup>110</sup>

Műszaki megbeszélést tartott 1946. szeptember 8-án a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. vezetősége. Ezen részt vett: Zerkovitz Béla igazgató, Gróf Károly cégvezető, Bohner Endre üzemvezető főmérnök, Keserű Pál főmérnök, Tuskán Károly művezető, Horánszky Ferenc üzemi bizottsági elnök, Birlóni Lajos üzemi bizottsági alelnök.

A megbeszélés az 1946. július előtt jóvátételre megrendelésre került 50 000 db Ford dugattyú gyártási problémáival foglalkozott. Leszögezték a résztvevők, hogy jelenleg szállításra kész 720 db dugattyú és 2500 db van leónozva. Igen fontos lenne a dugattyúgyártás fokozása napi 380–390 db-ra a jelenleg 200 db-os napi teljesítmény helyett. Leszögezték, hogy a műszaki iroda a selejtelek értékesítésével fog foglalkozni. Nappali beállítókról kell gondoskodni. A szerszámgyártási program a KREBS marógép felszabadulása után megindítandó. Egyelőre a heti 48 órás munkaidőt betartják. Beszerzéseket is eszközölni kell. Így egy lassú járatú excenterprés vételével párhuzamosan láppelölgépet is kell gyártani, határozták el többek között.<sup>111</sup>

A cégnél pénzügyi problémák jelentkeztek 1946 október elején. Ennek oka egyrészt, hogy a megrendelők a leszállított kész anyagokért általában mindig késve, több esetben pedig egyáltalában nem fizettek. Másrészt egyes jóvátételi munkák, különösen pedig a szovjet hadsereg teherautóinak javításai se-hogy sem akartak véget érni. Ugyanis a megjavított és felújított tehergépkocsik átadása és elszállítása után mindig újabb kocsik javítására kötelezték a céget. Ezért az üzem vezetősége, hogy kiutat találjon ebből a bizonytalan és egyben megrendült anyagi helyzetből, újabb gyártmányok gyártásának bevezetését határozta el 1946. október 6-án.

Az e napon történt műszaki megbeszélésen szóba került a dugattyúgyártás helyzete is Gróf Károly cégvezető ismertette a gyártás pillanatnyi állapotát. Így a dugattyúból 482 db teljesen elkészült, ónozva 252 db, dörzsölve 21 db, ónozásra vár 600 db Kiemelte, hogy az 1946. szeptember 8-i megbeszélésen a dugattyúgyártás fokozását elrendelő intézkedés sikerrel megvalósult. Ez alapján a napi dugattyúgyártást az akkor 200 db-os teljesítmény helyett 400 db-ra sikerült növelni. Így biztosítva látszott az, hogy a cégnél 3000 db dugattyú átadása megtörténik „a héten”. Felhívta a továbbiakban a figyelmet arra, hogy az „... üzemvezetőség tartozik gondoskodni arról, hogy úgy nappali, mint az éjjeli munkáknál a dugattyúgyártás minden fokozata ellenőrzés alá kerüljön.”<sup>112</sup>

1946. november 2-án újabb műszaki megbeszélésre került sor a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. Budapest XIII., Reitter Ferenc utca 132–138. sz. alatti gyártelepén. Jelen voltak: Zerkovitz Béla igazgató, Gróf Károly cégvezető, Bohner Endre főmérnök, a műszaki osztály vezetője, Keserű Pál főmérnök, a szerszámosztály vezetője, Gyarmathi Vilmos főművezető, Tuskán Károly művezető, Babicsák Zoltán tervezőmérnök, Szabó István művezető.

Ezen a megbeszélésen fény derült arra, hogy az 1946. október 6-án létrehozott szerszámosztály gyártási tevékenysége már javában folyt. Gyártásban voltak az ún. „Schuschitzky-féle” menetfúrók. Ezek



gyártásánál bizonyos szerszámok hiányoztak, ezért ezek teljes megmunkálását csak „... költséget és időt igénylő segédműveletekkel ...” lehetett áthidalni. A hiányosság kiküszöbölése céljából elrendelték, hogy egy aláköszörülő szerkezet, valamint körkések „tervezendők” a menetfúrók gyártásához. Valamint a csigafúrók marásához speciális marók elkészítése szükséges. Mindezekon kívül egy, a márkázáshoz szükséges kis hengerlőkészülék legyártását is eltervezték.

A szerszámokból 50 készlet 3/4 colos gázmenetfúró 60%-ban elkészült. Továbbá 50 db 23 mm és 50 db 12 mm átmérőjű csigafúró gyártás alatt állt. Továbbiakban szóba került a dugattyúgyártás helyzete is. Megállapításra került, hogy 2040 db van átadásra készen, valamint 800 db gyártás alatt. Ebből a gyártás alatti mennyiségből 500 db hőkezeletlen állapotban volt. Még a dugattyúgyártással kapcsolatban Zerkovitz Béla igazgató közölte, hogy az elkövetkező időszakban „... heti 2500 db dugattyúra van kilátásunk ....”.

