

SZAKTÖRTÉNET

A CSEPELI HADIÜZEM TÖRTÉNETE

1892 – 1947

Ósi Gyula¹

Előzmények

Magyarországon a tőkés ipari fejlődés az 1848-at megelőző évtizedekben bontakozott ki a manufaktúrák létrejöttével.

Ebben az időszakban a mezőgazdasággal kapcsolatos ipari fejlődés volt a számottevő.

A szabadságharc leverése után is ez maradt a jellemző. Elsősorban a malomipar fejlődött. Az áruforgalomban rohamosan nőtt a terménykereskedelem, amely egyrészt az osztrák piacra, másrészt a malomipar számára szállította a terményeket. Az 1840-es évek második felében főként a bányászat és a vasipar területén keletkeztek újabb üzemek, nagyrészt osztrák és egyéb külföldi vállalkozók alapításában. (**BELUSZKY P. 1999.**).

Az 1850-es években egy addig ismeretlen férfi költözött Pestre és jelentéktelen pénzüsszeggel bekapcsolódott a kereskedelmi életbe. A falusi pipa készítő kisiparos fia, **Weiss B. Adolf** 1852-ben jelent meg a fővárosban, és egy évtizeddel később neve már a jelentős terménykereskedők között szerepelt.

A meggazdagodott terménykereskedők pénzük egy részét a malomiparba fektették. Ezek között volt **Weiss B. Adolf** is, aki az **Első Pesti Gőzmalom Rt.** egyik alapító tagja. Testvére, **Weiss B. Arnold** az **Erzsébet Gőzmalom** alapítói között szerepelt. Idősebb fia, **Weiss Bertold** – aki közben önálló terménykereskedővé vált – a **Budai Királyi Gőzmalom** alapító részvényese lett.

A magyar ipar fejlődésének kezdeti szakaszára a Monarchia nyugati feléből származó tőke és ipari vállalkozók jelenléte volt a jellemző. A századfordulón a gyártulajdonosok és igazgatók 12%-a, a műszaki tisztviselők, művezetők 20 %-a külföldi illetőségű volt. A szakmunkások 75 %-a szintén a Monarchia többi területéről jött Magyarországra.

¹ Ósi Gyula doktorandusz, PTE TTK.

Az 1867-es kiegyezést követően az iparvállalatokban a hazai termény-nagykereskedők mellett más vállalkozók is megjelentek. A hazai tőke főleg a malom-, a szesz- és építőanyag iparban vált jelentőssé, s egyre inkább – ha csak szerény részvénytulajdonosként is – részt vállalt a többnyire osztrák tőke által létrehozott és irányított iparágak fejlesztésében is, ahová korábban nem investált.

A gyárak alapításának nagyrészt két formája alakult ki: egyrészt a hazai gépi nagyipar létrejöttében a külföldi tőkés vállalkozók befektetései, másrészt a hazai mezőgazdasági exportjellegű forgalmazásból vagyont szerzett kereskedők ipari vállalkozása.

Az 1860-as években az élelmiszeripar mellett a nehézipar ágazatai is fejlődésnek indultak. A korszak egyik nagyjelentőségű vívmányának, a vasútnak magyarországi elterjedése is erre az időszakra esett.

Az 1880-as években az ipari fejlődésnek új szakasza, az ipari forradalom kibontakozása jellemezte a magyar ipart. Az 1890-es években a gyáripar vált uralkodóvá Magyarországon is az ipari termelésben. **(FÓNAGY Z. 1998.)**

A kiegyezés időszakában a legfejlettebb nehézipari vidék **Krassó-Szörény** megyében alakult ki. 1880-ban az **Aninán** és **Resicán** épült nagyolvasztók már vaslemez köpenyesek voltak, ezek a gyárak már alkalmazták a **Bessemer-konvertert**.

1867-ben megkezdődött a **Martin-acélgégyártás**, 1889-ben bevezették a tégelyacélgégyártást. 1880-ban a hengerelt áruk 60%-a már acél volt.

A másik nehézipari központ a felső-magyarországi megyékben alakult ki. 1881-ben létrejött a **Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt.**

Ezeken kívül **Vajdahunyad, Diósgyőr és Zólyom-Breznó** kincstári vasművei voltak a legismertebbek.

Az 1860-as évek végén már a **Weiss család** is ipari tőkésé vált. A fiatalabb fiú, **Weiss Manfréd** 1857-ben született. 19 éves korában, Németországban, egy hamburgi exportcégnél helyezkedett el, és hamarosan vezető beosztásba került. Az 1870-es évek végén hazatért Magyarországra és a bátyja mellett bekapcsolódott a család üzleti tevékenységébe. A két testvér a családi vagyon alapján, „szelencékben eltartható” hús konzerv készítésére kért és kapott engedélyt a VII. kerületi előljárástól, amely 1882. március 9-én a 2708. számú jogosítványt a VII. kerületi **Lövölde-tér 3. sz. házban** folytatandó üzemre adta ki. A Weiss-testvérek

még abban az évben a IX. kerületi Soroksári út bal oldalára, a Közvágó-híd és a vasúti töltés közötti telekre kérték az áthelyezés engedélyezését.

A **Weiss Bertold és Manfréd Első Magyar Konzervgyára** nevet viselő társas céget 1882. december 28-án jegyezte be a cégbíróság.

A konzervüzem néhány munkással és ötlóerős géppel kezdte meg működését.

A fivérek hamar felismerték, hogy a legnagyobb hasznot a hadseregnek történő szállítással tudnák elérni. Így 1885-től már elsősorban a közös hadsereg és a honvédség szükségleteit elégítették ki. A katonai szállítások lehetővé tették a kisméretű üzem gyors bővítését. 1886-ban már 50 - 60 állandó munkás dolgozott a konzervgyárban. Az őszi és téli szezonidőben a munkások száma elérte a 300-főt is.

A gyár hamarosan berendezkedett a konzervdobozok, majd később egyéb bádógáru gyártására is. 1889 őszén nyújtották be kérelmüket a cégbírósághoz az iparendély módosítására, ércárugyártás engedélyezésére, a konzervgyár keretében. 1889 végén a gyár már új nevet viselt: **Weiss Bertold és Manfréd. Első Magyar Konzerv- és Ércárugyár.**

A gyár időszakos kihasználatlanság problémájának megoldásához a Hadügyminisztérium adott segítséget a Weiss-fivéreknek. Tölténytárákat rendelt és a próbaszállítás olyan jól sikerült, hogy a gyár bővítésére is sor került.

Megkezdődött most már nemcsak az élelmiszer jellegű haditermékek gyártása is. Valójában ez volt az első lépés a hadiüzem megteremtése útján.

A meglévő gépi kapacitás, a szakembergárda és a jó kapcsolatok alapján lehetővé vált, hogy töltényhüvelyeket is készítsenek a hadsereg részére.

A konzervgyár egyre inkább hadianyaggyárá alakult át. A töltényhüvely-gyártást a Mannlicher típusú töltények gyártása követte.

A hadimegrendelésekből a Weiss-testvérek óriási vagyont halmoztak fel. Több hazai gyár alapításában voltak részvényesek.

