

Bódy Zsombor

## Egy szocialista járműipari vállalat születése

*Vállalati fejlődés a stráfkocsiktól a repülőgépeken át az önhordó karosszériás autóbuszokig*

Az Ikarus-gyár évtizedeken át a magyar szocialista járműgyártás zászlóshajójának számított. A gyár által előállított buszok a legtöbb KGST-országban a közlekedés állandó résztvevői voltak, sőt néhol még a fejlődő országokban is jelentősebb számban használták őket, Magyarországon pedig máig megmaradt a szerepük. Az Ikarus buszok azonban nem csupán utasokat szállítottak, hanem egy másik, nem kevésbé hétköznapi dimenzióban szimbolikus jelentéstartalommal is bírtak. A szocialista rendszer sokat tett azért, hogy az Ikaruson keresztül politikai értelemtulajdonításokat fejezzen ki.<sup>1</sup> Az Ikarusok körül részben ma is meglévő nosztalgia azt jelzi, hogy az államszocialista rendszer ebben részben sikeresnek bizonyult. Az Ikarus-gyár azonban – sok más szocialista nagyvállalathoz hasonlóan – nem a tervgazdaság zöldmezős beruházása volt. Jelen tanulmányban azt kívánjuk bemutatni, hogy a vállalat milyen előzményekből jött létre. Bármilyen utat járt is be a cég a tervgazdaság évtizedeiben, állótökéjét, gépparkját, termelési profilját, humán kapacitását nagyrészt elődeitől örökölte. Ez az örökség az 1950-es években nyilvánvalóan meghatározta a cég teljesítőképességét. Lényeges változások az innovációs potenciál egyik összetevőjét alkotó szakembergárda összetételében majd csak 1957-től következtek be, nagyságrendi változást hozó beruházások pedig az 1960-as években történtek.

Az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár Nemzeti Vállalat legfontosabb elődvalalata az Uhri Testvérek Karosszéria- és Járműgyára volt. Egyáltalán nem lenne érdektelen ennek a cégnek a történetét a kezdetektől gazdaság- és társadalomtörténeti szempontból is alaposabban kutatni, mert egy a hazai kisipar keretei közül a 20. század első évtizedeiben kinőtt vállalatról van szó. A felemelkedő pálya elemzése árnyalhatná a kisipar helyzetéről vagy a vállalkozói típusokról élő képet. Jelen cikkben azonban csak a vállalat II. világháború előtti, alatti és utáni történetét tudjuk áttekinteni.<sup>2</sup> Azt vizsgáljuk, hogy milyen folyamatok és tényezők

<sup>1</sup> Bódy 2010.

<sup>2</sup> Id. Uhri Imre, Somogy megyéből érkező kovács és bognár 1896-ban alapította meg műhelyét Budapesten, amely stráfkocsik javításával, majd készítésével foglalkozott. Az I. világháború idején jelentős konjunktúrát megélt cég az 1920-as években is prosperálni tudott, átállva az autókarrószeria javítására, illetve teherautó-felépítmények gyártására. Ez a bár szerény, de terjedő automobilizmus mellett rentábilis üzletnek bizonyult. A világgazdasági válság viszont csődbe

alakították ki azt a gyárat, amelyet a szocializmus átvett. Milyen forrásokból épült föl a vállalat, milyen volt tőkeellátottsága, technológiai színvonala, melyek voltak a termékei és piaci, milyen vállalkozói stratégia irányította addig a cég fejlődését, amíg az állam kezébe nem került? Ez egyáltalán nem pusztán a piaci magatartás vizsgálatát jelenti, hiszen valószínűsíthető, hogy a vállalatnak a háborús kötött gazdálkodás körülményei között, majd pedig a gazdaság szintén szoros állami kontrollja mellett 1945 után is, nem csupán a piaci körülményekhez kellett alkalmazkodnia, hanem a kormányzat különböző szervei által teremtett feltételekhez, illetve a hatalom esetleges konkrét elvárásaihoz is. Ilyen feltételek mellett a vállalkozói funkció sem csupán a piaci viszonyoknak megfelelő gazdasági keretek között marad, hanem részben politikai dimenziókat ölt.<sup>3</sup>

### A KAROSSZÉRIA ÉS A KAPCSOLÓDÓ TERMÉKEK GYÁRTÁSÁNAK FELFUTÁSA 1935 ÉS 1945 KÖZÖTT

A Uhri Testvérek Karosszéria- és Járműgyárát 1933-ban jegyezték be társas céggként, amikor az üzemalapító négy gyermeke – az apai cég csődtömegéből a legfontosabb gépeket megvásárolva – újraalapította a vállalatot.<sup>4</sup> A tényleges üzletmenet azonban valószínűleg csak 1935 nyarán indult meg,<sup>5</sup> legalábbis a Statisztikai Hivatal iparstatisztikai kérdőívein, melyeknek kitöltött másodpéldányai megtalálhatóak a cég irattárában, rendre ezt az időpontot adták meg a működés kezdeteként. A beszolgáltatott adatok szerint egyébként az első években a kft. még 100 alkalmazottnál kisebb, de a kisipart meghaladó méretű – átlá-

---

vitte a céget, amelyet később az alapító gyermekei indítottak újra. Megjelent egy cégtörténeti munka, amely az üzemtörténeti monográfiák korabeli korlátai között jó képet ad a vállalat korai történetéről is (Jenei – Szekeres 1981). Gazdag képanyagot és sokszor nehezen áttekinthető adatok sokaságát tartalmazza Finta sorozata, aki az Ikarus egykori munkatársaként kezdett hozzá a cég történetének feldolgozásához. A sorozat öt kötetéből e korszakra vonatkozik: Finta 2010, Finta 2012.

- <sup>3</sup> Távlati – jelen cikkben nem megvalósítható – célunk egy integrális vállalkozás-, illetve vállaltörténeti kutatás lenne, ahogyan azt Thomas Welskopp megfogalmazta (Welskopp 2004). Ez a vállalkozások fejlődésének nem csupán szorosan gazdasági, hanem politikai és kulturális feltételeit is bevonja a vizsgálatba, hiszen a vállalatnak a munkaerővel való viszonyát sohasem pusztán absztrakt munkaerő-piaci viszonyok határozzák meg.
- <sup>4</sup> Az ekkor immár majdnem negyven éve Budapestre települt család nem vesztette el vidéki kapcsolatait. Levelezésük szerint Somogy megyei rokonokkal is tartották a kapcsolatot, de igazán fontos az id. Uhri Imre feleségének csúzi beágyazottsága volt. Egyik fia, Ernő, ide tért vissza gazdálkodni, s a csőd után innen, tehát Csehszlovákiából – az Érsekújvártól délkeletre található Csúz, a mai Dubník községből – szállt be a csődbe ment cég gépeinek megvásárlásába.
- <sup>5</sup> A cégbírószági bejegyzés szerint a társaság profiljába a következő tevékenységek tartoztak: autókarrósszéria, jármű, gépek, szállítóeszközök, autók és motorkerékpárok gyártása, javítása, közvetítése, adásvétele (saját számlára vagy bizományban), szerszámok készítése és árusítása, technikai eljárások és találmányok megszerzése, szabadalmaztatása, autó- és motorkerékpár-service, valamint rokonvállalkozásokban való részvétel (BFL VII.2.e. Társas cégek cégjegyzéke, 145. kötet, 188).

gosan 66 főt foglalkoztató – cég volt, amely a tulajdonosokon kívül mindössze egy férfi és egy női tisztviselőt foglalkoztatott a munkások mellett.<sup>6</sup> Innen szolid növekedést produkálva a vállalat 1939 elejére majdnem a négyszeresére nőtt a foglalkoztatott munkaerő számát tekintve. Az üzleti forgalom emelkedése még nagyobb mértékű volt, hiszen az említett 1939-es év januárjában egyetlen hónap alatt megközelítette azt a szintet, amelyet az indulás körül egy teljes év alatt értek el. Ez 61 768 pengő értékű bevételt jelentett. Az aránylag számottevő forgalomnövekedés ellenére a cég törzstőkéje nem változott, mindössze 12 000 pengő maradt, s ez az összeg a későbbiekben sem emelkedett. A tőke eredetileg négy Uhri testvér között oszlott meg, de idővel a legnagyobb részt birtokló Uhri Ernőt, aki Csehszlovákiában gazdálkodott, a céget ténylegesen irányító két testvér, Uhri Zsigmond és ifj. Uhri Imre kivásárolták.<sup>7</sup>

A vállalat termelésében az első években a legnagyobb tételeket a teherautó-platók készítése és az utánfutó pótkocsik gyártása jelentették, ám a bevételi források között a személyautók eseti karosszéria-javításai is állandóan ott szerepeltek. A járműipar korabeli gyakorlatában elvált egymástól az alvázkészítés, amibe a járművek fő egységeit – motor, hajtáslánc, futómű, kormánymű – is beépítették, illetve a karosszériagyártás. Egy-egy gyártó alvázaira különféle karosszériák készülhettek. Az Uhri testvérek a járműgyártáson belül a karosszéria-építésre specializálták magukat, azaz különféle alvázakat karosszálltak. Megrendelőik között mindig jelentős arányt képviseltek a közületek, a II. világháború kitörése előtt ez a postát, a MÁV-ot, illetve a Székesfevárosi Autóbusz Üzemet jelentette. A különféle alvázakra épített karosszériák mellett a cég saját termékének a teherautóutánfutó-pótkocsik számítottak. Ezeket – hiszen nem igényeltek motort, önálló kormányművet – elő lehetett állítani anélkül, hogy kooperálni kellett volna valamely másik nagyvállalattal. A kooperáció az alváz- és motorgyártókkal az Uhri vállalat egyik sebezhető pontja volt. A Magyarországon szóba jöhető partnerek – a Csepel Művek (Weiss Manfréd Acél- és Fémművek), a győri Magyar Waggon- és Gépgyár Rt., a Láng Gépgyár Rt. – rendszerint jóval nagyobb vállalatok voltak, mint az Uhri Testvérek, s nem feltétlenül érte meg nekik olyan kis számban legyártani a termékeket, mint amennyit az utóbbi cég rendelt volna. A legnagyobb magyar alvázgyártónak, a győri Magyar Waggon- és Gépgyárnak ráadásul megvolt a saját karosszéria-részlege, így a piacon versenytársként is jelen volt.