Igen érdekesen alakultak a cégnél a jótételei motorjavítások. A gyárban lévő 13 db motorból kijavítva átvételre került 6 db még október 31-én. Két darab Studebackert, öt darab Zis, valamint egy Plimut motort, amelynek dugattyúja és tengelye más cégnél volt megrendelve „... f. hó 8-án feltétlenül át kell adnunk az oroszoknak”. Ugyanis ha ez nem fog megtörténni időben, akkor a szovjetek „... addig nem vesznek át dugattyút, amíg a motorok készen nem lesznek, s ebből válságos helyzet adódik számunkra ...” – közölte Zerkovitz Béla igazgató. A továbbiakban szó esett a szovjet katonai teherautók javításáról. Eszerint az „... oroszoknak eddig 8 kocsit adtunk át, ezek után kaptunk 2 díjkocsit”. A gyárvezetőség minden igyekezettel azon lesz, hogy az oroszoknak még járó 6 kocsit befejezzük és átadjuk, s ezzel ez a rendkívül előnytelen üzlet végre befejeződjék. Az ezenkívül még nekünk járó díjkocsikat később lehetőség szerint fogjuk befejezni.”<sup>113</sup> Valóban a „szerződéses orosz autók” megjavítása igen rossz üzlet volt. Ugyanis a céghez bevontatott üzemképtelen roncs szovjet katonai tehergépjárműveket úgy motorikusan, mint karosszériailag teljesen fel kellett újítani, tehát ismét üzemképesé kellett tenni. A munka elvégzése, valamint a tehergépkocsi átvétele és elszállítása után a szovjet katonai hatóságok részéről semmiféle fizetés nem történt. Általános gyakorlat volt, hogy 2–3 db megjavított, már üzemképes tehergépkocsi átvétele után 1 db üzemképtelen roncsot, ún. „díjkocsit” adtak a szovjet katonai átevők. Minthogy más lehetőség nem volt a cég számára, ezt a roncs „díjkocsit” kijavítás és üzemképesé tévé után eladták. Ebből a befolyt összegből aztán bérfizetéseket eszközöltek az üzem dolgozóinak. A „szerződéses orosz autójavítás” majdnem minden nagyobb ipari üzemet sújtott, tehát e kérdésben nem egyedi jelenséggel állunk szemben. Ugyanis több cég 1945–46-ban szembetalálkozott a szovjet katonai tehergépjárművek szerződéses javításának kötelező jelenségével. Még a Dunai Repülőgépgyár Rt. szigetszentmiklósi telepén is kudarccal végződött 1946-ban az autójavítás. A kudarcot követő vizsgálat megállapította, hogy a sikertelenség oka nem szabotázs volt, hanem a nyersanyag-, az alkatrész- és nem utolsósorban tőkehiányban rejtett. Szintén a szovjet tehergépkocsi javítása vitte csődbe az Újmátyásföldön települt Uhri Testvérek Autókarosszéria- és Járműgyárt is.

Ilyen körülmények, valamint a repülőgépgyártás teljes megszűnése miatt a volt repülőipari üzemek nagy részét felszámolták, illetve profilváltásra kényszerültek. Ily módon a csepeli Weiss Manfred Repülőgép- és Motorgyár Rt.-t 1946-ban felszámolták. Súlyosan sérült üzemcsarnokait a W. M. Acél- és Fém-művei Rt.-hez csatolták. Hasonló sorsra jutott a Pestszentlőrinci Ipartelepek Rt. is. Ugyanis 1946 decemberben beolvasztották a Fémáru-, Fegyver- és Gépgyár Rt.-be. Gyártelepét 1949-től a Magyar Fonóipari Nemzeti Vállalat vette át. Az Újmátyásföldre települt Repülőgépgyár Rt. üzemcsarnokaiba 1947-ben az anyavállalat, az Uhri Testvérek Autókarosszéria és Járműgyára beköltözött, s 1949-től a cég új neve Ikarus Karosszéria- és Járműgyár Nemzeti Vállalat lett. A Dunai Repülőgépgyár Rt. ebben az időszakban kisebb repülőgép-javításokat végzett, majd 1949-ben átalakult Csepel Autógyár Nemzeti Vállalattá.

1946. november hónapjában a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. jogi állapotában és vezetésében változás történt. Ugyanis a potsdami egyezmény értelmében, valamint az 1946 augusztusában megkezdődött magyar–szovjet kormányközi tárgyalások befejezésének eredménye következtében a „... Jóvátételi Hivatal a Nemzeti Kormány 11.700/1945 M. E. számú rendeletének 3. §-ában és a Gazdasági Főtanács 2178/1946 G. F. határozatában foglalt felhatalmazás alapján a „... Háromhatalmi egyezmény határozmányainak végrehajtásaként ...” a cég jóvátétel fejében a Szovjetunió tulajdonába került.<sup>114</sup> Ettől az időponttól a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. irányítása és ellenőrzése a Magyarországi Szovjet Javakat Kezelő Hivatal hatáskörébe tartozott. Ezt bizonyítja egy 1946. november 29-én kelt végzés. Ennek alapján szovjet részről Georgij Popov, Vlagyimir Bezuglij, Borisz Romanov és Igor Zubov, magyar részről Gönczi Ferenc, Erdős Zoltán és Vörös Gyula igazgatósági tag lett felsőbb döntés alapján. A cég műszaki irányítását az eddigi műszaki vezetés, tehát Zerkovitz Béla műszaki igazgató, dr. Wallner Antal kereskedelmi igazgató társasági tisztviselők, valamint Gróf Károly cégvezető mint magyar igazgatósági tagok továbbra is ellátták.<sup>115</sup> Végeredményben a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. működése magyar igazgatók vezetésével, szovjet és magyar igazgatósági tagok részvételével és ellenőrzésével folyt 1946 utolsó hónapjaiban.