Az 1880-as évek végére esett Weiss Manfréd házassága is, egy ismert osztrák tőkés, lovag Wahl lányát vette el. A házasság a Weiss-család kapcsolatait nagymértékben tovább szélesítette.

1890-ben megalakult a **Magyar Ipari és Kereskedelmi Bank** a hazai ipar támogatására. Az igazgatóságban **Weiss Bertold** is helyet kapott. Ekkorra a Weiss-testvérek a hazai nagyburzsoázia legbefolyásosabb képviselőivé váltak.

A terménykereskedelemtől jutottak el a hadiiparig, ami egyre inkább meghatározta a Weiss-testvérek tevékenységét. Gyártottak töltényeket és tölténytárákat, mellette takarmányraktárakat is építettek a hadsereg állatállományának ellátásához. **Vagyonosodásuk új gyárok alapítását tette lehetővé. A Weiss-testvérek vezetésével jött létre Vácott, Iglón és Selmechányán az első Magyar Szövő és Kötőgyár Rt.**

1890-ben a tölténygyártás közben bekövetkezett robbanás arra készítette a tulajdonosokat, hogy üzemüket kevésbé lakott helyre telepítsék át.

Választásuk Csepelre esett (**TÓTH J.-VUICS T., 1998.**)

A csepeli gyár alapítása (1892-1914)

Csepel abban az időben kis község volt. Az 1890-es népszámláláskor 2246 lakosa volt. A Weiss testvérek 1892-ben vették bérbe Csepel község lakóitól a János – legelőnek nevezett Duna-parti területet, amelyet később megvásároltak.

A telepengedélyt 1892. december 12-én kérték és a ráckevei főszolgabíró 1893. január 12-én adta ki azt.

A bérelt telken egy **400 m²-es favázás épületben** kilótt töltényhüvelyek felújításával foglalkoztak. Alapításakor 5 férfi és 20 nő dolgozott az épületben.

A vállalkozásokban nagy szerepe volt az 1881-ben megjelent XLIV. számú ipartámogatási törvénynek, amely állami támogatást, adó és tarifakedvezményeket tett lehetővé a létesülő tőkésvállalatok számára. A Weiss fivérek teljes mértékben igyekeztek az állami kedvezményt kihasználni, s ennek eredményeként az első világháborúig nem kellett adót fizetniük.

A széles látókörű Weiss-testvérek felismerték, hogy a tőkés verseny körülményei között a kombinát jellegű vállalat függetleníteni tudja magát a nyersanyagpiactól és ezzel nagy előnyt lehet elérni. E cél érdekében 1895-96-ban létrehozták a fémművet (**ADAMOVICS J.1992.**).

A lőszergyártáshoz szükséges anyagot saját rézkohó, rézöntő és fémhengerművekben állították elő. A fémű felépítéséhez újabb 55 hold területet vásároltak Csepelen.

1896 végén **Weiss Bertold** kivált a cégtől, mert az 1896-os választáson a kormányzó **Szabadelvű Párt képviselőjeként bejutott a parlamentbe, a Textilgyárosok Országos Egyesülete** pedig elnökévé választotta. 1897-től kezdve **Weiss Manfréd** egyedül vezette a gyárat.

Az új gyártelep kezdetben még alárendelt szerepet játszott a konzervgyár mellett, annak ellenére, hogy rohamosan nőtt a munkások száma. 1896 őszén tűzvész pusztított a gyártelepen, de nem vetette vissza a fejlődést. Ekkor már egy **160 LE teljesítményű gőzgép is segítette a mintegy 500 fő** dolgozó munkáját.

A fémű telepítése után a Weiss gyár a közös hadsereg legjelentősebb magyarországi szállítója lett. **A katonai megrendeléseket szerződésekkel 8 évre előre biztosították. 1899-ben Weiss Manfréd megkezdi a tüzérségi lőszergyártást is.**

A lőszergyártással igyekezett kijutni a század végén kialakuló gazdasági válságból. A XX. század első évtizedének feléig elhúzódó túltermelési válság a tőkéseket éppúgy érintette, mint a munkásokat. A tőkéseket a csőd, a munkásokat a munkanélküliség sújtotta.

A legkülönbözőbb tüzérségi lövedékek és gyalogsági löszerek mellett 1901-től folyamatosan gyártott **tábori sütőkemencéket, mozgó konyhákat, lövészárok rajkállyát.**

A feszített ütemű lőszergyártás közben 1903 áprilisában robbanás történt a gyárban. Tizenegy munkás meghalt, zömében fiatalok voltak. A **Pestvidéki Királyi Ügyészség** vizsgálata azonban nem tárt fel hibákat, szerintük a balesetet nem az alkalmazott kezdetleges technológia okozta.

A csepeli telep 1904-ig mint fióktelep működött, ekkor a csepeli telepet anyavállalattá minősítették. A kereskedelmi irodát is Csepelre helyezték át.

1904 újabb szakaszt nyitott a fegyverkezési versenyben. **Kialakult a két szemben álló katonai csoportosulás:** az egyik oldalon Németország, ekkor még Olaszország is és az Osztrák-Magyar Monarchia, a másik oldalon az antanthatalmak – Anglia, Franciaország, Oroszország – blokkja. **Weiss Manfréd**, felismerve a piaci lehetőségeket, mind nagyobb ütemben fejlesztette gyárát, növelte beruházásait.

1905-ben a legnagyobb üzletet az *orosz-japán háború* hozta, 100 millió töltény szállítására kapott megrendelést a gyár a cári Oroszországtól. Az 1905-ös vasas-sztrájk késleltette a teljesítést, de megakadályozni nem tudta.

1907. őszére elkészült a fémcső és fémrúd telep, 1909-ben acélhengerművel bővült a fémmű, 1909. nyarán elkészült a járműgyár is.

A meginduló járműgyártás és a nagy kaliberű tüzérségi lövedékek gyártásának beindítási terve azt célozta meg, hogy *Weiss Manfréd* legyen a legnagyobb magyar hadianyag szállító és ennek megfelelően részesedni akart a 10,4 cm-en felüli lövedékek gyártásából is.