A cégiratok között 1939-ben havi bontásban állnak rendelkezésünkre az üzleti forgalom adatai. Ezek alapján úgy tűnik, hogy ebben az évben részben változott a cég profilkja és jelentősen bővült a termelés értéke. A meglehetősen erős forgalmi ingadozások ellenére összességében másfélszeresére bővült az alkalmazotti létszám. Az őszi hónapok bevételei pedig a tavasziaknak több mint a duplájára

<sup>6</sup> MNL OL Z 517. 1. csomó, 5. tétel.

<sup>7</sup> Az így kétfőssé változó kft. vezetőségének éves jelentései és közgyűlési jegyzőkönyvei – melyekben Imre levezető elnöklése és Zsigmondnak a jegyzőkönyv hitelesítőjeként való szereplése mellett a két fivér megadta saját magának a felmentvényt – megtalálhatóak: MNL OL Z 517. 1. csomó.

nőttek. A forgalom gyarapodásának egyik legfőbb tételét a közszállítások tették ki – októberben és novemberben ezek önmagukban meghaladták az első félév havi üzleti forgalmát –, s valamelyest az egyéb bevételek is emelkedtek. Mindez azzal függött össze, hogy a vállalatot ekkor hadiüzemmé nyilvánították, s a korábbi közületi megrendelők helyett a termékek legfontosabb átvevőjévé a honvédség vált. Kábeldobkocsikat, illetve a legkülönbélebb katonai járművek – parancsnoki kocsik, rádiós kocsik – felépítményeit, sőt pontonokat készítettek a hadsereg számára. A háború éveiben nemcsak a magyar honvédségnek, de közvetve a Wehrmacht-nak is dolgoztak. 1939-től az osztrák, illetve ebben az időben német Steyr-Daimler-Puch gyárnak szállítottak teherautó-vezetőfülkéket katonai célra gyártott járművekhez, évente többszázás tételben, ami 1943-ra már 1200 darabra nőtt.

A hadiüzemmé válás a cég finanszírozásában is változásokat hozott. Mint említettem, a gyár aránylag alacsony törzstőkével indult el. Bár az évek során az elsősorban a gépekben megtestesülő állótőke a beruházásoknak köszönhetően folyamatosan növekedett, forgótőkéből állandóan hiány mutatkozott. Úgy tűnik, hogy a nagyobb bankok nem tartották igazán hitelképesnek az Uhri testvérek vállalkozását. Amennyiben hihetünk a korban a konkurensok által megfogalmazott vádaknak, ennek oka a gyakran az önköltségi árra redukált árajánlatokban rejlett, amelyek révén a cég piaci jelenlétét próbálta mindenképpen biztosítani. Valószínű, hogy a növekedés, a referenciát jelentő munkák érdekében a vállalat időnként ténylegesen nullszaldós üzleteket is elvállalt. Az eseti személygépkocsikarosszéria-javításokat pedig nyilván azért végezték, mert ezek viszont biztos üzletet jelentettek. Mindenesetre a háború kitörésekor a cég már komoly szállításokat tudhatott a háta mögött – például autóbuszkarosszéria-gyártás terén –, és így jelentősebb katonai megrendelések kapcsán is számba jöhetett. Az ilyen biztos közszállítások pedig már a bankok szemében is hitelképes partnerré tették az Uhri testvéreket. A Magyar Általános Hitelbankkal a háborús konjunktúra éveiben a cégnek állandó kapcsolatot sikerült kiépítenie.

Összességében a háborús évek az Uhri Testvérek Karosszéria- és Járműgyár számára nem jelentéktelen eredményeket hoztak. 1941-ben 1,42 millió, 1942-ben 2,14 millió pengőre rúgott a magyar katonai megrendelések értéke. A teljes forgalom 1942-re elérte az 5,3 millió pengőt, a következő évben a 7,7 milliót, 1944 első felében pedig már a 13,8 milliót. Ez a növekedés még az inflációt figyelembe véve is igen jelentős felfutásnak számít. Ezzel párhuzamosan tovább nőtt az alkalmazotti létszám is, elérve az ezres nagyságrendet. A kibővült üzem persze egy sor további újítást is megkövetelt. Orvosi rendelő és konyha létesült, valamint étkezdé épült. A vállalat irányítását szintén átszervezték és formalizálták, továbbá igyekeztek a rendelésállományhoz igazítani a munkafolyamatokat, valamint az ehhez szükséges anyagbeszerzést. Kidolgozták az információk áramlásának, a visszacsatolások útjának adminisztratív módjait, és bevezették a hetente tartott vezetői értekezleteket, ahol az illetékesek minden lényeges termelési és szállítási kérdést átbeszéltek. Igazgatói minőségben ekkoriban Szabó Jenő állt a gyár élén, aki azonban a tulajdonosok erőteljes jelen-

léte mellett inkább főkönyvelőnek tekinthető, mint igazgatónak. A kereskedelmi igazgató szerepét ifj. Uhri Imre látta el, vélhetőleg neki voltak kapcsolatai a politika és a Honvédelmi Minisztérium felé. Uhri Zsigmond egy műszaki igazgató feladatait ellátva a termelést tartotta kézben, míg Kelecsényi Lászlóné Uhri Matild az anyagbeszerzési osztályt vezette, ami a háborús viszonyok között nem kis feladat lehetett. Egy Uhri Imre által kiadott utasítás leszögezte, hogy bármely nagyobb összegű kifizetés – 2000 pengős értékhatár felett – csak hármójuk közül valamelyikük aláírásával eszközölhető. Szabó Jenő igazgató csak ennél kisebb összegű, „kézi beszerzéseket” intézhetett maga.<sup>8</sup>

A növekvő termelés ugyanakkor nemcsak hatékonyabb vállalatirányítási rendszert és megnövekedett munkaslétszámot kívánt meg, de magával hozta a műszaki szakismeretekkel rendelkező személyek körének bővülését is. Ennek megfelelően számos mérnökkel egészült ki a vállalat műszaki tervezőirodájának stábjá, illetve a gyártás irányításával foglalkozók köre. Közülük talán a legfontosabbak Joseph Weiser, Cséfalvay István és Fábián András voltak. Az alkalmazásakor még fiatal Cséfalvay a későbbi évtizedekben kiemelkedő szerepet játszott a cég életében, a másik két mérnökem ber pedig repülőgép-tervezőként vált fontossá a vállalat számára. Az Uhri testvérek ugyanis a járműgyártás felfutása mellett a repülőgépgyártásba is belevágtak. Nem világos, hogy ez az ötlet pontosan mikor és milyen kezdeményezésre fogalmazódott meg. Egyes közlések szerint Horthy István javasolta nekik, aki egyebek mellett a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap elnöki tisztjét is betöltötte.<sup>9</sup> Könnyen lehet azonban, hogy ez csak legenda. Azok a gratuláló levelek, amelyeket Uhri Imre Horthy István MÁV-elnöki kinevezése, majd pedig kormányzóhelyettségé történő megválasztása alkalmából írt, s az államfő fiának teljesen formális, gratulációt nyugtázó válaszlevelei nem támasztják alá, hogy ők ketten közelebbi kapcsolatban álltak volna egymással.<sup>10</sup>

## AZ UHRI CSALÁD

Idősebb Uhri Imre a Somogy megyei Döröcskén 1871-ben, egy uradalmi kovács fiaként látta meg a napvilágot. A falut többségében lutheránus németek lakták, Uhri maga is az evangélikus vallásba született. Későbbi budapesti műhelyét nagyrészt felesége hozományából tudta felfejleszteni. A református Czövek Matild 1879-ben született Csúzon, akinek édesanyja a szintén csúzi születésű Kelecsényi Klára volt. Ugyanakkor id. Uhri Imre és Czövek Matild egyik lánya a Kelecsényi családba ment férjhez, így ezt a két családot többszörös rokoni kötelék

<sup>8</sup> MNL OL Z 517. 1. csomó, 6. tétel.

<sup>9</sup> Finta 2012.

<sup>10</sup> MNL OL Z 517. 2. csomó, 8. tétel. Horthy István egy időben a MÁVAG autósztályát vezette, így lehetett hivatalos, üzleti jellegű kapcsolatban az Uhri céggel, ami magyarázhatja a formális levélváltást.

fűzte össze. Nem csak ez a tény jelzi azonban, hogy a Budapesten élő Uhri család igen szoros szálakkal kötődött Csúzhoz, illetve hogy az anyai (Czövek) oldal sok szempontból meghatározó szerepet játszott az életében. A gyerekek ugyanis nemüktől függetlenül mindannyian a református vallást követték, s nem evangélikusok lettek, mint az apjuk volt. Czövek Matild, aki megözvegyülve ideje nagy részét újra Csúzon töltötte, pénzügyileg idős korában is önálló maradt. A forgótőke örökös hiányával küzdő fiai tőle kértek kölcsön a félretett pénzéből, levélben tudakolva, hogy az hol is van elzárva a budapesti lakásban. Válaszai alapján arra következtethetünk, hogy Czövek Matild, bár – az Uhrikkal ellentétben – nemesi származású volt, eleminél magasabb iskolázottsággal nem rendelkezett, mert „paraszti módra”, központozás nélkül, helyesírási hibák tömegével írt. Id. Uhri Zsigmond és Czövek Matild öt gyermeke szüleinél valamivel magasabbra jutott az iskolázottság terén. Uhri Imre ugyanis leérettségizett, ifj. Uhri Zsigmond pedig felső ipariskolát végzett, ám mindketten rendelkeztek mesterlevéllel is, azaz apjuk üzemében az ipari szakmát is kitanulták. A vállalkozó szellem biztosan nem állt tőlük távol, hiszen hárman a Karosszéria- és Járműgyárat irányították, Uhri Ernő Csúzon gazdálkodott<sup>11</sup> – és a háborús jegyrendszer idején is bőséges élelmiszerral látta el budapesti rokonait –, az ötödik leánygyermek pedig kézimunka- és rövidáruüzletet nyitott a fővárosban.