1946 decemberében felsőbb szinten határozat született a második világháború időszaka alatt megválasztott régi igazgatóság elmozdítására, illetve újabb magyar igazgatósági tagok megválasztására. Ez alapján 1947. január 3-án a budapesti törvényszéknél mint cégbíróságnál Andorka Rudolf, Wertheimer Adolf és Nógrádi Gyula igazgatósági tagsága és egyben cégjegyzési jogosultsága bejegyzésre került. Továbbá Uher Ödön gyáros, Rákosi Béla ny. altábornagy, valamint Kokothaki Rakan, a Messerschmitt A. G. kereskedelmi igazgatója cégjegyzési jogosultságának és igazgatósági tagságának megszüntetését is bejegyezték.<sup>116</sup> Újabb cégbírósági bejegyzés történt 1947. április 18-án, amikor is Zerkovitz Béla műszaki igazgatót és Gróf Károly cégvezetőt hivatalosan is menesztették az üzemi vezetésből.<sup>117</sup>

Mindezen felsorolt tényekből megállapítható, hogy a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. irányításában 1946 végétől fokozatosan tért nyert a szovjet gazdasági vezetők szerepe. Ezzel párhuzamosan pedig mindinkább csökkent a magyar vezetés jelentősége az üzem úgy belső, mint külső tevékenységi formáiban. Sőt 1947 április–május hónapjától kezdve az igazgatóság megmaradt magyar tagjai vajmi kevés szerepet kaptak az üzem tényleges irányításában. Így gyakorlatilag a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. legfelsőbb vezetése teljesen szovjet katonai gazdasági vezetők kezében összpontosult. A Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. vezetésében és irányításában ilyformán beállott gyökeres változás nem egyedi és elszigetelt jelenség volt ebben az időszakban. Ezen gazdasági vezetési jelenség a magyar gazdasági életben való megjelenésének okai egyrészt a győztes nagyhatalmak által Magyarország számára kialakított politikai helyzettel voltak szoros kapcsolatban, másrészt az okokat az ennek következtében kialakult belpolitikai helyzetben is kell keresni. Ugyanis 1947 elején „... a Szövetséges Ellenőrző Bizottság révén politikai-katonai ellenőrzést gyakorló hadseregével is jelen lévő Szovjetunió közvetlen támogatását élvező ...”<sup>118</sup> Magyar Kommunista Párt, mind nagyobb ütemben megindította az államhatalom megszerzésére irányuló törekvéseit. Ebben a hatalmi harcban a Szövetséges Ellenőrző Bizottság alelnöke, G. V. Szviridov altábornagy nemcsak aktív támogatója, de eszmei és gyakorlati tanácsadója is volt a Magyar Kommunista Párt vezetőinek.

Nyilvánvaló, hogy a politikai és gazdasági hatalmat megszerezni kívánó politikusok minden igyekezetükkel azon voltak, hogy maradéktalanul végrehajtsák vagy végrehajtsák az őket mindenben támogató Szovjetunió gazdasági érdekeit Magyarországon. Ez a jelenség tükröződik a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. történetében is.

1948. januártól a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. Garkovik Leonid vezérigazgató irányításával működött. Feltehetően Garkovik Leonid a Magyarországi Szovjet Javakat Kezelő Hivatal döntése

alapján került az üzem élére.<sup>119</sup> Ekkor már a cég az ún. „közös vállalatok” sorába tartozott. Tény volt, hogy ezen vállalatoknál „... a tőkeérdekeltség-vállalás ekkor megvalósult formája még nem különbözött a hagyományos tőkés érdekeltségi rendszerektől, és a Szovjetunió részéről a hagyományos tőkés módszerek használatát jelentette”. Továbbá az ilyen cégek „... sajátos jogi-gazdasági helyzetet élveztek ...”<sup>120</sup>

1948. február 24-én alapszabály-módosító közgyűlésre került sor. Egyelőre nem ismert, hogy az eddig érvényben lévő alapszabály hogyan és milyen formában került módosításra.

Újabb cégbíróági bejegyzésre került sor 1948. március 31-én. Ezen bejegyzés alapján Mihail (Mihály) Klimov, a Podjomnyik Szovjet Állami Gépipari Rt. vezető beosztásban levő tisztviselője lett a cég vezérigazgatója. Igazgatósági tagok lettek továbbá Leonyid Garkovik volt vezérigazgató, Vaszilij Ruzsanov mérnök és Bálint Vagornij.<sup>121</sup>

Figyelemre méltó, hogy a céget a már említett „... sajátos jogi-gazdasági helyzetet ...” élvező státusa miatt 1948. április–május folyamán a fennálló rendelkezések ellenére nem államosították, hanem csupán a magyar részvényesek tulajdoni hányada került államosításra. Így továbbra is szovjet irányítással és többségében szovjet igazgatósági tagok vezetésével folytatta ipari tevékenységét a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt.

A cégbíróági iratokban egy 1948. augusztus 28-án történt bejegyzés arról tanúskodik, hogy Dömötör István társasági tisztviselő igazgató lett.<sup>122</sup>

1949 elején a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. legfelsőbb vezetésében újabb változás következett be. Ugyanis Alexander Kurmazenko osztályvezetőt mint társasági tisztviselőt a cég igazgatójává választották.<sup>123</sup>

A Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. történetéről a Magyarországi Szovjet Javakat Kezelő Hivatal tevékenységének időszakából szinte semmi adat sincs. Ezért bír különleges értékkel az 1949. június 28-i „Közgyűlési Jegyzőkönyv”. Ebből az iratból sok minden megtudható, amely a vállalat jogi helyzetét, állapotát jellemezte. A közgyűlésen jelen voltak: „... Magyar Államkincstár részvényes, mint 1948. évi XXV. tc. 3. § értelmében állami tulajdonba vett részvények – amelyek feltehetőleg a Pesti Magyar Kereskedelmi Banknál voltak letéve – tulajdonosa képviselőiben: Hajnal György előadó, (88 részvény), Szovjetunió kormánya részvényes képviselőiben: Szolovjev György (400 részvény), Garkovik Leonid (40 részvény), Scsedrin Jenő (132 részvény), Kurmazenko Sándor (40 részvény), összesen: 1200 részvény. Jelen vannak még: Nógrádi Gyula, Kálmán József, Klimov Mihály és Grusin Péter igazgatósági tagok.