Az infrastruktúra jelentősége és háttere a Csepel létesítmény számára

A XIX. század közepére Nyugat-Európa fejlettebb régióiban kialakul a monopolkapitalizmus, melynek folyamán nagymértékű tőke halmozódott fel, amit a gyarmatokon vagy a periféria országaiban fektettek be. Hazánkban 1867. előtt kismértékű volt a tőkebeáramlás, leginkább vasútvonalak épültek (kb. 2000 km). A kiegyezés után a befektetések száma növekedett. Legnagyobb mértékben angol és francia tőke, kisebb mértékben osztrák és cseh tőke kerül Magyarországra. Mivel gazdaságunk ekkoriban erősen függött a külföldi tőkétől, ezért a nyugat-európai válságokat a magyar gazdaság is megérezte. Az első válság 1857-58-ban következett be. A második, ami már európai méretű volt, az 1873-as tőzsdekrach. Magyarországot még két további válság érte: egy agrárválság a századfordulón, és közvetlenül a világháború előtt, 1912-13-ban. (*KŐSZEGFALVI GY. 1993.*)

Mivel a magyar gazdaság tőkeszegény volt, ezért először a hiteléletet kellett megteremteni. Még a kiegyezés előtt alakult meg a **Magyar Földhitelintézet** angol és francia tőkével. 1867-ben a **Rotschild Bank** jelent meg Magyarországon, 1869-ben pedig megalakult a **Leszámítoló és Pénzváltó Bank**. 1873-ig Magyarországon növekedett a tőke- és a hitelállomány. A tőzsdekrachot csak a **Magyar Általános Hitelbank** élte túl, a többi csődbe jutott, a hiteléletet újra kellett éleszteni. Az 1880-as évektől a hitelélet újra fellendült, újjáalakult a **Pesti Magyar Kereskedelmi Bank** és a **Leszámítoló és Pénzváltó Bank**, megalakult a **Magyar Ipari és Kereskedelmi Bank** (német és osztrák tőkével) és a **Magyar Jelzálog Hitelbank**. Ez utóbbi azért lényeges, mert ebben volt a legnagyobb a magyar tőke aránya. A bankok igyekeztek a gazdaság egy-egy ágazatához

kapcsolódni, így a Magyar Általános Hitelbank a közlekedéshez, a Magyar Kereskedelmi Bank Budapest városfejlesztéséhez, a Magyar Jelzálog Hitelbank pedig a mezőgazdasághoz; *ezáltal létrejöttek a konszernek és a kartellek.*

A bankok kiépítették saját hálózatukat, ennek következtében a reformkori 36 hitelszervezet helyett 1900-ban már 2000 működött. A XX. században megjelent a tőkeexport is a Balkán és Észak-Itália felé, ez főként vasútépítéseket jelentett. Másik tendencia, hogy a német tőke egyre nagyobb szerepet kapott.

A hitelélet mellett nagyon dinamikusan fejlődött még a közlekedés, ezen belül is a vasút. A vasútépítés már a reformkorban megkezdődött, *1846-ban a Pest-Vác, 1847-ben pedig a Pest-Szolnok vasútvonalat* adták át. A századvégig további 15000 km vasút épült, és ez lett a meghatározó szállítóeszköz az áruforgalomban. *A vasút centrálisan épült, Bécs és Budapest központtal.* Az emberek szívesen fektettek a vasútépítésbe, mert gyorsan megtérült, és állami garancia volt rá. A nagybirtokosokat is bevonták a vasútépítésbe, mivel azonban nekik nem az volt az érdekük, hogy a faluban álljon meg a vonat, hanem hogy a birtokukon, ezért nagymértékű vesztegetések folytak. Ezt megállítandó, *Baross Gábor* 1890-ben államosította a vasutat, létrejött a **Magyar Államvasutak**. Ekkoriban felgyorsultak a folyószabályozások kettős céllal: az egyik a termőterület növelése, a másik a folyami hajózás elősegítése volt. A tengeri hajózás az 1882-ben Fiume központtal alapított **Adria Hajózási Rt**-nél összpontosult. A közutakat szilárd útburkolattal látták el, ezáltal már nem csak száraz időben lehetett közlekedni az utakon. *Hídépítések is folytak, 1877-re megépült Budapest második hídja, a Margit híd.* Ezeket a munkákat közmunkaként végezték a mezőgazdaságból felszabaduló munkások, csökkentve ezzel a munkanélküliséget. A munkanélküliség problémája a XX. századtól vált ismét égetővé, amikor már megszűntek a közmunkák. Megkezdődött továbbá a távíró és postaszolgálat kiépítése. 1871-ben kiadták az első magyar bélyeget, 1877-ben *Puskás Tivadar* feltalálta a telefonközpontot. 1908-ban az autógyártás, 1914-ben pedig a repülőgépgyártás kezdődött meg Magyarországon.

Magyarországon a mezőgazdaság maradt a meghatározó ágazat. A földek eloszlása aránytalan volt, a művelhető földek 24,4%-a alkotta a gazdaságok 1,1%-át (nagybirtok főleg a Nyugat-Dunántúlon) és a gazdaságok 53,6%-a birtokolta a földek 3,9%-át (törpebirtok). A törpebirtokos képtelen volt megélni 1-5 holdig terjedő birtokából, részben más munka után kellett néznie. A mezőgazdaságot meghatározó latifundiumok és a gazdag paraszti birtokok árutermelést folytattak, a tulajdonosok földjükre

hitelt vettek föl, amiből gépeket vásároltak, korszerűsítettek. Ezeken a birtokokon általánossá vált a (mű)trágyázás és a vetésforgó, ennek megfelelően a búza mellett nagyobb szerepet kaptak a kapásnövények, a kukorica és a cukorrépa, valamint zöldséget és gyümölcsöt is termeltek. ***Ebben az időben végbement egyfajta munkamegosztás a termelésben,*** a történelmi borvidékek mellett kialakultak a hagyma- és a bortermelő vidékek Makó környékén illetve az Alföldön. Ide a homok megkötése miatt szőlőt telepítettek. Az állattenyésztés is változásokon ment keresztül. A vetésforgó lehetővé tette az istállózó állattartás jelentőségének növekedését, csökkent a juh- és a szürkemarhatenyésztés. Fajtanevelések is folytak tej- és húshozamú állatoknál, mint a szarvasmarha, sertés és a baromfi.

A bank a kereskedelmi, ipari szférát tekintette a modernizáció hűzóerejének. A helyes felismerés birtokában „odaállt” ezen szféra korabeli társadalmi és politikai érdekképviselőinek oldalára így, ***mint pozitív externália fejlődött az infrastruktúra és Weiss Manfréd rendelés állománya.***

1910-ben elkészült a ***Kvassay zsilip és az Erzsébetfalva - Csepel HÉV-vonal,*** és 1911 végére a gyárba vezető iparvágány. Eddig a pesterzsébeti állomásról lovaskocsival szállították az alapanyagokat a csepeli gyárba a különféle termékekhez.

1928 – ban a ***Csepeli Nemzeti és Szabadkikötő*** átadása megtörtént, amely a Duna – tengerhajózás központja lett.

1938 – ban megkezdték a ***Tassi zsilip*** építését.

A korábbi, nemzetiségi (sváb) lakosság létszámát sokszorosán felülmúlták a vidékről betelepülők. Erőteljes ütemben épültek az elmúlt évtizedek korstílusát hűen tükröző lakótelepek, közintézmények.

A Siemens - Martin Acélmű alapítása

Az 1909-ben felépített Járműüzem és a 10,4 cm - en felüli tüzérségi löszerek gyártási tervének kivitelezéséhez szükséges alapanyag előállítás céljából Weiss Manfréd acélmű létesítésére adott be kérelmet. Az új gyár felállításának feltételeként 42%-os részesedést kért a 10,4 cm-en felüli lövedékek magyarországi kvótájából, és 5 millió koronás saját tőkebefektetést helyezett kilátásba.