Az iparosságból kiemelkedő család, bár tagjai középfokúnál magasabb iskolát nem végeztek, a társadalmi emelkedés jól látható jeleit mutatta. Ezt leginkább ifj. Uhri Imre kapcsolatrendszerén és életmódján lehet lemérni. Felesége, Vasváry Éva, egy mérnök, az Ipari Minisztériumban dolgozó Vasváry Géza miniszteri tanácsos leánya volt. Egyes vélemények szerint ez a kapcsolat később fontos szerepet játszott az Uhri testvérek cége számára a közszállítások elnyerésénél.<sup>12</sup> Tény mindenesetre, hogy ifj. Uhri Imre egy sor katonatiszttel, egy-két képviselővel és köztisztviselőkkal ápolt meglehetősen tudatosan kapcsolatot, legalábbis levelezése erre enged következtetni. Családjával egy kétszobás, hallos, modern lakásban élt a XII. kerületben, gyermeke mellé osztrák nevelőnőt fogadott. Tagja volt néhány református egyesületnek, illetve előfizetett a *Református Életre* (és egyéb német nyelvű képes magazinokra, például az *Er und Sie* című újságra). Társadalmi felemelkedését jól mutatja szabadidős tevékenységeinek változása. Először *keelboat*-ot építtetett és bérelt helyet számára egy római-parti csónakházban, utóbb síelni kezdett, majd – a csónakot eladva – egy balatoni jachtklubba lépett be és vitorlást vásárolt. Szenvedélyesen fotózott, és ismerőseinek rendre a társasági összejöveteleken általa készített fényképeket ajándékozta. Egy időben Felső-Gödön akart nyaralót építtetni, majd ezt a tervet feladva a Balaton partján vett telket, de a nyaraló megépítésére már nem került sor.<sup>13</sup>

Ifj. Uhri Imrét a háború után németbarátnak, szélsőjobboldali szelleműnek bélyegezték. Tény, hogy számos magas rangú katonával állt kapcsolatban, és köz-

<sup>11</sup> Uhri Ernő kézírásos levelei sem vallanak magasabb iskolázottságra.

<sup>12</sup> Jenei – Szekeres 1981: 22

<sup>13</sup> MNL OL Z 517. 2. csomó, 8. tétel: Uhri Imre levelezése.

vetlen munkatársai között nyilasok is akadtak. Amikor egyikükkel konfliktusba keveredett és eltávolította a vállalattól, Baky László – államtitkári minőségben – intézett levelet hozzá az elbocsátott mérnök ügyében. A nemzet nevében való patetikus fogalmazásmód sem állt távol tőle. Arra a jelenségre, hogy a tisztviselők reggel rendszerint késve érkeztek be a munkahelyükre, ám azután feladataik elvégzése végett túlóráztak – amiért külön díjazás járt –, 1943. március 26-án így reagált: „Rendkívüli időben élünk s fajunk, magyarságunk fennmaradásának egyik alapja: a fokozott termelés, a munkaidő tökéletes kihasználása és a munkakerők jól és céltudatos felhasználása.”<sup>14</sup> A német megszállást követően kapcsolatait a Honvédelmi Minisztérium, illetve az Ipari Minisztérium felé láthatóan tovább ápolta. A politikai helyzet változását kihasználva két zsidó tulajdonú kisebb céget igyekezett megszerezni. A honvédelmi miniszterhez intézett beadványában utalt rá, hogy tudomása szerint egy kisebb karosszériacégnek az egyik tulajdonosa zsidó. Kérvényezte, hogy az üzemet az állam vegye tulajdonába, majd a szóban forgó cég Forgács utcai telepét adja bérbe az Uhri testvéreknek. Erről a konkurens cég másik, keresztény tulajdonosával is tárgyalt – amiről a közöttük folyó levelezés tanúskodik –, akit a jövőben alkalmazni kívánt. Egy másik, hasonlóan zsidó tulajdonnak minősített kisebb céget, amely nagyjából az Uhri vállalat beszállítója volt, szintén „kiigényelt” a kormányzervektől.<sup>15</sup> Sajátos, hogy ezek az ügyek 1945-ben nem kerültek elő, a németbarátság és a szélsőjobbaldaliság általában elhangzó vádjai mellett, amelyeket pusztán az a tény támasztott alá, hogy a termelést a nyilas hatalomátvétel után is folytatni akarta.<sup>16</sup>

## A REPÜLŐGÉPGYÁR RT. ALAPÍTÁSA

Uhriék feltehetően 1937-ben, de legkésőbb 1938-ban kezdtek foglalkozni a repülőgépgyártás gondolatával. Először a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület által tervezett vitorlázó gépet gyártották, ami lényegében még kisipari munkával készült. Ezt követően a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap megrendelte a gyártól a Bücker gyártmányú iskolagépek bizonyos javításait. Elképzelhető, hogy ennek nyomán gondoltak a repülőgépgyártásban való komolyabb részvételre. Ehhez háttérrel biztosított, hogy a karosszériagyártás technikailag részben hasonlított a repülőgépsárkányok, azaz a gépek testének előállításához. Ugyanazokkal a szerszámgépekkel, azonos képzettségű szakmunkások tudták elvégezni a szükséges feladatokat. Így lehetőség nyílt a meglévő járműgyártó kapacitások

<sup>14</sup> MNL OL Z 517. 1. csomó, 6. tétel.

<sup>15</sup> MNL OL Z 517. 18. csomó.

<sup>16</sup> Szintén sajátos, hogy az Ikarus üzemtörténetéről 1981-ben megjelent munka, bár hangsúlyosan átveszi az Uhri Imre németbarátságáról és jobbaldaliságáról szóló 1945-ös vádatokat, szintúgy nem tesz említést a két vállalat megszerzésére tett kísérletről, noha a Forgács utcai telepet mint lehetőséget a vállalat telephelygondjai kapcsán említi (Jenei – Szekeres 1981: 44). Úgy látszik, a zsidó vagyonok kérdése még 1981-ben is tabutéma volt.

mellett kis szériában a repülőgépek javításával, illetve sportrepülőgépek gyártásával is foglalkozni. Természetesen mindez speciális műszaki szakismereteket is igényelt, ezért vették fel a korábban már említett mérnököket. Joseph Weiser osztrák, illetve ebben az időben német állampolgárságú idősebb mérnök volt. Amint a külföldiként való munkavállalási engedélyéhez készített kérvényből tudható, az I. világháború idején repülőgépgyárat vezetett Ausztriában, s annak csődje után települt Magyarországra.<sup>17</sup> Fábíán András fiatal magyar mérnökként a Csepeli Repülőgépgyártól vette át az Uhri Testvérek. Az általa tervezett Levente II. gyakorlórepülőgépet megvették, őt magát pedig meglehetősen magas díjazásban részesítették. 1941-ben például havi 650 pengő fizetést és azonfelül nyereségrészesedést kapott. Fábíán vezette az egész repülőgépszerelő részleget, és berepülő pilótaként is dolgozott. Ő volt az a mérnök, aki végül konfliktusba került ifj. Uhri Imrével – amiért, a cégvezető szerint előzetes bejelentés nélkül, fontos feladatok elvégzésének idején vadászni ment –, és ezért eltávolították. 1944 szeptemberében bombatámadás során halt meg. A harmadik vezető állásba felvett mérnök Cséfalvay István volt, aki a tervezőosztály egyik irányítója lett. Nemcsak repülőgépek, hanem karosszériák tervezésével is foglalkozott.

Az Uhri testvérek kitartóan keresték a repülőgépgyártás kibővítésének lehetőségeit. Kapcsolatot építettek ki például a német Bücker Flugzeugbau repülőgépgyárral – amelynek gépeit szervizelték –, s egy közös vállalat alapítását tervezték.<sup>18</sup> Ebből a tervből végül mégsem lett semmi, lényegében Uhriék tőkehiánya miatt, hiszen a német cég apportként elsősorban a licencet és bizonyos speciális eszközöket kívánt volna a közös vállalkozásba bevinni. 1942 végén aztán mégis létrejött az Uhri cég addigi repülőgéposztályából a Repülőgépgyár Rt. Ezt az államtól, legfőképpen a Honvéd Kincstártól kapott kölcsön tette lehetővé. A magyarországi repülőgépgyártásra alkalmas gyárak – mindenekelőtt a csepeli repülőgépgyár és annak beszállítói – a németekkel közös program keretében termeltek, és így nem volt más olyan üzem, amely a honvédség iskolagépigényét ki tudta volna elégíteni. A repülőgépgyártásban már némileg tapasztalt Uhri testvérek alkalmasnak tűntek a feladatra. A Honvédelmi Minisztérium először 210 iskolagépet rendelt a gyártól, amihez jelentős előleget folyósított. Ebből az összegből a Repülőgépgyár Rt. megvásárolta a Bücker gépek licencét és elkezdte a termelést. Ez azonban nehézségekbe ütközött, mivel a karosszériagyár Hungária körúti telepén erre nem volt elegendő hely. A gyártás először Csepelen, rögtönzött fa barakkokban folyt, de ezt több szempontból sem tartották megfelelőnek. A különböző lehetőségekről szóló hosszas huzavona után, amelyben a főváros, a minisztérium és a cég szempont-

<sup>17</sup> Weisernek magyar felesége volt, s amint azt a munkavállalási kérvényben hangsúlyozták, mindkétten őskeresztyények voltak, sőt a mérnök katolikus nemesi családból származott. A munkavállalási engedély megadása azonban mégsem volt automatikus, 1942 elején például a hatóságok nem hosszabbították meg. A cég újabb külön kérvényben magyarázta el az általános mérnökhíányra és Weiser speciális tapasztalataira hivatkozva, hogy nem tudják őt nélkülözni, illetve magyar mérnökkel pótolni (MNL OL Z 517. 15. csomó, 228. tétel).

<sup>18</sup> Az 1941 szeptemberében a német féllal folytatott megbeszélések jegyzőkönyve: MNL OL Z 517. 1. csomó.



jait kellett összeegyeztetni, végül egy mátyásföldi területet jelöltek ki telephelynek.<sup>19</sup> Ennek kisebb hányadát Uhri Imre, nagyobb hányadát azonban a honvédelmi tárca vásárolta meg, még hozzá egy olyan konstrukció keretében, miszerint a terület tulajdonosa a minisztérium lett, azzal a megkötéssel, hogy a kapott hitel törlesztésekor a telep területe átmegy a cég tulajdonába. Meglehetősen nehéz áttekinteni, hogy az Uhri testvérek összességében mennyi hitelt vettek föl a Honvéd Kincstártól és más állami gazdasági szervektől. Több kimutatás 24,5 millió pengőről beszél a háborús évek folyamán, de nem világos, hogy ez a teljes összeg-e, amely magában foglalja az Ipari Munkaszervező Intézettől kapott kölcsönöket is, illetve hogy tulajdonképpen a Repülőgépgyár Rt. vagy az Uhri Testvérek Karosszéria- és Járműgyár volt-e az adós. 1943 folyamán mindenesetre Mátyásföldön felépült egy 11 685 négyzetméteres üzemcsarnok, amely akkor az egyik legnagyobb és legmodernebbnek számított az egész országban.<sup>20</sup> Az Uhri testvérek – a Hungária körüti telepüket felszámolva – ide kívánták átköltöztetni a karosszéria- és járműgyárat is, és ehhez – a Honvédelmi Minisztérium engedélyével – újabb területeket igyekeztek megszerezni az új telep mellett. A mátyásföldi telepen be is indult a repülőgépgyártás, arra nézve azonban nincsen biztos adatunk, hogy 1944-ben hány gép készült itt el.