Jelenlévők egyhangú felkérésére Szolovjev György úr a közgyűlés elnöki székét elfoglalja. Elnök megállapítja, hogy a ... felsoroltak az egész alaptőke képviselőiben megjelentek és ekképp a közgyűlés az alapszabályok szerint határozatképes. Elnök bejelenti, hogy dr. Szívós István és Bezuglij Vladimir igazgatósági tagok lemondtak, a felügyelőbizottság megbízatása pedig lejárt. A közgyűlés a lemondásokat egyhangú határozattal elfogadja. Elnök javaslatára a közgyűlés egyhangú határozattal az igazgatóság tagjaivá az alapszabály szerinti hátralevő 2. évre Kurmazenko Sándor és Hajnal György urakat, felügyelőbizottság tagjaivá pedig az alapszabály szerinti egy évre Scsedrin Jenő, Uvarov Vaszil, Noszov Makar, Gadó Ottó, Adler Vilmos urakat megválasztja.

Több tárgy nem lévén elnök a közgyűlést berekeszti.<sup>124</sup>

Egyértelműen nyilvánvaló az előzőekben idézett közgyűlési jegyzőkönyvből, hogy a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. 1200 db részvényből 612 db, tehát a részvények többsége a Szovjetunió kormányát képviselő szovjet állampolgárságú egyének kezében összpontosult. Így már a részvények többsége miatt is a cég vezetésében és irányításában a szovjet katonai gazdasági vezetők elvárásai és elképzelései érvényesültek elsődlegesen. Megjegyzendő, hogy ezen állapot az üzemnél már 1947 március–áprilisban megkezdődött.

1949. október 13-án a cégbíróáságnál bejegyzésre került Jakov Senyajev vezérigazgató-cégvezető igazgatósági tagsága és egyben cégjegyzési jogosultsága is.<sup>125</sup> 1949 decemberére a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. teljesen elsovadt. Munkásainak létszáma 49 főre apadt. Egy 1949. decem-

ber 31-i jelentés szerint a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. dolgozóinak létszáma és fizetésének összege a következő:

„... munkaerő és munkabér 1949 december havában, Magyar Repülőgépszerelvény gyár Rt. (Összes kifizetés bérjárulékokkal együtt, forint)		
Munkások	49	49 000
Tanoncok	6	1 000
Műszaki tisztv.	5	7 000
Adminisztratív tisztviselők	10	10 000
<i>havi átlaglétszám</i>	<i>70</i>	<i>67 000</i>
Az összes munkásokból (49) akkordban dolgozott		33 fő
időbérben dolgozott		14 fő
normát 100%-on felül teljesített		32 fő
normát 100% alul teljesített		3 fő <sup>136</sup>

### PÉNZÜGYI HELYZET 1946–1950 KÖZÖTT

A cég 1945. február hónapjától kezdve szovjet katonai parancsnokság rendeletére „frontmunkát” végzett. 1945. november–decemberben pedig bekapcsolódott a Szovjetunió részére történő jóvátételi szállításokba. A jóvátételi szállítások mennyisége 1946-ban növekedett, s annyira igénybe vette a vállalat anyagi teherbíró képességét, hogy 1946. augusztus 1-jén, a forint bevezetése után is állandósultak a pénzügyi gondok. Egy 1946. november 30-i kimutatás szerint be nem hajtható forintkövetelése a cégnek: Jóvátételi Hivatal: 9 189,96 Ft, Magyar Külker. Igazgatóság: 22 177,83 Ft volt. Ezenkívül még több cég nagyobb összeggel is tartozott a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt.-nek. Így: „Egyesült Izzólámpagyár Rt.: 11 227,39 Ft, Láng L. Gépgyár: 11 622,05 Ft, IKART<sup>127</sup>. Mindent összegezve az 1946. évi veszteség 417 040,69 Ft volt.<sup>128</sup>

1947. június 30-ig a veszteség még 644 346,77 Ft-tal növekedett. A Jóvátételi Hivatal ekkor már 223 387,48 Ft-tal tartozott a cégnek. A cégnek ezenfelül óriási adósságai voltak: a köztartozások összege 329 445,54 Ft volt, amelyből a Budapest Székesfőváros Elöljáróságának fizetendő forgalmi adó 33 339,47 és az illetményadó 252 337,05 Ft volt.

1948-ban fordulat állt be a vállalat pénzügyi helyzetében. Különféle átszervezésekkel, az autójavítások megszüntetésével, új gyártási profilok bevezetésével, az új „gyártmányok szempontjából feleslegessé vált anyagok” értékesítésével sikerült az egyensúlyt biztosítani, valamint a veszteségeket csökkenteni.<sup>129</sup> 1948-ban kezdték meg a különféle textilipari gépalkatrészek és nyújtógépek rajzainak elkészítését, munkamenetének kidolgozását és gyártását.