A közös hadügyminisztérium a feltételeket elfogadta. A Pénzügyminisztérium az állami vasművek érdekeit szem előtt tartva, tiltakozott Weiss Manfréd újabb előretörése ellen. A közös Hadügyminisztérium a Pénzügyminisztérium tiltakozására csupán arra volt hajlandó, hogy 45%-ról - 30%-ra változtatta a részesedést Diósgyőr javára, de ragaszkodott a csepeli acélmű telepítéséhez.

Weiss Manfréd – annak ellenére, hogy a kívánt részt nem kapta meg a lőszergyártásból – 1912 májusára felépítette az új acélművet.

Az acélmű létrehozásával egyidőben anyagvizsgáló laboratóriumot is létesített az előállított alapanyagok: öntöttvas, acél, réz és más fémek vegyi összetételének és mechanikai tulajdonságainak ellenőrzésére. Ebben az időben létesült a tervező intézet, a kaszinó és a fürdőépület is.

Külföldi technológia-segítség (know-how)

Az új acélművet – amelyet *Weiss Manfréd* a hadügyi körök támogatásával hozott létre – a Monarchia régi tapasztalatokkal rendelkező gyára, a *Witkowitzi Vasmű* rendezte be, és részt vett az üzem beindításában is.

Az 1911. január 5-én megkötött titkos szerződés fontosabb pontjai az alábbiak voltak:

- A Witkowitzi Vasmű kötelezi magát, hogy a lövedékek előállítására vonatkozó tapasztalatait Weiss Manfréd rendelkezésére bocsátja. Munkásokat és mérnököket is küld Csepelre.
- Weiss Manfréd kötelezi magát, hogy a szerződés tartama alatt minden, a haditengerészetnek szállított lövedék után 3,5 %-ot fizet Witkowitznak.
- Witkowitz támogatja Weiss Manfrédot a Hadügyminisztériumnál, hogy a haditengerészet részéről a 30,5 cm-es ágyúlövedékek szállítását elnyerje.
- Weiss Manfréd minden új berendezést, amelyet csak külföldön lehet kapni, csakis Witkowitztól vehet meg.
- Weiss Manfréd a Witkowitztól átvett tapasztalatokat nem adhatja át más gyáraknak, olyan gyáraknak sem, amelyben Weiss Manfrédnek érdekeltsége van.

Witkowitz az acélmű felépítéséhez szükséges technológiai berendezéseken kívül munkásokat és mérnököket is adott a beindulás elősegítésére.

A Witkowitzi Vasmű gazdái, az osztrák Rotschildok szoros kapcsolatban álltak az osztrák hadügyi körökkel, ezért érkeztek azok a nagy haditengerészeti megrendelések, amelyeket Weiss Manfréd a Witkowitzzal kötött szerződés után kapott.

A 30,5 cm-es lövedékekből 1912-ben 800 000, 1913-ban már 1 400 000 és 1914 első felében 700 000 korona értékben szállított a haditengerészetnek.

A közös hadsereg nagy kaliberű, 10,4 cm-en felüli lövedékeinek 20 %-át a W. M. állította elő.

A Weiss Manfréd gyár állandóan bővítette termelését, felhasználta az állami kedvezményeket, amit 1909-ben az összes üzemére egészen 1914-ig kiterjesztett.

1913-ban ismét kért szubvenciókat és bővítette az acélművet, az öntödét, az ágyúlövedék-gyárat és katonai járműgyárat indított be.

Tervszerűen egészítette ki a gyárat fém- és acélművel, öntödékkel, hengerművekkel, mindenféle alakító, forgácsoló, hőkezelő, kikészítő és kiegészítő üzemekkel.

A Weiss Manfréd gyár fejlődése a magyar iparfejlődés történetében egyedülálló módon a hadianyag termelés bővítésén alapult, és túlnöve az egyéni vállalat kereteit 1914. január 1-én családi részvénytársasággá alakult át. ***Létrejött a Weiss Manfréd Lőszer, Acél- és Fémművei Rt.***

Weiss Manfréd fiai bekerültek az igazgatóság tagjai közé. A fő részvényes ***Weiss Manfréd*** lett, 10 millió alaptőkéből 9,6 millióval, ezen kívül a rokonsági részesedés csak 0,5 milliót tett ki.

Az acélmű első éveinek története

Az acélgyártó üzemet a lehető leggazdaságosabban működő gyár-egységévé szervezték. Maximális önállóságra törekedtek, az acélgyártáshoz szükséges tűzálló masszák előállítására golyósmalmot állítottak fel, ahol feldolgozták a kemencék és az öntőcsarnok tűzálló téglatörmelékeit. A magnezit- és samott-téglák őrleményeit, amit tűzálló agyaggal keverve

kemencejavító masszának és az öntőberendezések előkészítéséhez öntőlap beöntőtölcsér és üstfalazó, valamint karbantartó anyagként használták fel.

A golyósmalomban őrlték az antracitot, a tűzálló agyagot és a törött grafit- és szénelektrodákat is. Minden hulladékot igyekeztek hasznosítani.

A Siemens-Martin kemencék csarnoka a Nagyalapács Üzemmel párhuzamosan épült fel.

A kemencék kiszolgálására berakódarut és futódarut rendszeresítettek.

A betétanyagot feladóliften juttatták fel a kemencepódiumra 500 mm nyomtávú keskeny vágányon. A keskeny vágány, a kemencesor előtt haladt el, és a kemencesor északi végén úgynevezett leadóliften hagyta el a kemencéket.

A feladólifttől az adagoló kocsit kézi erővel tolták vissza az ócskavas telepre. Az ócskavas telepen a nehéz hulladékot mágnes daruval, a könnyű hulladékot kézi erővel adagolták az adagoló kocsikba. Az adagoló kocsin két darab adagolóteknő volt elhelyezve, amit úgy kellett megrakni, hogy a két teknőt külön-külön leemelve, ne hulljon le a rakomány. A megrakott adagoló kocsik mozgatása a mérlegházig, majd onnan mérlegelés után a feladóliftilig, minden kézi erővel történt.

A Martin-kemencéket kezdetben generátorgázzal üzemeltették. A generátorgáz a jelenlegi Fő út mellett a Martin csarnok északi oldalán helyezkedett el.

A kemencék üzemeltetéséhez szükséges ócskavasat Budapestről szereztek be. A főváros környéki gyárak és háztartások hulladékai bőségesen ellátták az acélművet ócskavassal.

A nyersvasat Resicáról, Vajdahunyadról és a Rimamurány-i kohóművektől szereztek be. Az ötvöző anyagokat külföldről kellett vásárolni.

A Martin-kemencék betétanyagának előkészítését abban az időben daraboló ollókkal, mechanikus bálázó préssel kezdték el.

Az első világháború után beszereztek még egy hidraulikus bálázó prést, mert a betétet teljes egészében ócskavas képezte, amit kevés öntvénytöredékekkel és koksszal karbonizáltak fel.

Az 1920-as években vezették be az autogén és az elektromos darabolást. Az öntvények darabolására pedig törömművet állítottak üzembe a Duna parton. Az ócskavas – térségen 2 db emelődaruval történt a betétanyag előkészítése és adagolóteknőkbe rakása.