Összességében azt mondhatjuk, hogy az Uhri testvéreknek sikerült – bár állandóan a megfelelő forgótőke hiányával küzdöttek – tíz év alatt az ország legnagyobb karosszériaüzemét felépíteniük. A forgótőke hiánya részben azzal is magyarázható, hogy folyamatosan nagyobb összegeket fektettek a géppark bővítésébe. A géppark 1942 végén hozzávetőleg 600 000 pengőt ért (míg 1938-ban csak ennek tizedét). 1943-ban 3,7 millió pengő összegű kölcsönt kaptak az Ipari Munkaszervező Intézettől a járműgyár gépeinek fejlesztésére. Erre azért volt szükség, mert a termelés a növekvő volumen ellenére javarészt korszerűtlen technológiával folyt, a munkaszervezés sokszor ad hoc módon zajlott. A repülőgépgyár létesítése teljes egészében hitelből történt. Ennek révén egy, az adott időszakban igen korszerű és nagyméretű üzem létesült, amelynek kapacitását azután az 1944-es háborús események folytán nem is tudták teljesen kihasználni.

Elmondható tehát, hogy az Uhri cég – illetve cégek, ha a Repülőgépgyár Rt.-t is figyelembe vesszük – jelentős részben közületi megrendeléseknek köszönhette növekedését. Ez egy olyan iparágban, mint amilyen a járműgyártás volt Magyarországon ebben az időben, nem is nagyon lehetett másként, hiszen magánosok rentábilis volumenben egyszerűen nem tudtak keresletet támasztani egy karosszériagyár számára, illetve a tömegközlekedés révén a megrendelők jelentős része eleve közület volt. Az azonban talán már nem annyira törvényszerű,

<sup>19</sup> A Honvédelmi Minisztérium eredetileg a Rákosfalva és Sashalom közötti Ehmann-telepet jelölte ki az üzem céljaira, és ott el is kezdődött az építkezés. Egy ideig bizonyos tevékenységeket is folytatott itt a vállalat (például bizonyos anyagokat ezen a telepen rejtettek el, amikor közeledett a főváros ostroma).

<sup>20</sup> A – részben még folyamatban lévő építkezés – költségelszámolása 1944 januárjából tartalmazza a telep főbb adatait: MNL OL Z 517. 2. csomó.

hogy a cég tőkeellátottsága is nagymértékben állami forrásokból származott. Ezt a vállalkozói funkciókat ellátó Uhri család vagyontalansága magyarázza. A hadigazdaság körülményei között, saját tőke hiányában, a cég a növekedését állami forrásokból tudta finanszírozni. Ez a helyzet előrevetítette, hogy a háborúval bekövetkező radikális politikai változás alapvetően átalakítja majd a vállalat helyzetét is, hiszen a háborús években mind megrendelője, mind pedig finanszírozója, közvetve vagy közvetlenül egyre inkább az állam volt.

## AZ UHRI TESTVÉREK KAROSSZÉRIA- ÉS JÁRMŰGYÁR A HÁBORÚ UTÁN

Budapest ostroma a Karosszéria- és Járműgyár Hungária körüti telepét súlyosan károsította, a mátyásföldi üzem ugyanakkor aránylag kisebb sérülésekkel vészelte át a harcokat. Ezt a telephelyet egy rövid időre a szovjet hadsereg saját kezelésébe vette, ám néhány héttel később, már 1945 februárjában kiürítette. A géppark jelentős veszteségeket szenvedett – a szerszámgépek egy részét még 1944 végén kitelepítették, ezek aztán el is vesztek –, de nem semmisült meg teljesen. A vállalat működése elé számos akadály gördült. Kérdéses volt, hogy miként lehet a továbbiakban finanszírozni, kik és milyen megrendelésekkel fogják ellátni, milyen termelési profillal dolgozhat, és egyáltalán az, hogy ki, illetve kik irányítják majd, az Uhri fivérek betölthetik-e a vállalkozói funkciókat.

Egyértelműnek tűnt, hogy az új helyzetben a repülőgépgyártásra semmilyen lehetőség nincs. Ezért az Uhri fivérek azt tervezték, hogy a már említett korábbi elképzelésüket megvalósítva a karosszéria-üzemet áttelepítik az amúgy is szinte használhatatlanná vált Hungária körüti telepről a mátyásföldi repülőgépgyár üzemcsarnokába. Ez az intézkedés még Uhri Imréhez köthető, ám a gyár munkássága részéről meglehetősen nagy ellenállásba ütközött. A munkásság egészének magatartása persze, források hiányában, nemigen ismerhető meg, nagyobb részét csak arról tudunk, hogy az üzemi bizottság (üb) mit tett.<sup>21</sup> Számos üb-értekezlet jegyzőkönyve áll a rendelkezésünkre, továbbá az úgynevezett gyárértekezletek jegyzőkönyvei is, amelyeket szintén rendszeresen tartottak, és ahol a munkások egy része szintén hozzászólt a napirenden lévő ügyekhez. Persze a többség hangja e jegyzőkönyvekben sincs rögzítve. A mátyásföldi újjáépítéssel és átalakításokkal megbízott vezető ellen mindenestre számos panasz érkezett. A vádakkal szemben őt egy gyárértekezleten Uhri Zsigmond és Cséfalvay István együttesen védték meg. Ez azért is igen különös, mert Cséfalvay – nem tudni egészen pontosan, hogy mikortól – az MKP tagja volt. A 1945 elején működő üb tagjai később nagyrészt a gyár kommunista pártcsoportjához tartoztak. A karosszéria-üzem-

<sup>21</sup> Az üzemi bizottságokat egy kormányrendelet széleskörű jogosítványokkal ruházta fel a vállalatvezetésekkel szemben. Nemcsak munkaügyi, hanem az üzletmenetet érintő kérdésekben is ellenőrzési jogkörrel bírtak. Az üb-k a gyakorlatban az MKP és az MSZDP képviselőivé váltak a vállalatokon belül. A két úgynevezett munkáspárt gyakran éles konfliktusokba keveredett az üb-k ellenőrzéséért folytatott harcban.

nek a repülőgépgyártás helyén való újraindítása a vállalat szempontjából persze az egyetlen reális lehetőség volt, s ennek Cséfalvy számára is világosnak kellett lennie, így ebben feltehetően egyetértett Uhri Zsigmonddal. Máskülönből több gyárértekezlet jegyzőkönyvében is nyoma maradt annak, hogy Cséfalvy saját hatáskörét, mint közelebbről meg nem határozott gyárvezető, az MKP üzemi csoportjának támogatásával Uhri Zsigmond ellenében tárgítani igyekezett. A mátyásföldi üzemre szóló „gyárvezetői” kinevezést Uhri Zsigmondtól kapta még akkor, amikor 1945-ben folyamatban volt az oda történő kiköltözés. Cséfalvy törekvései arra irányultak, hogy Uhri mellett teljesen átvegye a műszaki igazgató feladatait, ezt azonban nem tudta megvalósítani. Egészen 1947 nyaráig még Uhri Zsigmond vezette a rendszeres műszaki értekezleteket.

1945 elején a tulajdonosok vállalatirányítói szerepe megrendült. Kérdéses volt, hogy az új viszonyok között, a velük élesen ellenséges üb-vel szemben képesek lesznek-e továbbra is ellátni feladatukukat. Egy 1945. áprilisi üb-értekezleten leszögezték, hogy az Uhri fivérekkel „nemzetellenes magatartásuk miatt [...] tovább nem lehet együttműködni. Kiszolgálták a német és a magyar fasiszta uralom idején a hadsereget, a gyártást a végsőkig forszírozva”.<sup>22</sup> Konkrét vádként ugyanakkor a vállalat készpénzkészletének eltüntetése fogalmazódott meg ellenük. Az itt elhangzott – nyilván képtelen adatok szerint – a pénztárban 2 400 000 pengőnek kellett volna lennie. Bár az Uhri fivérek bejelentették a rendőrségen, hogy az ostrom alatt 400 000 pengő eltűnt, de a vádak szerint még így is számottevő volt a hiány. Az ülésen a cégvezetők levelezéséből idéztek, elhatározták ennek módszeres átvizsgálását, és a két tulajdonost a XVI. kerületi kapitányság politikai rendészeti osztályán feljelentették.

Egy másik, 1945. április 11-én tartott üb-ülésen, ahol a szakszervezet egyik delegáltja is részt vett, a legfőbb kifogás éppen az volt, hogy a tulajdonosok nem akarják működtetni a repülőgépgyárat, és javaslataik ellenére sem szorgalmazták a hatóságoknál a gyár termelésének újraindítását. E konkrét vádon túl leszögezték, hogy a két igazgató munkája a „vállalat szempontjából értéktelen”, ők egyébként is a „fasiszta rezsim bérencei” voltak, és „jelenlétük a gyárban káros”. Az üb ekkor a korábbi igazgatók helyére egy háromtagú vezetést kívánt állítani. Ennek az értekezletnek a jegyzőkönyvéből ugyanakkor az is kitűnik, hogy a gyárban nem mindenki értett egyet ezzel az állásponttal, az üb-t – közelebbről meg nem határozott – támadások érték, és az Uhri testvérek az üzemen kívül is igyekeztek fellépni a testület ellen. A szakszervezet jelen lévő delegáltja mindenben megvédte az üb-t. Ezen az ülésen az Uhri fivérek igazolási eljárás elé állítását követelték. A jelenlévő Uhri Zsigmond erre hajlandónak is mutatkozott, és kijelentette, hogy aláveti magát az igazolóbizottság döntésének.<sup>23</sup>

Egy néhány nappal későbbi, április 16-i megbeszélésről készült feljegyzésből egyértelmű, hogy az üzem újraindítása az Uhri fivérek kizárásával sem lett volna

<sup>22</sup> A pontos dátum hiányzik. MNL OL Z 1192. 1. csomó.