Vagyonomérleg 1949. december 31-én

#### I. Vagyon

##### 1. Beruházott vagyon

a) Telek	93 000,00
b) Épületek	998 642,04
	1 091 642,04

##### 2. Berendezések

a) Gépek és gépberendezések	596 039,29
b) Üzemi felszerelések	296 836,77
c) Igazgatósági felszerelés	92 334,00
	985 210,06

II. Forgó vagyon	
a) Nyersanyag	182 630,73
b) Félkészárú	38 500,00
c) Készárú	31 374,00
d) Adósok	194 108,33
e) Kereskedelmi Ip. Bank	23 555,00
f) Pénztár	2 964,86
	273 132,92
III. Egyéb vagyontételek	
Nyereségrészesedés-szla	
Podjomnyik	260 446,43
IV. Átmeneti vagyon	6 178,50
V. Háborús veszteség	3 259 248,78
VI. Előző évek veszteségei	1 201 387,89
Összesen	7 277 247,57
Téher	
I. Tőkéek	
Résztvényitőke	1 200 000,00
II. Tartalékok	
3. Tőketartalék	250 000,00
4. Jóléti alap	23 070,10
5. Készárú létesített tartalék	9 835,95
6. Kétes adósok ellentétele	38 000,64
7. Pénzügyi tartalék	115 410,23
III. Kötelezettségek	
a) belföldi szállítók	212 071,09
b) érdekeltségek	90 346,47
c) köztartozások	23 797,42
d) alkalmazottak	29 387,84
e) Pésti Magyar Ker. Bank	1 205 609,48
f) Pesti Magyar Ker. Bank elfogadvány	45 000,00
IV. Értékszabályzó ellentételek	
Értéksökkenési ellentét	243 611,08
V. Átmeneti teher	10 950,00
VI. Háborús veszteségek ellentétele	3 259 248,78
VII. 1949. évi nyereség	514473,57
Összesen	7 277 247,57

1950. február végén a Nehézipari Minisztérium elhatározta, hogy a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. 1950. „március 1-jével átalakul Forgácsoló Szerszámok Gyára N.V-ra.”<sup>130</sup> Ezzel kapcsolatban a cég vezetősége – a fennálló mérlegrendelet alapján – elkészítette az 1950. március 1-jei alapmérleget. Ebben az alapmérlegben szereplő számszerű összegek egy mérlegrendezési számlán keresztül különféle tételek különbözeteinek leírása, illetve leértékelése révén jöttek létre. Így „... Vállalatunk (Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt.) a Forgácsoló Szerszámok Gyára N. V.-be 496 541,73 Ft-ot visz be vagy-onbetétként.”<sup>131</sup>

A nehézipari miniszter 1950. április 1-jén kelt 2904/1950. sz. leiratában hivatalos formában is elrendelte a Forgácsoló Szerszámok Gyára N. V. alapítását a „... Népgazdasági Tanács a Magyar Népköztársaság Kormányától átruházott hatáskörben a nemzeti vállalatról szóló XXXVII. tc./N. V. t. 8. §-a, valamint a 8.230/1948. Korm. számú rendelet 3. §-a alapján az 1950. évi március hó 2. napján 165/9/1950. szám alatt hozott határozat ...” alapján.<sup>132</sup>

1950. április 17. napján a 4865/1950 számú végzés alapján bejegyzésre került a cégbíróságnál a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt. megszűnése, s egyben a belőle megalakuló Forgácsoló Szerszámok Gyára N. V. létrejötte. 1950. április 17-én a Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt.-nek mint jogi személynek a története véget ért, de gyártelepének, épületeinek, gépi berendezéseinek, munkásainak, technikusainak, mérnökeinek, alkalmazottainak története még 1996-ig folytatódott.

#### JEGYZETEK

1. Magyar Törvénytár 1921. XXXIII. tc. V. rész III. cím.
2. CSANÁDI-NAGYVÁRADY-WINKLER: A magyar repülés története. Bp. 1977. 191–192.3. Uo.
4. Hadtörténeti Levéltár (továbbiakban HL) Vezérkari Főnökség (továbbiakban Vkf. 1927. 1. oszt. Eln. 5396.
5. HL: Vkf. 1927. 1. oszt. Eln. 5302.
6. Országos Levéltár (továbbiakban OL) Weiss Manfred Konzern Váll. Okmánytára (továbbiakban W. M. K. O.) Z-402. 38. csomó 583/IV.
7. OL: Weiss Manfred Repülőgép- és Motorgyár Rt. (továbbiakban W. M. Rep. Rt.) Z-407. 58. csomó 452.sz.
8. OL: W. M. K. O. Z-402. 37. csomó 573/3.
9. Uo.
10. Uo.
11. OL: W. M. K. O. Z-402- 49. csomó 674. sz. és Z-402. 44. csomó 623 sz.
12. OL: W. M. Rep. Rt. Z-407. 58 csomó 454. sz.
13. HL: Vkf. 138. 1. oszt. Eln. 3263.
14. OL: Dunai Repülőgépgyár Rt. (továbbiakban Dunai Rep. Rt.) Z-410. 9. csomó 18. sz.
15. Uo.
16. OL W. M. Rep. Rt. Z-407. 84. csomó 699. sz.
17. Uo.
18. Uo.
19. HL: Honvédelmi Minisztérium (továbbiakban H. M.) M. 1. 4407. csomó 1941/46. sz.
20. HL: H. M. III. Csf. 1941/24936. sz.
21. Uo.
22. HL: Vkf.1941. 1. oszt. Eln. 5166.
23. Uo.
24. Uo.
25. Uo.
26. Uo.
27. HL: Vkf.1941. 1. oszt. Eln. 6064/5564.
28. HL: H. M.1941. 14. oszt. Eln. 10.526. sz.
29. Uo.