Nagyon sok munkát kellett kézi erővel végezni. A daraboló ollók által felaprított anyagokat, a nyersvasat, és a könnyű darabos hulladékot is kézi erővel rakták az adagolóteknőkbe.

Az 1910-es évek elejének recessziós jelenségeit a csepeli gyár nem érezte meg, mert a honvédség megrendeléseit a saját tüzérség kiépítésével megnöttek.

A világháborút megelőzően azonban egyes üzemekben háromnegyedére csökkent a munkáslétszám, csak egy műszakban termeltek, és 1914 májusában a Weiss Manfréd gyár csak fele kapacitását használta ki. A termékek megoszlása 2/3 részben kereskedelmi áru, 1/3 részben hadi-cikk volt.

A világháború időszakára a Weiss Manfréd gyár nemcsak a hadsereg legjelentősebb lőszerszállítója lett: termékei Európa számos országában is piacra találtak, még Portugál Nyugat-Afrikában is.

A Gyár az Első Világháború éveiben (1914—1919)

Az első világháború idejére a csepeli gyár nagy potenciájú, vertikális jellegű, modern hadianyag gyárrá fejlődött. A haditermelés fokozására erőteljesen növelték a létszámot, bevezették a három műszakos termelést a legfontosabbnak ítélt üzemekben. Ezekben a munkahelyeken 20% béremelésben és éjszakai pótlékban részesítették a munkásokat. A munkaerő nagymértékű felduzzasztása mellett a hadiigények megnövekedésének kielégítésére Weiss Manfréd 1915 folyamán 12,6 millió koronás beruházást hajtott végre. Ez azt eredményezte, hogy a Skoda gyár mellett a csepeli vertikum a Monarchia második leghatalmasabb hadiüzeme lett.

Az új csarnokok elhelyezésére – főleg kisajátítások révén – újabb és újabb területeket csatoltak a gyárhoz. A tüzérségi és gyalogsági lőszer-gyárban fejlesztették a gépparkot és az alapanyaggyártó **Siemens - Martin acélművet** is. (RÁCZ J. 1986.).

A gyalogsági lőszertermelés kezdetben egymillió körül mozgott, később 1,25 – 1,40 millióra növelték. 1914 végén a hadügyi tárca teljes gyalogsági töltényszükségletének 57%-a Csepelről került ki.

A lőszergyártás fokozásához mind több fémre és acélra volt szükség, ezért 1915-ben a 2 db 10 tonnás SM kemencét 15 tonnásra bővítették fel, és építettek még három új SM kemencét, kettő 32 tonna és egy 28 tonna kapacitásút.

A Weiss Manfréd gyár 1914-1918 között 1 498 430 500 db gyalogsági és 99 961 663 db tüzérségi lőszer gyártott.

A hadimegrendelések növelték a minőségi és ötvözött acélszükségletet is, melynek kielégítésére 1916-ban a Martin öntőcsarnok mellett felépítettek egy 6 tonnás, Herault rendszerű, ívfényes kemencét.

A háborús fellendüléssel rohamosan növekvő termelés már 1916-ban anyagihiányt okozott, ezért a háború utolsó éveiben a Martin betétet ócskavas-nyersvasról ócskavas-koksra kellett átállítani. A technológiai változtatást sikeresen megoldotta a Martin műszaki és fizikai gárdája, mert ezzel a technológiával hosszú ideig gyártották az acélt.

A világháború első éve a W. M. Rt. számára igen előnyös helyzetet teremtettek. Előnyük származott abból is, hogy *Weiss Manfréd alelnöke volt a GYOSZ-nak, a Gyáriparosok Országos Szövetségének is.* Ennek fennhatósága alatt dolgozott a háborús években létrehozott „**Magyar Szent Korona Országainak Fémközpontja Rt.**”, amely a fémek beszerzését és elosztását végezte. A fémközpont vezetőségében ott található *Weiss Manfréd két veje: Kornfeld Móric és lovag Wahl Oszkár* is, akik közvetlenül képviselték a W. M. Rt. érdekeit.

A csepeli gyár telepei a háború éve alatt gyorsan fejlődtek. A munkáslétszám 1914-ben 10000 fő, 1916-ban 22000 fő és 1918-ban 28000 fő volt. A munkásfelvételek intézésére 1915-ben létrehozták a **Munkásirodát**. Ez a szervezet a gyár vezetőinek érdekét és a katonai ellenőrzés megkönnyítését szolgálta. Az épületek száma 1915-ben 120, 1918-ban 216 volt, alapterületük 2,5-szeresére növekedett.

A gyár területe 230 hektárra növekedett, ebből a beépített terület 37 hektár volt.

A géppark 50 %-kal nőtt és teljesítménye elérte a 30 000 lóerőt.

A háború ideje alatt napi 10 t vörösréz és 2 t sárgarézolvasztó kapacitást hoztak létre.

A haditermelés fejlesztésében nagy szerepet játszott az állam, hiteleket folyósított, szubvenciókat adott a hadiszállító vállalatok segítésére.

A háborús fejlődést jól érzékelteti néhány adat. Az a tény, hogy 12,6 milliót tudott beruházni egy év alatt, egymagában is tiszteletet parancsol. A munkáslétszám kétszeresére emelkedett. Az ingatlanok az eredetinek nyolcszorosára, a gépek, berendezések értéke pedig a kétszeresére nőtt.

A gyárat a háború éveiben katonai irányítás alá helyezték, a munkások legkisebb szervezkedését is kíméletlen katonai erőszakkal megakadályozták vagy megtorolták.

A Weiss Manfréd Művek nagyarányú fejlődésének - egy időre - a háború összeomlása vetett véget. A háborús kimerülés jelei Csepelen a lőszergyártás alakulásában mutatkoztak meg a legélesebben. Az 1916-os gyalgosági és az 1917 - es tüzérségi lőszergyártási csúcspontot rohamos visszaesés követte. Weiss Manfréd, aki a korábbi időszakokban is mindig a fejlesztésben látta a recessziós jelenségek leküzdésének módját, 1917-től már a béketermelésre való átállásban látta a megoldást. Az új beruházása-it már a termékválaszték kiszélesítésére irányította.

1918 végére megszűntek a katonai megrendelések, súlyosabbá vált a szén- és nyersanyaghiány, s a termelést akadályozta a munkásokat sújtó éhínség is.

Csökken a termelés, a gyárat államosították.

1919 nyarán naponta mintegy 1 millió töltényt és 6 - 7 ezer db tüzérségi lövedék volt a gyár kibocsátása.

A csepeli üzemeket is súlyos csapás érte. A megszálló román csapatok 1600 vasúti kocsin elvitték a gyár legértékesebb berendezéseit, a teljes nyersanyagkészletet, kész- és félkész termékeit, a gyárat szinte kiürítették.

A gyár visszakerült a Weiss család tulajdonába, ezzel történetének első szakasza 1919-ben le is zárult.

Az első világháborút követő évek (1920 – 1929)

Az Első Világháború befejezése után szükségszerűen béketermelésre kellett átállni, mert a békeszerződés korlátozta a hadianyag termelést. A béketermelésre történő áttérést nehezítette a technikai nehézségeken túlmenően a nyersanyaghiány és a gépi berendezések jelentős mennyiségének leszerelése. Az átállást nagy állami segítséggel, rendkívül rövid idő alatt valósították meg.

