

GYÁRTÖRTÉNET

A Weiss Manfréd Művektől napjainkig

Csepel község és a családi gyár

A magyar gyáripar kialakulásától kezdve nagymértékben a fővárosban koncentrált. Ezt a folyamatot természeti és társadalmi-gazdasági tényezők is ösztönözték. A természeti adottságok közül főként a Dunát kell kiemelni, amely a legfontosabb vízi útként és az ipari vízigény kiszolgálójaként egyaránt fontos szerepet játszott a folyamatban. A koncentrációt erősítette a sugárirányú közlekedési fővonalak budapesti összefutása, az itt összpontosuló nemzetközi árucseré, a dorogi és a nógrádi szénmedencék közelsége.

A hazai iparfejlődésben kulcsszerepet játszott az állami megrendelés. A közös osztrák–magyar birodalmi intézmények megrendeléseiből a magyar gazdaság is részesült a kvóta (a közös birodalmi költségekhez való hozzájárulás) arányában. Weiss Manfréd gyárkomplexumának kiépülésében például alapvető szerepe volt a hadsereg fegyverrendeléseinek.

Weiss B. Adolf ismert terménykereskedő és malomrészvényes családjának legidősebb és legifjabb gyermeke: Weiss Berthold és Manfréd első ipari vállalkozásukat, az Első Magyar Konzervgyárat 1882-ben alapították a Közvágóhíd mellett. (Weiss Manfréd ekkor 25 esztendő volt.) Az évtized közepétől a konzervdoboz-gyártás kiegészült további fém tömegcikk termelésével. A dinamikus fejlesztési célok – és egy szerencsétlenséggel végződött robbanás – a Weiss-fivérek arra készítették, hogy új gyártelep után nézzenek, Budapesten kívül. Választásuk – rendkívül jó üzleti érzékről tanúskodva – Csepelre esett. Bérbe vették a Duna partján a János-legelőt és 1892. december 10-én benyújtották a „telep- és építési engedély” iránti kérelmüket. A ráckevei főszolgabíró 1893. január 12-én adta ki a telepengedélyt „fegyvertöltény hüvely felszerelési gyár” létesítésére.

1892 decemberében megkezdődött a gyártelep építése. Négy év múltán már kirajzolódtak a leendő hatalmas komplexum körvonalai. A Monarchia közös hadügyminisztériumának megrendeléseit bírták rá az alapítókat a fémhengermű, a rézolvastó és a vörösréz hengerde létrehozására.

1896-ban Weiss Bertholdot országgyűlési képviselővé választották, s ezt követően kivált a gyár irányításából. A millenniumi ünnepségek közepette, 1896-ban Weiss Manfréd csepeli előnévvel magyar nemesi címet kapott Ferenc Józseftől. Nemesi címerében Weiss Manfréd büszkén vállalta feltörekvő polgári származását.

A csepeli gyár egyre újabb és korszerűbb termékeket kínált a közös hadigazgatásnak, így sikeresen jutott túl a magyar gazdaság válságos ciklusain. A fejlődés újabb markáns állomását jelentette – a Fémműt követően, 1911–12-ben – az Acélmű és az Öntöde

létesítése. Weiss Manfréd szakembereket képzett és csábított el máshonnan, s az acélmű beindításával elkezdődhetett a nagy kaliberű lövedékek sorozatgyártása. Két 10 tonnás martinkemence, hét gőzkalapács, négy hidraulikus prés és egy 600 mm átmérőjű kupolókemence adta az acélipari termelés technikai bázisát. A gyár 1913-ban már közel 5000 embert foglalkoztatott. A tízes évek elején a Weiss Manfréd Lőszer-, Acél- és Fémművek Rt. felkészülten várta a világháborút: a termékeknek ekkor mindössze egyharmada volt hadicikk, de a gyárat könnyedén át lehetett állítani a haditermelésre.