30. Uo.
31. Uo.
32. Uo.
33. Uo.
34. Uo.
35. Uo.
36. Budapest Főváros Levéltára (továbbiakban BFL) *Központi Értesítő* 1941. év. 20. szám 716.
37. Uo.
38. OL: Magyar Nemzeti Bank Z-19 Hitelinformációk 10. doboz
39. BFL: Cégbíróági iratok Társas cégek jegyzéke CLXXXVIII. kötete 94.
40. HL: H. M.1941. 14. oszt. Eln. 31245. sz.
41. BFL: *Központi Értesítő* 1941. év. 26. szám 997.
42. BFL: *Központi Értesítő* 1942. év. 1. szám 24.43. BFL: *Központi Értesítő* 1941. év. 43. szám 1630.44. BFL: Magyar Repülőgépszerelvény-gyár Rt. (továbbiakban M. Repszerelvénygyár) iratai XI 131 b/1. doboz
45. Uo.
46. Uo.
47. HL: H. M.1941. 14. oszt. Eln. 31246
48. BFL: M. Repszerelvénygyár XI 131 b/1. doboz Költségjegyzék
49. HL: H. M.1941. 14. oszt. Eln. 45.803 szám
50. HL: H. M.1941. 14. oszt. Eln. 45.803-ban a 24211 sz./Eln. VI. 1941. sz.
51. Fővárosi Tanács Építési Osztály Tervtár 26598-26607 sz.
52. Uo.
53. Uo.
54. Uo.
55. Uo.
56. OL: Weiss Manfréd Acél- és Fémművei Rt. (W. M. Acél Rt.) iratai Z-406. 561. csomó 597 tétel 12029 dosszié
57. Uo.
58. Fővárosi Tanács Építési Osztály Tervtár 26.598-26.607. sz.
59. Uo.
60. Sinka Károly volt gyári dolgozó 1989. december 6-án történt közlése alapján (továbbiakban Sinka Károly közlése)
61. OL: W. M. Acél Rt. Z-406. 561. csomó 597 tétel 12029 dosszié
62. OL: *Központi Értesítő* 1942. év. 14. szám 568.
63. OL: *Központi Értesítő* 1942. év. 25. szám 1196.
64. OL: *Központi Értesítő* 1942. év. 40. szám 1873.
65. BFL: *Központi Értesítő* 1943. év. 38. szám. 1454.
66. BFL: Társas cégek jegyzéke CLXXXVIII. kötet 95.
67. Uo.
68. Uo.
69. OL: Magyar Nemzeti Bank Z-19 Hitelinformációk 10. doboz.
70. HL: H. M.1941. 14. oszt. Eln. 52488. sz.
71. BFL: vitéz Gira és Becsey Fémárugyár (továbbiakban Gira és Becsey Fémgy.) iratai XI 110/c 1. doboz.
72. BFL: Gira és Becsey Fémgy. XI 110/d 2. doboz.
73. OL: Nagy: Magyar Compas 1942–1943. II. kötet 292.
74. OL: Dunai Rep. Z-411 34. csomó 378. sz.
75. Uo.
76. Uo.
77. Uo.
78. BFL: M. Repszerelvénygyár XI 131/d 2. és 3. doboz. Műszaki rajzok.
79. Uo.
80. Gróf Károly, Majoros János, Sinka Károly volt gyári dolgozók 1989. december 6-án történt közlései alapján (továbbiakban Gróf, Majoros, Sinka közlései).
81. OL: W. M. Acél Rt. Z-406 561. csomó 597 tétel 12029 dosszié.
82. Uo.
83. Uo.
84. Uo.
85. Uo.
86. Uo.



87. BFL: M. Repszerelvénygyár XI 131/d 1. dobozban a bombaszárnygyártással kapcsolatos előírások c. csomó.
88. OL: W. M. Acél Rt. Z-406 561. csomó 597. t. 12029 dosszié.
89. Gróf, Majoros, Sinka közlései.
90. Sinka Károly közlése.
91. Gróf Károly volt gyári dolgozó 1989. december 6-án történt közlése (továbbiakban Gróf Károly közlése).
92. OL: Dunai Rep. Z-410 9. csomó 20. szám.
93. Kováts Lajos: A Dunai Repülőgépgyár Rt. története. Budapest, 1985. 89.
94. Gróf Károly közlése.
95. BFL: M. Repszerelvénygyár XI 131/c 1. doboz.
96. OL: Nagy: Magyar Compas 1942–1943 II. köt. 292.
97. OL: Magyar Nemzeti Bank Z-19 Hitelinformációk 10. doboz.
98. OL: Nagy: Magyar Compas 1943–1944 II.köt. 301 és 302.
99. OL: Magyar Nemzeti Bank Z-19 Hitelinformációk 10. doboz.
100. OL: W. M. Acél Rt. Z-406 561. csomó 597. t. 12 029. dosszié.
101. Tóth Sándor: Budapest felszabadítása 1944–1945. Budapest, 1975. 235. és 236.
102. BFL: M. Repszerelvénygyár XI 131/d 10. doboz és Gróf Károly közlése.
103. Gróf Károly közlése.
104. OL: Dunai Rep. Z-411 34. csomó 378. sz.
105. BFL: M. Repszerelvénygyár XI 131/c 1. doboz és 3. kötet; itt található egy 1945. évi OTI-jelentés. Ebben a jelentésben: 1945. november 25-től december 1-ig 168 fő; 1945. december 2-től december 18-ig 171 fő; 1945. december 9-től december 15-ig 160 fő; 1945. december 16-tól december 22-ig 160 fő; 1945. december 23-tól december 29-ig 159 fő volt a munkavállalók száma.
106. BFL: M. Repszerelvénygyár XI 131/c 1. doboz.
107. BFL: M. Repszerelvénygyár XI 131/d 1. doboz.
108. Uo.
109. Uo.
110. Uo.
111. Uo.
112. Uo.
113. Uo.
114. OL: W. M. Acél Rt. Z-401 4. csomó 69/5.
115. BFL: Társas cégek jegyzéke CLXXXV III. kötet 95.
116. Uo.
117. Uo.
118. BEREND T. Iván: A szocialista gazdaság fejlődése Magyarországon; harmadik átdolgozott kiadás. Kossuth Könyvkiadó, Budapest 1979. 11. (továbbiakban Berend T. Iván).
119. BFL: Társas cégek jegyzéke CLXXXVIII. kötet 95.
120. BEREND T. Iván: 17.
121. BFL: Társas cégek jegyzéke CLXXXVIII. kötet 95. és 96.
122. Uo.
123. BFL: Társas cégek jegyzéke VII/2 e. 218. kötet.
124. BFL: M. Repszerelvénygyár XI 131/a 1. doboz közgyűlési jkv.
125. BFL: Társas cégek jegyzéke VII/2 e 218. kötet.
126. BFL: M. Repszerelvénygyár XI 131/e 1. doboz 1949. évi mérleghez különféle mellékletek.
127. BFL: M. Repszerelvénygyár XI 131/e 1. doboz. Főkönyvi kivonatok 1946-tól.
128. Uo.
129. Uo.
130. FORCON Szerszámpari Tröszt. Igazgatóság. Archivum.
131. Uo.
132. Uo.