Weiss Manfréd és a **Magyar Hadügyminisztérium** mindent megtettek, hogy átmentsék a fontos hadianyaggyárat. A béketermelésre úgy kellett áttérni, hogy a román megszálló hatóságok által le nem szerelt hideg- és melegszajtoló berendezéseket jól ki lehessen használni.

Az első „**béketermék**” az eke volt, amit a mezőgazdasági kisgépek sora követett.

A Földművelésügyi Minisztérium már 1920 nyarán 10 000 db eke-re adott megrendelést.

A hidraulikus présekkel naponta 500 db ekevasat tudtak gyártani.

A legnagyobb méretű lövedékprést, amelyen a 30,5 cm-es ágyúlövedéket gyártották, tejeskannák gyártására használták fel. A gyár műszaki alkalmazottai ebben az időben számtalan ilyen tanúságát adták leleményességüknek és tudásuknak.

1921-ben a Fémmű egyik lemezhengerművét alakították át vaslemez-hengerlésre, ami egész sor feldolgozó üzem megindítását vonta maga után.

A lemezfeldolgozó üzemek közül legfontosabb volt a zománcedénygyár létrehozása, melyet a lemezfeldolgozó üzembe helyezése követett, ahol horganyzott kályhák, takaréktűzhely, füstcső stb. termelését kezdték el.

1922-ben meghalt a gyáralapító Weiss Manfréd, és a gyár irányítását két fia vette át: Alfonz és Jenő báró. A Weiss testvérek szakképzett, ügyes üzletemberek voltak. Nagy gondot fordítottak a kiváló műszaki és szakmunkásgárda kialakítására, akik azután a gyár legnehezebb feladatait is megoldották.

A gyár új vezetői alkalmazkodtak a háború utáni valós helyzethez. Kihasználták az országban mutatkozó háború okozta anyaghiányt, a gombostűtől a patkószezen át a repülőmotorig 160 féle árut gyártottak.

Az 1924 közepén végrehajtott stabilizáció és a védővámok életbe léptetése 1925-ben a termelés élénkülését eredményezték. **A Weiss testvérek a fellendülés fokozására egymás után álltak rá a Magyarországon eddig nem gyártott, keresett cikkek készítésére:**

- 1925-ben beindították a tűzhelygyártást.

- 1927-ben szerződést kötöttek a kincstárral repülőgép és katonai járművek gyártására.
- 1928-ban ráállnak a kazángyártásra, és beindították a középhen-gersort a D = 144 - 219 mm-es acélcsovek gyártására.
- 1929-ben a kerékpárgyártást honosították meg.
- A traktor és varrógépgyártás kezdete is erre az időre esik.

Az I. Világháborút követő 11 éves időszakban a gyár műszaki ter-melési tevékenységére az volt a jellemző, hogy a piac kívánalmainak megfelelően rendkívül gyorsan, egyszerűen, rugalmasan és hatékonyan alakították át a termelés szerkezetét a profit megszerzése érdekében. Ezt segítette, hogy a Horthy-Magyarország számára is nagyon fontos volt a jól bevált hadiüzem átállítása béketermelésre, mert így tudták hadiüzem-nek átmenteni.

A Weiss család sikeresen oldotta meg a gyár átállítását és továbbfej-lesztését, miközben továbbfejlődött műszaki és szakmunkásgárdája is.

Ez idő alatt a termelés (átszámítva) 2,2 millióról 60 millió pengőre növekedett, a termelési struktúra pedig teljesen átalakult.

Az acélgyártás alakulása és technikai fejlődése 1929 - ig

Az Első Világháború után az acéligény visszaesett. A Martin üzem abban az időszakban csak részlegesen volt foglalkoztatva. A névleges tel-jesítőképességnek csak 20 - 25 %-a volt kihasználva, ezért az 1920-as évek elején az 5 db Martin kemencéből a 15 tonnás kemencét lebontották. A megmaradó 4 kemencéből kettő üzemelt. Egy kemence mindig javítás alatt állt. A pangás időszakát a gyár tulajdonosai korszerűsítésre használt-ák fel, amit csak a nagy tőkével rendelkező vállalatok tehettek meg.

1923-ban a Siemens - Martin kemencék fejeit Moll-rendszerű fejek-re építették át. Az Acélöntöde csarnokában pedig egy 3 tonnás csepli tervezésű ívfényes elektromos kemencét állítottak üzembe, ami rendelés-hiány miatt csak 1924-ben kezdett üzemelni.

A polgári termelés térhódításával fokozatosan javult az acélmű ter-melési kapacitásának kihasználása. **A fő termékcsoportok:**

- a mezőgazdasági gépek,

- a hengerelt acéllemezek,
- a varratnélküli csövek, melyek alapanyagát az Acélmű állította elő. A legigényesebb feladat - ezek közül - a zománcozott edényekhez szükséges mélyhúzható lemezek alapanyagainak előállítása volt.

A mélyhúzható acél nagy gonddal előállított terméke volt a Martin üzemnek.

A csőgyártáshoz szükséges alapanyagot, a 95 – 185 mm-es körönte-
cseket a 6 tonnás Herault kemencékben gyártották.

Az 1923-as év nagy jelentőségű volt a Martinmű dolgozói életében, mert ekkor fejeződött be a 8 órás munkaidőért folyó harcuk. A Martinmű beindítása óta, 1912 -től 12 órás műszakokban dolgoztak. A munkaszüneti napokon pedig a kemencéknél dolgozó olvasztárok 24 órát teljesítettek, mert csak így lehetett a műszakváltást megoldani.

A munkaszüneti nap általában a vasárnap volt. Ilyenkor karbantartás, kemencefenék javítás volt, amikor csak a kemencések és néhány adagoló munkás dolgozott. A többi részlegnek, az öntőcsarnoki kokillásoknak és az ingottéri (kokilla öntőtér) dolgozóknak szabad vasárnapjuk volt. A 8 órás munkaidő bevezetésével a vasárnapi munkaidő a kemencéseknek 12 órára csökkent, a többi részlegnél szabad szünnap volt.

A Világ gazdasági Válság hatása az acélgyártásra (1929 – 1933)

A háború utáni fellendülést megszakította az 1929-ben kirobbant gazdasági világválság.

Csepelen a gazdasági válság az egyes ágazatokon és üzemeken belül is differenciáltan jelentkezett. A kerékpár, a varrógép, a motorkerékpár, az elektróda, a Bergmancső stb. termelése, amelyek új importkiváltó cikkek voltak, csak a válság utolsó éveiben zuhantak vissza minimálisra vagy nullára. A varrógép gyártása teljesen szünetelt, kerékpárból 1932-ben már csak 2834 db-ot állítottak elő, mert a válság utolsó éveiben nem volt fizetőképes kereslet.

A gyár egészében a termelés 40%-al, a létszám 30 %-al, 5000 fő alá csökkent.