Az első világháború hatása a gyár fejlődésére

A háború éveiben a munkáslétszám megközelítette, sőt esetenként meg is haladta a 30 ezer dolgozót. Négy év alatt 1,5 millió darab gyalogsági és 9,96 millió tüzérségi lőszer készült a gyárban. Bővítették az alapanyag-gyártó üzemeket, elindult az elektro-acél gyártás, s már 30 kilométer iparvágány segítette a belső szállítást a gyárban.

A szarajevói merénylet után elérkezett Weiss Manfréd pillanata. A gyárban éjjel-nappal folyt a munka, és nagy beruházásokkal zajlott a termelés bővítése is. A gyár alapterülete háromszorosára, a beépített terület a négyszeresére növekedett. A gyáépületek száma meghaladta a kétszázat, s a géppark is megtöbbszöröződött. Az üzem teljes termelése 3,7-szeresére emelkedett. A csepeli termelésen felül a Weiss-birodalom melléküzeme, a soroksári úti konzervgyár ötezer munkással dolgozott, 1915 márciusától pedig 600 munkással beindult a kőbányai konzervgyár is.

Csepel minden képzeletet felülmúló mértékben termelt és jövedelmezett, s így Weiss Manfréd az ország legnagyobb adófizetője lett. 1917-ben 34 millió koronát fizetett (ebből 400-500 milliós vagyona lehetett következtetni). A Generali Biztosító a csepeli gyárváros értékét 98 millió koronára becsülte.

Weiss Manfrédot 1918-ban bárói rangra emelték. A sikeres gyár neve ekkor Weiss Manfréd Acél- és Fémművei Rt volt. Bár Weiss Manfréd már 1917-től készült a békés évekre, a háború elvesztése, az Osztrák-Magyar Monarchia összeomlása, a proletárdiktatúra, majd az azt követő román katonai megszállás válságos helyzetbe sodorta a WM gyárat. 1919 őszén a munkáslétszám már csak 471 volt. A gyárat a románok kifosztották.

A Tanácsköztársaság idején, amikor a gyárat államosították, Weiss Manfréd öngyilkosságot kísérelt meg, de konzervgyári munkásai orvost hívtak és megmentették életét. Az eset után Weiss Manfrédot családja Bécsbe menekítette. Amikor 1920-ban hazajött, kezdhettek mindent előlről.

Weiss Manfréd élete alkonyán még egyszer csodát művelt: bár tombolt az infláció, és a királyi román hadsereg a gyár gépeinek, anyagkészletének jelentős részét elhurcolta, a megmaradt berendezésekkel sikerült áttérni a béketermékekre. A „több lábon állás” elvét követve a gombostűtől a repülőgépig szinte mindenféle acél- és fémipari terméket, iparcikket gyártottak – a korszerű elveknek ma is megfelelő, termékorientált szervezés alapján. Azokon a gépeken, amelyekeken addig nagy kaliberű lövegeket gyártottak,

patkószegek, tejeskannák, mezőgazdasági kisgépek, közhasználati cikkek készültek.

Weiss Manfréd 1922 decemberében, 65 éves korában hunyt el agyvérzés következtében. Halálával lezárult egy korszak.

Új generáció

Weiss Manfrédnak két fia és négy lánya volt. Fiai mérnöknek tanultak, hogy minél eredményesebben kapcsolódhassanak be a gyáróriás irányításába. Leányait befolyásos nagytőkésekhez adta férjhez, hogy rokoni kapcsolatokkal is erősítse üzleti összeköttetéseit. A gyáralapító Weiss Manfréd 1922-ben bekövetkezett halála után fiai, Alfonz és Jenő, valamint Korbuly Károly vezérigazgató vették át a kombinát irányítását. A két fiú ekkor már szakképzett, ügyes üzletember volt. Különös gondot fordítottak a kiváló műszaki- és szakmunkásgárda kialakítására, megerősítésére. Ezzel a csapattal a fejlesztés legnehezebb feladatait is sikeresen megoldották.