*DIE GESCHICHTE DER UNGARISCHEN FLUGZEUGAUSRÜSTUNGSFABRIK  
AKTIENGESELLSCHAFT, 1941-1950*

*ZUSAMMENFASSUNG*

*VORGESCHICHTE*

Wegen der Verfügungen des Friedensvertrags aus Trianon, der am 26. Juli 1921 ins Leben trat, ging ein Teil der Flugzeugbauwerke zugrunde und räumte auf, der andere Teil wurde in anderen Firmen eingeschmolzen, ihr industrieller Profil wurde umgestalten. Ende des Jahres 1922 erlaubten die Alliierten und Verbündeten Mächte die einheimische Erzeugung von Schulflugzeugen mit kleiner Kapazität. Ende März 1927 beendete die Militärische Beaufsichtigungskommission der Alliierten und Verbündeten Mächte ihre Tätigkeit in Ungarn, so wurde es möglich die Grundlagen der einheimischen Flugzeugbauindustrie abzulegen. So wurde am 9. Juli 1928 die Manfred Weiss Flugzeug- und Flugzeugmotorenbaufabrik Aktiengesellschaft gegründet. Hier begann man 1928 mit der Herstellung von verschiedenen Flugzeugen und Flugzeugmotoren und 1930 sogar selbstgeplante Flugzeugmotoren und Flugzeuge zu bauen.

*DIE GRÜNDE DER ENTSTEHUNG DER UNGARISCHEN FLUGZEUGAUSRÜSTUNGSFABRIK AKTIENGESELLSCHAFT*

Am 5. März 1938 erstattete Kálmán Darányi in seiner in Győr (Raab) gehaltenen Verkündigungsrede das Rüstungsprogramm von einer Milliarden "Pengő", dessen ersten Zeichen 1938/39 bei der Bestellung von Flugmaterialien meldeten. Der Hauptfaktor der Entstehung der Ungarischen Flugzeugausrüstungsfabrik Aktiengesellschaft war die ungarisch-deutsche flugzeugindustrielle Verhandlung, die im November des Jahres 1940 begann und sich in den ersten Monaten des Jahres 1941 fortsetzte.

*DIE GRÜNDUNG DER UNGARISCHEN FLUGZEUGAUSRÜSTUNGSFABRIK AKTIENGESELLSCHAFT UND IHRE TÄTIGKEIT 1941-1944.*

1941 gründete Ödön Uher, ein Fabrikant ungarischer Abstammung mit der Genehmigung des Ungarischen Königlichen Landesverteidigungsministeriums die Ungarische Flugzeugausrüstungsfabrik Aktiengesellschaft. Bei der Gründung gelangte sofort 25 Prozent der Aktien in den Besitz von Willy Messerschmitt. Diese Firma entstand im Zeichen eines neuen industriellen Zweigs, und diente der Erzeugung von speziellen elektrischen und hydraulischen Bestandteile der Flugzeuge sowie für die Herstellung der dafür nötigen Werkzeuge. Die Herstellungstätigkeit begann zuerst auf der Anlage von Géza Vitéz und der Fabrik Becsey Fémáruggyár – Pesterzsébet. Im April-Mai des Jahres 1942 begann die Produktion auch auf der Fabrikgelände aus der Ferenc Reitter Straße 132-138. Unter anderen wurden hier die Ölkühler-Regulatoren, Kühlwasserregler, Absperrungsventile der Daimler-Benz DB-605 A, und B Flugzeugmotoren u. a. erzeugt. Ende 1943 und in den ersten Monaten des Jahres 1944 arbeiteten hier 800-850 Werktätige. 1944 schaltete sich die Firma in den sog. "Jagdprogramm" ein. Ende November 1944 wurden die Mehrheit der Werkzeugmaschinen und alle Rohstoffe und Halbfabrikaten nach Deutschland transportiert.