Az Acélműben 35%, a Csőgyárnál 7%, a Martinműben 43% volt a termelés visszaesés.

A válság átvészelésében jelentős szerepet játszott a Weiss család és a kormányzati köröknek hagyományosan jó kapcsolata, összeforrottsága. A honvédség 1931 márciusában 50 terepjáró gépkocsi alvázat, majd 420 db vontató traktort rendelt. A traktor gyártásához a gyár megvette a Fiat cég „Pavesi” traktorának licencét. A költségeket az államra hárította.

A **Pénzügyminisztérium** jelentős összegeket folyósított a vállalatnak a felgyülemlett adósságok kifizetésére, ezen kívül kedvező vámpolitikával segítette a hazai értékesítést.

További segítséget jelentett az államtól, hogy 1931 nyarán a **Honvédelmi Minisztérium** és a **Weiss Manfréd Rt.** között egyezség jött létre, melynek értelmében a minisztérium kötelezettséget vállalt évi 5 millió pengő értékű lőszer megrendelésére. Ugyanakkor megállapodtak abban is, hogy a honvédség 15 évig a repülőgépek mellett kerékpár, motorkerékpár, terepjáró gépkocsi és tüzérségi vontató szükségletét kizárólag a Weiss Manfréd Rt.-nél szerzi be. Megrendeléseket biztosított az állam a közmunkaprogram kidolgozásával is. Ebben csatorna és vízvezeték építési munkák is szerepeltek, s az ehhez szükséges csövek az Rt. csőgyárának nagy megrendelést jelentettek.

Struktúraváltás és az acélgyártás korszerűsítése

A gyár tulajdonosai a válságból való kiutat a gyártmányválaszték bővítésében látták. Megkezdtek a hegesztőelektródák gyártását, köztük az öntöttvas hegesztőpálcáét is. A kerékpár mellett megkezdtek a 98 cm³-es segédmotoros kerékpárok gyártását is, de a legjelentősebb volt az 1930-ban a német **Pfaff** cégtől vásárolt licenc alapján a varrógépgyártás megszervezése. 1931-ben már napi 100 db-ot gyártottak, de a válság miatt a termelés 1932-ben leállt, és csak 1934 - ben indult meg újra. A varrógépek öntvényigénye jelentős volt.

1932-ben a válság ideje alatt korszerűsítették a SM kemencéket is. Európában elsőként alkalmaztak krómmagnezit kemenceboltozatot, amelynek a tartóssága közel négyszer nagyobb, mint az addig alkalmazott szilikátboltozatoké volt. Amellett kedvezőbb feltételeket biztosított a nagyobb tisztaságú acélok gyártására is. Ugyanakkor korszerűsítették a kemencék tüzelését is, generátorgázzról olajtüzelésre tértek át, ami szintén előnyös feltételt teremtett a jobb minőségű acélok gyártására. A Martin

melletti csarnokban pedig újabb 6 tonnás Herault kemencét helyeztek üzembe.

A Martinmű korszerűsítésével egyidejűleg az Acélmű más üzemiben is korszerűsítettek. Az acélhengerműben is bővítették a hevítő kemencét és ott is átálltak az olajtüzelésre. A hengersorokat is kibővítették, a nagyhengersoron egy előnyújtó és két készre hengerlő állványon, a kishengersoron pedig ugyancsak egy előnyújtó és két készre hengerlő állványon végezték a hengerlést.

A gazdasági válság időszakában a **Csőgyár** volt a legnagyobb acélfelhasználó. Az 1920-ban létesült üzem 1931-ben már 21000 tonna melegen hengerelt acélcsővet gyártott, aminek a csőöntecs igénye meghaladta az évi 25 000 tonnát.

A II. Világháború előkészítése (1933—1939)

A Martinmű termelésének volumenét a gazdasági válság után is a melegen hengerelt acélcső termelésének alakulása szabta meg. 1932-ben elkezdődött a hazai olajbányászat, ami az egyedülálló csepeli csőgyár termékeinek gyors felfutási lehetőséget biztosított.

A csőgyártás mellett az 1930-as évek közepe táján a belföldi acélfelhasználás is élnékülni kezdett, így az acélgyártás dinamikus fejlődése következett be.

Az acéltermelés 1935-ben elérte az 1929. évi szintet. 1936-ban azonban ismét ugrásszerűen megemelkedett, mert 1936-ban üzembe helyezték a Csőgyárban az Erhardt – féle cső tolópadot, ami az acéligényt kb. 20 000 tonnával növelte meg.

Az 1935 – 37-es években 6,5 millió pengőt fordítottak a **Csepel Művek** fejlesztésére. Ezekben az években elkezdődött a magyar és a nemzetközi fegyverkezés. A nemzetközi fegyverkezési konjunktúra hatására a csepeli gyár is jelentős rendelésekhez jutott. Nagy mennyiségben szállított löszert Görögországba, Olaszországba, Kínába, Portugáliába és Dél-Amerikába.

A válságot követő években rohamosan növekedett a kerékpár termelése is, 1938-ra elérte a 67574 darabot.

Az 1932-ben végrehajtott tüzelésátállítás és a korszerű króm magnet kemenceboltozat alkalmazása nagymértékben megnövelte a SM ke-

mencék termelékenységét. A rendelésállomány növekedése, a háborús készülődés lehetővé tette, hogy az acéltermelés 1938-ra az 1928. évinek a kétszeresére, 43 664 tonnáról 86 717 tonnára növekedjen.

Az 1938. év tavaszán Darányi miniszterelnök által meghirdetett „győri program” egy milliárd pengő beruházást irányzott elő a hadsereg fejlesztésére, amit később 822 millióval megemeltek. A végrehajtás idejét pedig 5 évről 2 évre módosították.

A csepeli gyárba a program keretében 100 millió pengőt fektettek be a hadianyag-kapacitás bővítésére. Az 1938. év második felében a gyár 20 milliós megrendelést kapott lőszer és repülőgépgyártásra.

A Gyár és az acélgyártás alakulása a II. Világháború éveiben

A háborúra való közvetlen felkészülést a gyártási program jelenti. Ez az I. Világháborúhoz hasonlóan újabb óriási megrendeléseket jelent a W. M. - Rt. nek.

A gyártási program keretében nagy mennyiségű 3 tonnás csapat szállító terepjáró gépkocsit rendelt a honvédség. A Botond programon belül a lengőkarok, a sebességváltó-házak, kormánykapcsolók, láncterelő kerekek öntvényeit és a CrV (cróm – vanádium) acélból előírt hernyótalpas hadigépek lánctagjait az Acélöntöde gyártotta és a Martinmű ivfényes kemencéi szolgáltatották hozzá a folyékony acélt, amelyek szigorú katonai előírások szerint kerültek átvételre.

1940-ben megindult a „Turán” közepes harckocsi, 1941-ben a „Csaba” páncélkocsi és a „Zrínyi” rohamlöveg gyártása.

A nagy hadimegrendelések kielégítésére ismét növelték az acélgyártó kapacitást. A II. sz. 28 tonnás kemencét 1940-ben 32 tonnásra építették át csepeli tervek alapján. Ez volt az első hazai gyártású Martin kemence. A Martin üzem így már 3 db 32 tonna névleges kapacitású kemencével rendelkezett, ami egyszerűsítette az üzemvitelt.