<sup>23</sup> MNL OL Z 1192. 1. csomó.

olyan egyszerű. Ezen az egyeztetésen Uhri Zsigmond jogtanácsosával és egy további szakértővel jelent meg, illetve az üb is meghívta a saját külső szakértőjét. Uhri Zsigmond írásban rögzített javaslatokat tett az üb-nek az üzem tevékenységének a folytatására. Ezt az üb többsége nem fogadta el, kijelentve, hogy a gyárat a munkásság szövetkezeteként kívánja tovább működtetni. Uhri Zsigmond ez elől a megoldás elől nem zárkózott el, és kinyilvánította, hogy hajlandó az Uhri testvérek nyersanyagkészletét, illetve gépeit átadni a megalakítandó szövetkezetnek, amennyiben az üb-ben képviselt „munkásság” el tudja érni a kormánynál, hogy a mátyásföldi telket – amely a Honvéd Kincstár nevéen volt a tartozás törlesztéséig – tehermentes apportként be lehessen vinni a szövetkezetbe. Álláspontja szerint, ha a kincstárral való viszonyt sikerül tisztázni, nincs elvi kifogása a szövetkezetté alakulás ellen.

A további történések részletei homályban maradnak. Annyi bizonyos, hogy Uhri Imre nem volt hajlandó az igazolási eljárást levezető bizottság elé állni és elhagyta az országot. Uhri Zsigmondot egy feljelentés következtében a fenti egyeztető tárgyalások után internálták. Magában az üzemben azonban változás állt be. Nem tudni pontosan, hogy milyen váltás eredményeként, ám a továbbiakban egy szinte teljesen új személyi összetételű üb intézkedett.<sup>24</sup> A szociáldemokrata párthoz tartozó Grandits Béla elnökölte üb akciót kezdett Uhri Zsigmond kiszabadítására. A rendőrséghez, a Belügyminisztériumhoz és az Igazságügyi Minisztériumhoz intézett beadványaikban immár csak Uhri Imre volt „németbarát”, illetve „fasisztabérenc”, Zsigmond csupán a műszaki kérdésekkel foglalkozott, sőt a munkások érdekeiért még Imrével szemben is kiállt. Állításuk szerint tapasztalata nélkülözhetetlen volt az üzem munkájának a folytatásához, és amióta internálták, a korábban szépen megindult munka szünetelt az üzemben.<sup>25</sup> Az üb akciója sikerrel járt, 1945 augusztusában Uhri Zsigmond kiszabadult és újra bekapcsolódott a gyár vezetésébe.

Nem tudjuk, hogy Zsigmond és Imre között milyen konfliktus alakult ki az üzem továbbviteléről. Tény, hogy Zsigmond jogtanácsosával szólíttatta föl Imrét, hogy számoljon el a cég készpénzkészletével. Nem világos, hogy ezt az üb nyomására tette-e, mint ahogy a fennmaradt iratokból az sem egyértelmű, hogy Imre valójában vont-e ki készpénzt a cégből, és ha igen, mennyit. Zsigmond jogtanácsosának az Imrével való tárgyalásról beszámoló levele 1945. április 11-én kelt, vagyis ugyanazon a napon, amikor az üb a két Uhri testvér igazolóbizottság elé állításáról döntött és jelenlétüket az üzemből nemkívánatosnak nyilvánította.<sup>26</sup> A konfliktus mindenesetre nem válhatott kezelhetlenné a két testvér között, mert Imre, mielőtt elhagyta az országot, Zsigmondot és Kele-

<sup>24</sup> Az első üb tagnévsorából jó néhány név később az üzemi kommunista pártcsoport tagjaként szerepel. 1945 második felében e kör egyik hangadójával szemben fegyelmi eljárás folyt az új üb előtt, különböző panaszok nyomán, de érdemi szankció nem született.

<sup>25</sup> MNL OL Z 1192. 1. csomó.

<sup>26</sup> MNL OL Z 1192. 1. csomó.

csényi Lászlóné Uhri Matildot közjegyző előtt felhatalmazta arra, hogy minden tulajdonával rendelkezzen, beleértve az esetleges elidegenítést is.

1945 második felére tehát valamelyest stabilizálódott az üzem helyzete abban az értelemben, hogy Uhri Zsigmond – a szociáldemokrata többségű – üb-vel együttműködve visszanyerte az irányítást a vállalat fölött. Ez ugyanakkor azt is jelentette, hogy ismét neki kellett biztosítania a vállalat működéséhez szükséges forgótőkét. Egy jóval későbbi MKP üzemi pártcsoport-értekezlet jegyzőkönyve szerint – ahol néhány utalásban felidéztek a háborút közvetlenül követő időszak eseményeit – ez a két dolog nyíltan össze is kapcsolódott. Azaz Uhrinak mint „tőkésnek” a további szerepe a gyárban attól függött, hogy tud-e tőkét biztosítani annak működéséhez. Zsigmond ezt először olyan módon oldotta meg, hogy – az időközben Csehszlovákiához visszakerült Csúzról – az üb-elnökkel közösen elhozott egy ottani pincében elrejtett 200 000 pengőt.<sup>27</sup> Egy későbbi, a cég állami kezelésbe vételekor keletkezett revizori jelentés szerint Uhri Zsigmond 1945-ben 370 000 pengőt fektetett a vállalatba.<sup>28</sup>

Ezzel a tőkeinjekcióval tehát részben megoldódott a gyár felújítása és forgótőkével való ellátása. A továbbiakban a felpörgő infláció időszakában nem volt nehéz a vállalat finanszírozása. Megrendelésekben nem volt hiány. A háború, közvetve és közvetlenül is maga teremtette meg a keresletet. A vállalat egyrészt csilléket állított elő jótételei szállítások részeként, továbbá sérült járműveket javított ki. Utóbbi üzlet kapcsán a legnagyobb megrendelője a szovjet hadsereg volt, amely több száz sérült teherautót adott át a vállalatnak, azzal, hogy fizetesképpen a kijavított járművek egy részét eladhatják. Ezeket az inflációs időszakban gyakran pénz kikapcsolásával áruért értékesítették, nyersanyagot, vagy például élelmiszert vettek rajta. A háború idején a pontonok készítésében szerzett tapasztalat sem veszett kárba, mert ilyeneket 1945-ben az ideiglenes „Manci híd” számára is gyártottak.

Az 1946. augusztus elsejével beköszöntő stabilizáció ellenben nehéz helyzetbe hozta a vállalatot, ezzel a pénzügyi stabilizációval ugyanis a hitelkínálat rendkívüli beszűkülése járt együtt. A megrendelések csökkentek, hitelhez jutni nem lehetett. Ez a helyzet különösen azért vált csapdává az Uhri Testvérek cég számára, mert az alkalmazotti létszámot a visszaeséssel párhuzamosan nem csökkenthették. Egy rendelet ugyan lehetővé tette a vállalatoknak, hogy adott esetben bélistázási eljárással redukálják a létszámot, ám ezt az üb hevesen ellenezte.<sup>29</sup> Bár az üb-ülések jegyzőkönyvei többször rögzítették, s Grandits Béla üb-elnök is tisztában volt azzal, hogy sok a „nem produktív” munkaerő, illetve a „nem produktív” munkaóra, de ennek a ténynek a beismerését rendszerint az a megjegyzés követte a részéről, hogy persze ezeket az embereket sem lehet kitenni az

<sup>27</sup> 1947. május 9. Kommunista pártaktíva jegyzőkönyve: MNL OL Z 1192. 1. csomó.

<sup>28</sup> MNL OL Z 517. 1. csomó, 5. tétel.

<sup>29</sup> A bélistázásról a 8660/1946. számú M. E. rendelet szólt. Annak politikai és gazdasági összefüggéseire: Bódy 2008.

utcára, nehogy kereset nélkül maradjanak.<sup>30</sup> Ebben Granditsot és az üb többségét nem pusztán a gazdasági racionalitásokat keresztező szociális megfontolások vezették. Az üzemi kommunista pártcsoport a szociáldemokrata többségű üb-t rendszeresen támadta különféle ügyek kapcsán – Granditsot például azzal, hogy túlóráként számoltatta el üb-elnöki tevékenységének idejét<sup>31</sup> –, ezért az üb-tagok nem engedhették meg maguknak, hogy olyan színben tűnjenek föl, mintha nem védenék a „munkásérdekeket”. Így a forint bevezetését követő elbocsátások minimális szinten maradtak, ami a béreken túl azért is terhelte végletekig a vállalatot, mert a cég jóléti osztálya számos természetbeni szolgáltatást nyújtott a dolgozóknak (tűzifa, bakancs, élelmiszer).

1946 végére a cég helyzete válságossá vált, amit a vállalat legtöbb vezető munkatársa is érzékelt. December 7-én Uhri Zsigmond, Kelecsényi Lászlóné Uhri Matild, Szabó Jenő igazgató, Grandits Béla, Cséfalvay István és az üb néhány tagja egy külső szakértő bevonásával értekezletet tartott, amelyen az aggasztó pénzügyi helyzetre megoldási lehetőségeket kerestek. Szabó Jenő beszámolója szerint az inflációs időkben tulajdonképpen rentábilisan működött a vállalat, a forint bevezetését követően azonban a kevés megrendeléshez képest túl magas a létszám, következésképpen olyan alacsony az egy főre jutó termelési érték, hogy az a munkabéreket sem fedezte, nemhogy az új beszerzéseket. Közlése szerint már az adott hetibér fedezete sem állt rendelkezésre. A cég ugyanakkor a gépparkja révén számottevő állótökével bírt, és bizonyos nyersanyagokból is tekintélyes készletekkel rendelkezett, így állandó megrendelések mellett ismét képes lehetne a rentábilis működésre. Uhri Zsigmond világosan látta, hogy alapvető változásra lenne szükség, az értekezlet azonban láthatólag nem tudta megtalálni ennek a módját, végül a résztvevők a különböző, pillanatnyi részletkérdések megtárgyalásába csúsztak bele.<sup>32</sup>

Uhri Zsigmond a helyzeten először hitellehetőségek, illetve új befektetők felkutatásával próbált segíteni, komoly hitelezőt azonban nem talált. Egy ideig a Bauer Bankház nevű cég látta el készpénzzel, amiért a vállalat kijavított orosz teherautókkal törlesztett. Ezt később a Nehézipari Központ revizorai a cég könyvelésének átvizsgálásakor uzsoraügyletnek minősítették. Hiteinyújtásra hajlandó pénzintézet hiányában Uhri Zsigmond olyan befektetőt kezdett keresni, aki szakmailag is érdekelt a járműiparban, s ezért hajlandó lenne a céggel való kooperálásra. Az adott viszonyok között ilyen szakmai befektető azonban már csak állami kézben lévő vállalat lehetett, hiszen 1947 elején Magyarországon már nem volt komoly járműipari cég magánkézben. A forgótöke hiánya miatt és az adott politikai viszonyok között nem volt kétséges, hogy egy ilyen partnerrel a vállalat gyakorlatilag állami ellenőrzés alá fog kerülni. Uhri Zsigmond több állami vállalat, illetve szerv irányában kezdett el tájékozódni 1947 elején, való-

<sup>30</sup> MNL OL Z 1192. 1. csomó. 1947. március 5-i gyárértekezlet.