*DIE GESCHICHTE DER UNGARISCHEN FLUGZEUGAUSRÜSTUNGSFABRIK AKTIENGESELLSCHAFT VON 1945 BIS ZUR AUFHEBUNG*

Am 9 und 10. Januar 1945 wurde die Fabrik der Firma aus der Ferenc Reitter Straße von den Sowjetischen Truppen besetzt. Danach wurde nur "Frontarbeit" im Werk ausgeübt. Das bestand meistens aus der Reparatur von Kraftfahrzeugen. Nach 1946 wurde die Fabrik in die Wiedergutmachungstransporte in die Sowjetunion eingezogen. Damals wurden meistens Kolben sowie Spiralbohrer und Gewindebohrer erzeugt.

Nach dem November des Jahres 1946 gelangte die Fabrik laut der Vereinbarung aus Potsdam und der ungarisch-sowjetischen Verhandlungen - als Wiedergutmachung - in sowjetisches Eigentum.

Nach April des Jahres 1947 wurde sie völlig unter die Leitung und Kontrolle der sowjetischen militärischen Führung gestellt. Am 1. März 1950 wurde die ungarische Flugzeugausrüstungsfabrik Aktiengesellschaft juristisch abgeschaffen. Aus dieser Firma entstand das Nationale Unternehmen und Fabrik der Zerspanungsvorrichtungen und Werkzeuge (Forgácsolószerzők Gyára Nemzeti Vállalat).



# KÖZLEMÉNY



## AZ ÓBUDAI SZENTHÁROMSÁG-SZOBORCSOPORT

E téma azért aktuális, mert Óbudán, a Szentlélek téren újra fel akarják állítani az 1956-ban lebontott Szentháromság-szoborcsoporthat. Már kutatásom kezdetén kitűnt, hogy egy idevágó tanulmány elkészítését leginkább két tény indokol(hat)ja Egyrészt még soha senki nem írta meg e köztéri alkotás történetét, illetve az eddig megjelent szörványos adatok közül jó néhány téves. Másrészt a lebontott szobrok a Budapesti Történeti Múzeum Fővárosi Képtárának szoborgyűjteményében találhatók,<sup>1</sup> de „életrajzuk” megírására eddig még nem került sor. Következésképpen dolgozatunk nem művészettörténeti elemzés, hanem e szoborcsoporthat leírása és történetének összefoglalása.

A Kisázsíában kitört pestis 1738 decemberében érte el Óbudát, az első megbetegedéseket ekkor észlelték. A járvány 1739 júniusa és szeptembere között tombolt a legerősebben. Miután a helység plébánosát is elvitte a „fekete halál”, az újonnan betelepedett trinitárius szerzetesek látták el a papi feladatokat a haldoklók körül. Oly nagy volt az elhunytak száma, hogy soknak a nevét be sem jegyezték a halotti anyakönyvbe. Az utolsó beteg 1739. november 30-án halt meg a pestiskórházban. Thomas Segetta (vagy Segetha), óbudai bíró 1739. december 16-án készítette el a járvány szomorú mérlegét. Kimutatása szerint a halottak száma összesen 888 volt, vagyis a járvány Óbuda akkori lakosságának körülbelül a felét ragadta el.<sup>2</sup>

A betegséggel szemben védtelen emberek vallásos hitükben kerestek magyarázatot és vigasztalást. A járványt Isten büntetésének, annak elmúlását pedig Isten könyörületességének tekintették. Éppen ezért elhatározták, hogy egy Szentháromság-szobor (pontosabban szoborcsoporthat) állításával kéri bűneik bocsánatát és fejezik ki hálájukat a túlélésért.<sup>3</sup> Ez szorosan összefüggött azzal a ténnyel, hogy az 1730-as években Óbuda lakosságának 77%-a katolikus, 12%-a református volt.

Feltehetőleg Segetta Tamás óbudai bíró (megh. 1743. augusztus 19.) irányításával (ez a feladat óhatatlanul reá hárult, hiszen a helyi plébános 1739 júniusában meghalt) öt hónap, tehát viszonylag rövid idő alatt összegyűjtötték a szoborcsoporthat elkészítéséhez szükséges pénzt. Egyik része özv. gróf Zichy Péternétől (?–1745), a helység földbirtokosától származott, 704 forintot az óbudai plébániatemplom építésére gyűjtött összegből vettek el, a harmadik részét valószínűleg a helyi lakosság adományaiból szedték össze.

Az alapkőletételre 1740. május 30-án került sor a Zichy-kastély délnyugati sarkától néhány méterre lévő téren.<sup>4</sup> Ezt a négyzet alakú területet északról, délről és nyugatról lakótelkek, keletről a Fő utca (az akkor még idáig nyúló Lajos utca) határolta. A teret és a Duna-partot a szűk Hajós utca kötötte össze (l. 1–2. térkép).<sup>5</sup> A hely kiválasztásában talán szerepet játszott, hogy a trinitáriusok első csoportja 1738 októberében (tehát a pestis kitörése előtt egy hónappal!) telepedett le a kastély közelében, s a rend tagjai azonnal bekapcsolódtak a betegek ápolásába.

A szoborcsoporthat a tér közepén helyezkedett el, homlokfala, azaz fő oldala kelet felé nézett. Felállításának pontos ideje vagy időtartama ismeretlen, legkorábban 1740 folyamán, de mindenesetre 1743 előtt készült. Lappangó vagy elveszett számadásai hiányában sem tervezőjét, sem szobrászát nem ismerjük. Stílusa barokk.

A szoborcsoporthatrol személyes emlékeink, feljegyzéseink nincsenek, tehát nagyságát, tagolását stb., egyszóval látványát csak képek és leírások segítségével idézhetjük fel, ismerhetjük meg. Sajnos a for-