A **Honvédelmi Minisztérium** 1938 – 40 között jelentős hiteleket is biztosított fémtartalékok beszerzésére: réz, ón, ólom és alumínium stb. Ez biztosította a haditermelést akkor is, amikor a blokád miatt megszűnt a tengerentúli szállítás.

A gyorsütemű, nyílt fegyverkezés következtében újabb hatalmas fejlődés vette kezdetét. Rohamosan nőtt a gyári munkások száma is,

1940-ben 30 ezer, 1943-ban elérte a 35 ezret. **1941 nyarán Magyarország is csatlakozott a Szovjetunió elleni háborúhoz.** Az ország hadba lépése a hadiipar továbbfejlesztését vonta maga után. *A repülőgépgyártást megsokszorozták, és létrehozták a Dunai Repülőgépgyárat a Goring és a WM gyár érdekeltségében,* amibe 95 millió pengőt fektetett be a W. M. Rt. A gyár háborús termelésében nagy teret kapott a harckocsi és a páncéljárművek gyártása is.

A hatalmas hadimegrendelések hatására az acéltermelés gyors ütemben fejlődött, 1940-ben elérte a 138 000 tonnát és 1943-ig ezen a szinten ingadozott. Az 1944-es bombatámadások következtében az acéltermelés 81 854 tonnára esett vissza. A bombatámadások a Martin-kemencében nem okoztak jelentős károkat, de a gyakori légiriadók miatt a dolgozók munkaidejük nagy részét az óvóhelyeken töltötték. Ezek a munkamegszakítások nagymértékben visszavetették a termelést.

A gyárat 1944. április 3-án éjjel érte az első bombatámadás, a leg súlyosabb július 27-én következett be. A termelés 1944 közepétől rohamosan csökkent. Az előrenyomuló szovjet csapatok elől a német és a magyar hadvezetés a fontosabb termelő berendezéseket, nyersanyagokat és félkész termékeket Németországba szállította. *Az Elektro acélmű három kemencéjét Engerauba és sok ötvöző anyagot, nyersvasat szállítottak Németországba. Egyetlen elektro kemence, a III. számú maradt meg, amit helyre lehetett állítani.*

A második világháborút követő évek (1946 – 1947)

A szovjet csapatok 1945. január 9-én szabadították fel a Csepel szigetét. A gyár a szovjet katonai parancsnokság irányítása alá került, amely saját céljainak elérése érdekében akarta beindítani a termelést. A Martin-kemencék a háborút szerencsésen átvészelték, üzemképes állapotban voltak. Az elektro kemencék közül csak egy db 3 tonnás kemence volt üzemképes.

A Hengerművek, a Csőgyár- és a Préskovács üzem is elég használható állapotban maradt.

A termelés beindítását azonban *gátolta a nyersanyaghiány,* nem volt tűzifa, fűtőolaj, égetett mész, magnezit szemcse a kemence karbantartásához. A szovjet parancsnokság rövid idő alatt a hiányzó anyagokat beszerelte és március közepén beindulhatott az acéltermelés, így a *Hengerművek és a Csőgyár* anyagellátása biztosítva volt.

A beinduló részleges termelést azonban a kezdetlegesség és a bizonytalanság jellemezte. Az élelmiszerhiány és a rossz munkakörülmények miatt alacsony volt a munkateljesítmény és magas volt a selejt mennyiség.

Az 1945. március végi munkaverseny-felhívásra munkaverseny felajánlások születtek, javult a munkafegyelem. A Csepel Művek első megrendelője a szovjet hadsereg volt. Az első jelentősebb rendelést már februárban megkapta a csepeli gyár. 75 000 db gyalogsági ásó, ugyanannyi utászásó, 25 000 db balta, 30 000 db csákány, 50 db burgonyafüllesztő.

Az első megrendelést továbbiak követték. ***Gyártott a csepeli gyár a szovjet hadseregnek harcokosi alkatrészeket, teherautó karosszéria alkatrészeket, vasúti csapágyakat, ácskapcsot, lópatkót, patkósarkot, különféle szöveget, csavarokat a hidászoknak.*** A Csőgyár február közepén már szintén hadimegrendelésen dolgozott, 400 db 20 méter hosszú, különleges acélcsővet gyártott a déli összekötő vasúti híd mellett építendő szükséghidhoz.

A hadimegrendelések mellett megindult a polgári célokat szolgáló cikkek termelése is az üzemi bizottság kezdeményezésére. A dolgozók életkörülményei 1946-ban az infláció következtében nagyon leromlottak. A fizetésükön mind kevesebbet lehetett vásárolni, ezért a vállalat által megállapított kalória szükségletet élelmiszerben kapták meg.

1946. augusztus 1. után a forint megteremtésével rohamosan javult a dolgozók helyzete.

A stabilizáció idejében a Martin kemencék teljes kapacitása megvolt, az elektro kemencék közül csak az indukciós és egy 3 tonnás Herault - féle kemence üzemelt. ***Az acéltermelés elérte az 1938. évi szintet.***

A Durva-és Finomhengermű teljesen rendben volt, a lemezhengermű 75%-os kapacitással dolgozott. A Csőgyár teljes kapacitása rendelkezésre állt, de csak 66%-os kapacitással dolgozott, mert a belföldi piac a termelésnek csak egy részét tudta felvenni. ***A stabilizáció után az acéltermelés fokozatosan emelkedett.*** Ebben az évben meghaladta az 1938. évi szintet. 1947-ben üzembe helyeztek egy 6 tonnás Herault kemencét, ami hozzájárult az acéltermelés növekedéséhez.

A mintegy 110 éve alapított csepeli gyártelep elődje 40 munkást foglalkoztató üzem volt. Az alapítást követően húsz év elteltével, első sorban a hadiipar igényeinek kielégítésére már húszezren dolgoztak itt, a második világháborút megelőző években pedig harmincötezen. A há-

borút követő újjáépítés, és a szocialista nehézipar terjeszkedésének eredményeként a lemagasabb foglalkoztatottság a 40 ezret is elérte.

Felhasznált irodalom:

1. ***Adamovics Jenő:*** 90 éves a Csepel Vas és Fémművek. Bp. ISZI, 1982. 168 P.
2. ***Beluszky Pál:*** Magyarország településföldrajza. Bp., Pécs, Dialóg Campus, 1999., 584p.
3. ***Fónagy Z.:*** 1998. Budapest gazdasága 1873-1944. In: Budapest gazdaságának 125 éve. Bp. pp. 42-45.
4. ***Kőszegfalvi György – Sikos T. Tamás:*** Városok és falvak infrastruktúrája. Bp. MTA FKI, 1993. 123 p.
5. ***Rácz József:*** 75 éves a vas- és acélöntvénygyártás Csepelen. Bp. CsM, 1986. 230 p.
6. ***Tóth József - Vuics Tibor:*** Általános társadalomföldrajz. 1. Bp.; Pécs, Dialóg Campus, 1998. 449 p.