<sup>31</sup> 1946. november 6. Fegyelmi bizottsági ülés, amelyen Granditsot felmentették: MNL OL Z 517. 18. csomó.

<sup>32</sup> MNL OL Z 517. 1. csomó.

színiúleg pontosan fel sem mérve, hogy ezzel milyen konfliktusba sodorja magát és vállalatát.

Egyrészt a már állami kezelésbe vett legnagyobb vállalatokat összefogó Nehézipari Központ (NIK), másrészt pedig a Magyar Országos Gépkocsi Üzem Rt. (MOGÜRT), járműipari és kereskedelmi (illetve ebben az időben taxi-) vállalat jöhetett szóba. 1947-ben még nem épült ki teljesen a későbbi évek monolit politikai hatalma, és az egyre kiterjedtebb állami szektort sem egyetlen központból kormányozták. Így a különféle állami szervek és állami vállalatok tevékenysége kapcsán nemcsak az apparátusok önmozgásával és külön érdekeivel lehetett számolni, hanem az esetleg ütköző pártpolitikai érdekekkel is. A MOGÜRT ebben az időben a Gerő Ernő vezette Közlekedési Minisztérium ellenőrzése alatt álló kommunista vállalatnak számított, míg a NIK-ben, amely a Bán Antal által vezetett Ipari Minisztérium alá tartozott, a szociáldemokrata pártnak voltak erős pozíciói. Uhri Zsigmond azzal, hogy mindkét irányban tárgyalásokba bocsátkozott – valószínűleg anélkül, hogy ezt előre fel tudta volna mérni –, a két párt gazdasági és politikai befolyásért folyó harcába csöppent bele, és egyúttal üzemének munkásságában is konfliktusokat generált.

A NIK-nél, amint az egy, a NIK főtitkára számára készült jelentésből kiderül, a vállalat átvételének kérdésével eleve annak tudatában kezdtek foglalkozni, hogy a cég a MOGÜRT-öt is nagyon érdekli.<sup>33</sup> Egy másik jelentés egyenesen le is szögezi, hogy „[a] Mogürt azért tárgyal az Uhri üzem megszerzésére, hogy Budapesten egy Renault gyár által gyártott alkatrészekből ugynevezett Renault összeállító telepet szeretne felállítani és ezzel a meglevő két autógyárnak bizonyos költségektől mentes konkurenciát teremteni”.<sup>34</sup> A NIK-hez tartozó vállalatok közül a győri Rába Magyar Vagon- és Gépgyár nevében Winkler Dezső – neves járműtervező mérnök – szintén az Uhri Testvérek átvétele mellett érvelt.<sup>35</sup>

Az MKP és az SZDP, illetve a különböző állami apparátusok Uhri Testvérek körül zajló konfliktusának hátterében a Budapest Székesfőváros Közlekedési Részvénytársaság (BSZKRT) autóbusz-megrendelése körüli harcok húzódtak meg. Ez a vállalat amúgy is a két, ugynevezett munkáspárt ütközéseinek egyik jelentős terepéül szolgált. A vállalatnál a *Szabad Nép* és a *Népszava* polémiáival kísért személyi konfliktusok zajlottak, és még egy tüntetésre is sor került, mert a vállalat szociáldemokrata többségű vezetése megakadályozta a kommunisták

<sup>33</sup> Fogaras István könyvvizsgáló, Benkő János főrevizor jelentése May főtitkár úr részére, 1947. június 26. MNL OL Z 517. 2. csomó.

<sup>34</sup> Jelentés Karádi tanácsos úrnak, 1947. június 21. Nem világos, hogy ki a szerzője ennek a jelentésnek, de az irat környezetéből ítélve valószínű, hogy a győri Magyar Vagon- és Gépgyár állásfoglalását tartalmazza. MNL OL Z 517. 2. csomó.

<sup>35</sup> 1947. július 5-én kifejtett álláspontja szerint érdemes átvenni az Uhri vállalatot, mert így „kiesik egy cég, amely irreális árkalkulációkkal állandó veszteséges üzletre kényszerít minket”, sürgős rendelés esetén a megosztott kapacitásokkal lehetséges a gyorsabb teljesítés, különösen, mivel karosszéria-előállításban a mátyásföldi kapacitások felülmúlják a győrieket (MNL OL Z 517. 2. csomó).

által követelt kinevezéseket.<sup>36</sup> Ennél azonban nagyobb horderejű ügynek számított a buszbeszerzés kérdése. Bár 1947 elejére a megrongálódott, de még üzemképes buszokat helyreállították, összességében azonban a járművek száma messze nem érte el a háború előttiit. A tömegközlekedés javításának ügyét mindkét „munkaspárt” az életszínvonal-politika részeként kezelte, ezért lehetővé kívánták tenni a BSZKRT-nak új buszok beszerzését. A szociáldemokrata álláspont szerint a magyar ipar nem tudott elfogadható autóbuszokat szállítani, főleg nem versenyképes áron, ezért külföldről kellett volna autóbuszokat vásárolni.<sup>37</sup> A BSZKRT vezetése a kérdést tanulmányozandó több nyugati országban is járt, és kért a járműgyártóktól ajánlatokat. A Közlekedési Minisztérium – és vele a Gazdasági Főtanács – ezzel szemben azt a véleményt képviselte, miszerint autóbuszokat nem külföldön kellene megvásárolni, hanem egy a Renault-val kötött szerződés révén, a franciákkal valamiképpen közös összeszerelő gyárat kellene létesíteni Magyarországon. A MOGÜRT révén a közlekedési tárca e célra kívánta megszerezni az Uhri Testvérek céget. Az ellenérvek ezzel az állásponttal szemben úgy szóltak, hogy hazánk kicsi egy ilyen járműipari cég rentábilis termelése számára, s a hazai ipar nem termel kellő hatékonysággal ahhoz, hogy a járművek exportpiacokon is versenyképesek legyenek. A Közlekedési Minisztérium egy idő után feladta a Renault-val kötendő üzlet tervét – vagy talán egyszerűen kútba esett –, de kitartott a hazai ipar megbízása mellett. Erre leginkább a győri Magyar Vagon- és Gépgyár Rt. és az Uhri Testvérek együttesen voltak alkalmasak (az előbbiben készült alvázakra az utóbbi szerelhetette a karosszériát). Végül az a kompromisszum született meg, hogy ötven autóbuszt egy angol cégtől rendelnek, ötvenet pedig a magyar ipar valamely képviselőjétől. E döntés végrehajtása azonban láthatóan elakadt, a *Népszava* 1947 nyarán ugyanis több ízben hiába sürgette a buszbeszerzések elindítását.<sup>38</sup> A Gazdasági Főtanács 1947. július 23-i ülésén a kompromisszumos megoldást rögzítette. Ennek megfelelően a BSZKRT igazgatósága július 29-én – a kommunista tagok tiltakozása ellenére – az angol buszok megrendeléséről döntött. Ennek megvalósítása végül a Gazdasági Rendőrség közbeavatko-

<sup>36</sup> *Szabad Nép* 1947. február 28. 5; március 2. 3; *Népszava* 1947. február 25. 4; február 26. 2; február 27. 2.

<sup>37</sup> *Népszava* 1947. március 17. 6. A BSZKRT hároméves terve című cikk szerint külföldről vásárolnak buszokat a főváros számára, s esetleg majd a hazai ipartól is, különösen, ha az le tudja szállítani az árait.

<sup>38</sup> *Népszava* 1947. július 13. 8: a Veszélyben a főváros közlekedése című cikk beszámol arról, hogy a meglévő buszok üzemben tartása végett időnként szétszerelnek buszokat az alkatrészekért. A BSZKRT vezetése külföldi tanulmányutat tett, s angol buszokat rendelne, amit elvben a Gazdasági Főtanács is jóváhagyott, a megrendelés ügye mégis érthetetlenül húzódik. A közlekedési tárca Renault-tervét kritizálják, és arra hivatkoznak, hogy a magyar ipar alacsonyabb műszaki színvonalon tudna drágább buszokat szállítani. *Népszava* 1947. július 16. 2: a Jobb lesz a közlekedés című cikk beszámol a BSZKRT terveiről. 1947. július 27. 9: interjú Fellner Jenővel, a BSZKRT vezérigazgató-helyettesével, aki megvédi a „sokat támadott” nyugati tanulmányutat, s bár azt mondja, hogy „kényszerűségből” a magyar ipartól is rendeltek 15 éves konstrukciójú buszokat, de ötvenet külföldről fognak beszerezni. *Népszava* 1947. augusztus 2. 2: tudósítás arról, hogy a GF jóváhagyta az angol megrendelést, de ötven buszt itthon is rendelnek.



zása miatt maradt el. Augusztusban ugyanis vizsgáldni kezdtek a BSZKRT-nál, majd augusztus 27-én letartóztatták Millok Sándor BSZKRT-elnököt és a vállalat néhány más vezetőjét, akik utóbb bevallották, hogy az angol vállalat a megrendelés értékének 2,5%-át visszajuttatta volna nekik az MSZDP választási kasszája számára. Ezzel a külföldi megrendelés lekerült a napirendről, a Gazdasági Főtanács 1947. szeptember 19-én újra módosítva korábbi döntését, úgy határozott, hogy minden buszt a magyar ipartól kell megrendelni.<sup>39</sup>

A MOGÜRT- vagy NIK-kérdés a gyár munkásságának különféle csoportjait is megmozgatta. Az Uhri Testvéreknél a Szociáldemokrata Párt üzemi titkára 400 főre becsülte pártja gyári csoportját. Az MKP tagjairól ismeretlen időpontban keletkezett lista 173 nevet rögzít.<sup>40</sup> Az erőviszonyok ilyen megoszlása mellett a munkások többsége ellenezte a MOGÜRT bevonásával történő megoldást. Az üzemi értekezletek jegyzőkönyvein szintén átszűrődik a munkások különböző politikai csoportjai közötti feszültség. Szociáldemokrata oldalról sérelmezték, hogy a gyár kommunista vezetőit – a párttitkárt és még néhány személyt – autóval vitték el a MOGÜRT-tel folyó tárgyalásokra, és abból a szociáldemokratákat kihagyták. Némely panasz szerint, bizonyos „kommunista” munkások még azt is kijelentették, hogy a szociáldemokratáknak majd menniük kell, „ha mogürtök leszünk”.<sup>41</sup> Egy fegyelmi eljárás jegyzőkönyvéből kiderül, hogy az üzem szociáldemokrata párttitkára szintén rengeteg megbeszélést folytatott a vállalat jövődő sorsáról.<sup>42</sup> Úgy tűnik, hogy a NIK-et, vagy legalábbis annak egyes képviselőit bizalmasan, a vállalaton belülről is tájékoztatták – valószínűleg Grandits übelnök – a cég tényleges helyzetéről. E szerint a vállalat saját bevételeiből jelentős beruházásokat hajtott végre az inflációs időszakban, és az aktuális pénzhiányon túl, hosszabb távon képes a nyereséges működésre.<sup>43</sup>

<sup>39</sup> A BSZKRT autóbusz-rendelés körüli politikai konfliktus elég részletes, de meglehetősen elfogult leírása olvasható Jenei Károly és Szekeres József munkájában (Jenei – Szekeres 1981). Ugyancsak tudósít róla a fővárosi közlekedéstörténetet három kötetben feldolgozó jubiláris kiadvány II. kötete: Koroknai – Sudár (szerk.) 2002. Sajátos módon ez utóbbi kiadvány nem szemléletében különbözik a húsz évvel korábbi üzemtörténettől, hanem – jóval alacsonyabb – szakmai színvonalában. A BSZKRT vezetőit mint „jobboldali szociáldemokratákat” marasztalja el. A konfliktus megoldásáról – nem említve a letartóztatásokat – a következőt írják: „Miután azonban a vállalatnál megszűnt a jobboldali szociáldemokrata befolyás, a két munkáspárt közlekedésének akadályai elhárultak” (Koroknai – Sudár (szerk.) 2002: 260–261).

<sup>40</sup> Vörös szociáldemokrata párttitkár levele 1946. október 23-áról, és az MKP üzemi csoportjának tagnévsora. MNL OL Z 517. 20. csomó, 239. tétel.

<sup>41</sup> 1947. május 27-i üzemértekezéslet. MNL OL Z 1192. 1. csomó. Ezen az értekezleten elhangzott, hogy a „Mogürt damokles kardot Uhri Zsigmond akasztotta a fejünk fölé, amikor februárban tárgyalni kezdett velük”.

<sup>42</sup> Vörös János szociáldemokrata párttitkár autóvásárlásának fegyelmi ügye, 1947. július 17. MNL OL Z 517. 18. csomó.

<sup>43</sup> Egy a szociáldemokrata álláspontot tükröző címzetlen és aláíratlan gépirat, 1947. június. 16. Az írás szerzője jelzi, hogy melyek azok a pontok, amelyekre az Uhri Zsigmonddal való tárgyalásokon különösen rá kell kérdezni. A szöveg egyébként leszögezi, hogy a „vállalat munkásságának 2/3 része szoc. dem. [és] ragaszkodik ahhoz, hogy komoly alapon legyen a vállalat államosítva. Ellenzi a MOGÜRT-öt” (MNL OL Z 517. 1. csomó).

A NIK egyébként igyekezett körültekintően feltárni a vállalat helyzetét. Átvizsgálták a könyvelést, amelyet korrekt módon vezetettnek találtak – leszámítva azokat a hónapokat, amikor 1947 elején a könyveket lefoglalta a Gazdasági Rendőrség –, valamint a gyár műszaki állapotát. Míg a pénzügyi helyzetet a NIK szakértőinek jelentései igen negatívan ítélték meg, műszaki szempontból kitűnőnek találták az újonnan elkészült mátyásföldi gyártelepet és gépparkját. Pénzügyi szempontból a Repülőgépgyár Rt.-vel való összefonódás és a Honvéd Kincstártól kapott kölcsön okozott problémákat. Az Uhri Testvérek Karosszéria- és Járműgyár átköltöztetését a Repülőgépgyár Rt. egykori mátyásföldi telepére úgy oldották ugyanis meg Uhriék, hogy a karosszériagyár bérbe vette a telephelyet a repülőgépgyártól. Mivel mindkét cég kizárólagosan az Uhri család tulajdonában volt, viszont a Repülőgépgyár Rt. gyakorlatilag nem üzemelt – nem vásárolt nyersanyagokat, nem voltak munkásai, következésképp nem fizetett munkabért, de nem volt munkástanácsa sem –, így a bérleti díj révén a családtagok viszonylag nyugodt jövedelemhez jutottak. Havi összege 10 000 Ft volt, ami ugyanakkor nem tekinthető méltánytalanul magasnak.<sup>44</sup> Bonyolította viszont a helyzetet, hogy a bérbe adott telep nagy része nem volt a Repülőgépgyár Rt. tulajdonában, csak használatában, hiszen az telekkönyvileg a Honvéd Kincstár tulajdona volt (egy kis rész pedig az Uhri család tulajdonában volt). Ahhoz, hogy a telep átmenjen a cég tulajdonába, ki kellett fizetni a még 1943-ban kapott haditermelési kölcsönt. Ezt Uhri Zsigmond az infláció idején nominális értékben meg is tette, ám a Honvédelmi Minisztérium (HM) ezzel nem tekintette a kölcsönt törlesztettnek, és igényt tartott arra, hogy a tartozást valamiképpen valorizált értékben is törlesszék. Hogy ez mikor és milyen feltételek között történhet meg, az 1947-ben is függőben lévő kérdés volt.

Ebben a helyzetben a NIK szakértői hangsúlyozták, hogy a karosszériagyárat csak a Repülőgépgyár Rt.-vel együtt érdemes átvenni, mivel kockázatos lenne, ha a telep más tulajdonában maradna, aki a későbbiekben esetleg megemelheti a bérleti díjat. A két Uhri cég pénzügyi helyzete együttesen elég negatívnak tűnt, hiszen a terhek – a HM felé, illetve a veszteségesre fordult orosz teherautó-üzlet nyomán – együttesen jelentősen meghaladták azt a szintet, amit a vállalat akár normális üzletmenet mellett is ki tudott volna gazdálkodni. Ugyan számottevő állótőke volt a cégben, ezt viszont nem lehetett felhasználni törlesztésre, s felszámolás esetén sem lehetett volna az állóeszközöket olyan áron értékesíteni, amennyit a szakértők szerint azok üzemi működésben értek. E nehézségeket azonban a NIK szakértői egy tőkeinjekció révén leküzdhetőnek látták, illetve úgy vélték, hogy érdemes vállalni a terheket, mert magasabb szempontok mégis a cég átvétele mellett szólnak.<sup>45</sup>

<sup>44</sup> Uhri Zsigmond és Kelecsényi Lászlóné ugyanakkor fizetést is fölvettek a karosszériagyárnál.

<sup>45</sup> Különbféle revizori és szakértői jelentések a vállalatról. MNL OL XIX-F-32. 159. doboz. Az 1947–1948 telén megejtett újabb vizsgálatok során azután kiderült a NIK könyvelői számára, hogy a vállalat vélhetőleg már jóval 1947 júliusa előtt fizetéseképtelen volt. Ekkor már úgy gondolták, hogy Uhri Zsigmond ezt voltaképpen csalárd módon eltitkolta a szerződéses

Összegezve elmondható, hogy az állam különböző szervei, illetve vállalatai – egymással rivalizálva – egyaránt érdekeltek voltak az Uhri Testvérek cég átvételében. Ezzel magyarázható, hogy 1947 nyarán több szerződéstervezet is készült, amellyel az Uhri család átadta volna tulajdonát. Az egyik szerződésváltozat szerint a család tagjai – beleértve a külföldre távozott Uhri Imre itthon élő családtagjait is – különböző összegű életjáradékot kaptak volna a tulajdonuk átengedése fejében.<sup>46</sup> A céget egy újonnan alapítandó vállalat vette volna át, amelyet a végül megszületett kompromisszum jegyében a MOGÜRT és a NIK közösen hozott volna létre.<sup>47</sup> Ez a terv azonban nem vált valóra. 1947 augusztusában a NIK gyakorlatilag átvette a vállalatot mindennemű szerződéses jogviszony létesítése nélkül, egyszerűen azért, mert a cég már nem tudta kifizetni a heti béreket sem. A vállalat „átvétele” gyakorlatilag úgy történt, hogy a porta ellenőrzését a saját embereikkel biztosították, állítottak valakit a raktár élére és egy főkönyvelőt a könyvelés élére. Zerkovitz Bélát – az azonos nevű slágerszerző fiát –, aki karosszéria-tervező mérnök volt, Győrből áthelyezték Mátyásfüldre pontos felhatalmazás nélkül, gyakorlatilag gyárvezetőként. (Ez egyúttal azt jelentette, hogy Cséfalvay István csupán a tervezőiroda vezetője lett.) A helyzet valamiféle jogi rendezése 1947. szeptember 30-án következett be, amikor Uhri Zsigmond és Kelecsényi Lászlóné Uhri Matild közjegyző előtt vételi opciót biztosított a győri Vagon- és Gépgyár Rt.-nek vállalatukra, leszögezve, hogy a vételárba bele fog számítani a vevő által addig nyújtott összes hitel összege. Egy másik okiratot is aláírtak ugyanekkor, amellyel zálogba adták az Uhri Testvérek minden forgóeszközét a győri vállalatnak, és minden 100 000 forintnál nagyobb kinnlevőségüket szintén ráruházták. Ennek fejében a NIK kötelékébe tartozó győri Magyar Vagon- és Gépgyár Rt. újabb 3 500 000 forintnyi hitelkeretet biztosított.

Ezzel a két okirattal a vállalat végképp kikerült az Uhri család ellenőrzése alól. 1947 szeptemberében Uhri Zsigmond még részt vett azokon az értekezleteken, ahol a termelés pillanatnyi állását beszélték meg, de a jegyzőkönyv szerint már nem szólt hozzá semmihez. Egy későbbi NIK-feljegyzés, amely Zerkovitz Béla helyzetének rendezéséről szólt – ugyanis nem volt világos, hogy milyen minőségben intézkedett Mátyásfüdőn –, úgy írta le a helyzetet, hogy amióta Uhri Zsigmondot idegösszeomlással elszállították, azóta a Győrből érkezett mérnök látta el a vezérigazgató feladatait (sőt ezen túlmenően is sok mindent, mert a vállalat hiányos vezetési struktúrája miatt valójában sok más feladat is

---

partnerek elől, holott kötelessége lett volna bejelenteni, nehogy egyes üzletfelei jogosulatlan előnyhöz jussanak. A NIK revizori osztály bizalmas feljegyzése a jogügyi osztálynak, 1948. január 6. MNL OL XIX–F–32. 159. doboz.

<sup>46</sup> MNL OL XIX–F–32. 159. doboz.

<sup>47</sup> 1947. július 24-én, a Közlekedési Minisztériumban tartott értekezleten született meg ez a kompromisszum. Az értekezlet jegyzőkönyve: MNL OL Z 517. 2. csomó. Később a szindikátusi szerződés tervezete is elkészült, ennek kapcsán a NIK megbízott tisztviselője jelentésében hangsúlyozta, hogy mindent elkövetett a MOGÜRT részéről történő „minden néven nevezendő esetleges driblinék” a megakadályozására. Feljegyzés Máj főtitkár úrnak, 1947. augusztus 31. MNL OL Z 517. 2. csomó.

ráhárult).<sup>48</sup> A vállalat helyzetének 1948 eleji rendezésével aztán eldőlték a vállalatirányítás személyi kérdései is. A tervezési osztályt Cséfalvay István vezette, a vállalat főmérnöke Zerkovitz Béla lett, vezérigazgatónak pedig Urda Kálmán érkezett (igaz, ő nem maradt túl sokáig a vállalatnál), aki korábban a MOGÜRT üzemi bizottságának elnöke volt.

## ALVÁZAS VAGY ÖNHORDÓ KAROSSZÉRIÁS BUSZOK?

Az állami kézbe került vállalat – a Győrből érkező alvázakra épített karosszériával – legyártotta a BSZKRT számára a megrendelt autóbuszokat. Az első öt busz hivatalos átadására a kormány tagjainak és az államfőnek a jelenlétében került sor. A meghívó egyértelművé tette, hogy a külföldi megrendelés kontra hazai ipar dilemmát miként döntötték el.

„E gépjárművek, – melyekből továbbiakban havonta nyolc darab készül el – szerkesztésük és kivitelük újszerűségével, az utazóközönség kényelmét és biztonságát egyaránt szolgáló korszerű berendezésükkel, eredményesen kelnek versenyre a külföldi legmodernebb gyártmányokkal. Az államosított nehézipar teljesítőképességének igazolásakor, egyben az újjáéledt Székesfőváros közlekedésének e fontos határkövénél, az új típusú autóbuszok első csoportját f. hó 30.-án d.e. 11 órai kezdettel fogjuk, a Parlament főbejárata előtti téren átadni.”<sup>49</sup>

A gyár mérnökeit, köztük Zerkovitzot és Cséfalvayt, ekkoriban már valójában az a kérdés foglalkoztatta, hogy miként állhatnának át önhordó karosszériás autóbuszok gyártására. Ezeknél többé már nem az önmagában is járóképes – az összes főegységet tartalmazó – alvázra építik utólagosan a karosszériát, hanem maga a karosszéria készül úgy, hogy abba beépíthető a futómű, a motor és a kormánymű. Ez a megoldás anyagtakarékosabb, könnyebb járművet eredményez, ugyanakkor egy sor műszaki probléma megoldását és új anyagok, könnyűfémek felhasználását kívánja meg.<sup>50</sup>

Az autóbuszgyártás az Egyesült Államokban ebben az időben már egyértelműen átállt az önhordó konstrukció elvére (és ezzel különvált a teherautó-gyártástól). Magyarországon a járműgyártással foglalkozó mérnökök tisztában voltak ezzel a fejlődési iránnyal, amint arról számos korabeli műszaki publikáció is tanúskodik.<sup>51</sup> A főváros számára készülő buszok gyártásával párhuzamosan

<sup>48</sup> MNL OL XIX–F–32. 45. doboz. Uhri Zsigmond valamikor 1947 végén elhagyta az országot, s egyes információk szerint ezt követően Venezuelában élt, Uhri Imre pedig talán Kaliforniában. Kelecsényi Lászlóné 1948 elején még a vállalatnál dolgozott.

<sup>49</sup> MNL OL XIX–F–32. 159. doboz.

<sup>50</sup> Az áttérést a könnyűfémekkel való munkára Zerkovitz Béla az üzembe érkezésekor programszerűen is meghirdette egy gyárértekezleten. 1947. szeptember 25-i értekezlet. MNL OL Z 517. 1. csomó.

<sup>51</sup> Baló 1947; Feledy 1948. Amerikai példák bemutatása: Szabó 1947.

Zerkovitz jóváhagyásával Cséfalvay önhordó karosszériás autóbusz tervezésével foglalkozott. E munka során fel tudta használni a repülőgépgyártásban szerzett tapasztalatait, mert az önhordó karosszéria kialakításánál jelentős részben ugyanolyan problémákat kellett megoldani, mint a hasonlóan könnyűfém-szerkezetes repülőgéptörzsek kialakításánál.<sup>52</sup> A TR 3.5 típusjelzéssel elkészült önhordó karosszériás autóbusz azonban a későbbiekben sok vitát váltott ki. Az ellenérvek szerint gazdaságosabb volna, ha ugyanarra az alvázra (és motorra) lehetne teherautókat és autóbuszokat építeni. A járműipar irányításában még évekig elhúzódtott a vita erről a kérdésről.<sup>53</sup> 1950-től az immár *Ikarus* névre keresztelt üzem egyszerre dolgozott az elvárt alváz típusokon, s ugyanakkor tervezett – mérnökei elkötelezettsége folytán – önhordó karosszériásat. Végül az Ikarus 55-ös (közkeletű nevén a faros) típus lett az az első nagyméretű, önhordó karosszériás autóbusz, amely egyértelmű sikerével eldöntötte a kérdést.

Az Ikarus-gyár létrejötté – és későbbi sikeres termékeinek megszületése – nagymértékben a háborúnak köszönhető. A mátyásföldi üzem hadiipari beruházásként, magánvállalkozásban, de állami hitellel létesült. A sikeres technikai megoldások műszaki szempontból szintén a háborús repülőgépipar eredményei. Ez persze nemcsak a magyar járműgyártásban volt így, hanem például a szovjetben is.<sup>54</sup> A történelem furcsa fintora, hogy Cséfalvay István és Zerkovitz Béla, az önhordó karosszériás gyártás magyarországi úttörői, az I 55-ös önhordó konstrukció sikere után – az egykori üb-elnökkel, Grandits Bélával együtt – 1957-ben azért kényszerültek távozni az Ikarustól, mert a hatalommal szembeszegülő munkástanácsot támogatták.<sup>55</sup>

## FORRÁSOK

Budapest Főváros Levéltára (BFL)

VII.2.e. Társas cégek cégjegyzéke

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, (MNL OL)

XIX-F-32. NIK Uhri Testvérek Rt.

Z 517. Uhri Testvérek Autókarosszéria- és Járműgyártó Kft., 1934–1950.

Z 1192. Uhri Testvérek Autókarosszéria- és Járműgyártó Kft. Üzemi Bizottsága, 1945–1948.

*Közlekedéstudományi Szemle*, 1954.

*Népszava*, 1947.

*Szabad Nép*, 1947.

<sup>52</sup> Michelberger 2012. Michelberger Pál az Ikarus mérnöke volt 1957-től kezdődően.

<sup>53</sup> Vita autóbuszgyártásunk fejlesztéséről. *Közlekedéstudományi Szemle* 1954. 2., 3., 4. szám.

<sup>54</sup> *Magyar Közlekedés* 1948. 8. 153–156.

<sup>55</sup> Jenői – Szekeres 1981.

## HIVATKOZOTT IRODALOM

- Baló Alfréd, Dr. 1947: Újítások külföldi autóbuszokon. *Magyar Közlekedés* 1947. november 10. 139–145.
- Bódy Zsombor 2008: Többpárti totalitarizmus? Politika és személyzeti politika néhány magyar nagyvállalatnál 1945 és 1948 között. In: Horváth Sándor (szerk.): *Minden napok Rákosi és Kádár korában*. Budapest, Nyitott Könyvműhely, 116–131.
- Bódy, Zsombor 2010: Der Ikarus-Bus als ungarische und sozialistische Ikone. Die symbolische Aufladung alltäglicher Objekte mit politischen Bedeutung. *Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften* (21.) 2. 152–172.
- Feledy Béla 1948: A Magyar autómobilizmus mai helyzete. *Magyar Közlekedés* 1948. 8. 133–136.
- Finta László 2010: *Földön – vízen – levegőben. Uhri testvérek története 1938–1940-ig.* (Ikarus Story 3.) A szerző kiadása, [Budapest].
- Finta László 2012: *Földön – vízen – levegőben. Uhri testvérek története 1941–1942-ig.* (Ikarus Story 4.) A szerző kiadása, [Budapest].
- Ginzburg, D. G., 1948: Gyorsított eljárások az autókarosszéria gyártásának előkészítésére. *Magyar Közlekedés* 1947. 12. 153–156.
- Jenei Károly – Szekeres József 1981: *Az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár története 1895–1980.* Ikarus, Budapest.
- Kádár Zsuzsanna 1996: A magyarországi szociáldemokrata perek története. *Múltunk* 2. 3–48.
- Koroknai Ákos – Sudár Kornélia (szerk.) 2002: *A fővárosi tömegközlekedés másfél évszázada. II. kötet, 1919–1985.* Budapesti Közlekedési Vállalat, Budapest.
- Michelberger Pál 2012: Előszó. In: Finta László: *Földön – vízen – levegőben. Uhri testvérek története 1941–1942-ig.* (Ikarus Story 4.) A szerző kiadása, [Budapest].
- Pető Iván – Szakács Sándor 1985: *A hazai gazdaság négy évtizedének története, 1945–1985.* KJK, Budapest.
- Strassenreiter Erzsébet 2006: Az SZDP gazdálkodása és felszámolása 1945–1948. *Múltunk* 2. 92–139.
- Szabó Dezső 1947: Az autóbusz legújabb fejlődése. *Magyar Közlekedés* 1947. 12. 150–152.
- Welskopp, Thomas 2004: Unternehmenskulturen im internationalen Vergleich – oder integrale Unternehmensgeschichte in typisierender Absicht? In: Berghoff, Hartmut – Vogel, Jakob (Hrsg.): *Wirtschaftsgeschichte als Kulturgeschichte. Dimensionen eines Perspektivenwechsels.* Campus Verlag, Frankfurt – New York, 265–294.