A Művek vezetésében 1945-ig markánsan érvényesült Korbuly Károly vezérigazgató, Korbuly János műszaki igazgató, és később Korbuly László repülőgépgyár-igazgató tevékenysége, vezető egyénisége. Állami megrendelésre 1927-ben megkezdődött a repülőgépek, a repülőgép-motorok, a 40 lóerős, kéthengeres „Csepel” traktorok, a motorkerékpárok és a kerékpárok gyártása.

Tudatos piaci kereskedelempolitika nyilvánult meg a Művek imázsának megteremtése és megtartása érdekében is. Nemzetközileg is elismertek voltak a Weiss-család által alapított „Globus” nevű kereskedelmi vállalatok. Például a Ferroglobus Vasáru Nagykereskedelmi Vállalat, az Agrárglobus Mezőgép Nagykereskedelmi Vállalat, a Termoglobus Egészségügyi Nagykereskedelmi Vállalat, valamint a Metalloglobus Fémáru Nagykereskedelmi Vállalat.

A világválság felkészülten érte a gyártelepet, újra bevált az alapító üzletstratégiája: bár a termelés itt is visszaesett, de a Weiss Manfréd Rt. a válság éveiben ismét új, korszerű, eladható termékekkel jelent meg a piacon, és így átvészelte a válságot. A közmunkaprogramhoz készülő csatornázási és vízvezeték-csövek készítése is fontos megrendelést jelentett.

A harmincas években és a negyvenes évek elején a fémkohászatot, az acélgyártást, a csőgyártást, az öntészetet és a szerszámgyártást jelentős mértékben fejlesztették. A kis- és nagytömeg-osztályon tovább folytatták a legkülönbélebb termékek gyártását: többezer-féle tömegcikk (pl. gyűszű, gombostű, ruhakapocs, szeg, csavar, kőműves szerszámok) készült jó minőségű, korszerű kivitelben a gyár üzemeiben. Ezek mellett széles választékban kínáltak mezőgazdasági gépeket, zománcedényeket, közszükségleti cikkeket, zománcozott fürdőkádakat, fürdőkályhákat, varrógépeket, gázórákat, villany- és gáztűzhelyeket, hűtőgépeket, porszívókat és különféle kályhákat.

A harmincas évek végén kibontakozó hadikonjunktúra a gyár történetében is újabb fellendülést eredményezett. 1935 és 1937 között 6,5 millió pengőt fordítottak a gyár

bővítésére, modernizálására. Megindult a saját tervezésű gépek készítése, majd 1939-ben megalakult a Szerszámgépgyár.

A WM Rt. jelentős állami támogatást kapott az alumíniumgyártás megindításához. A csepeli alumíniumgyár gazdaságosan üzemelt, mert saját erőből létesített áramfejlesztő telep segítette működését. A gyár a második világháború előtti években jelentősen fejlődött, forgalma meghaladta a 100 millió pengőt. A Fémmű 14, az Acélmű 23, a Törzsgyár 26, a Hadianyaggyár 10, a Repülőgépgyár 21 millió pengő feletti forgalmat bonyolított évente.

Csepel, a paraszti kisközség a rohamosan fejlődő ipar hatására gyorsan gyarapodott és nagyközséggé alakult át. Lakosainak száma 1890-ben még 2296, 1910-ben 9462, 1930-ban már 22 ezer, 1940-ben pedig 40 ezer volt.

A csepeli gyár Magyarország leghatalmasabb iparvállalatává fejlődött. Az 1937-ben regisztrált 15 ezer fős munkáslétszám a legmagasabb volt, amelyet a WM Művek békeidőben elért. A békeidőnek azonban hamarosan búcsút inthettek.

Fegyverkezés, újabb háború

A győri program keretében – amely a magyar kormány 1938-ban bejelentett fegyverkezését szolgálta – csupán 1938 júliusában 14 millió pengő értékű megrendelést kapott a WM Művek repülőgép- és repülőgépmotor gyártására.

1939. szeptember 1-jén Hitler csapatai megtámadták Lengyelországot, kitört a második világháború, és a gyárat katonai felügyelet alá helyezték. 1939 végére a hadianyaggyártási kapacitás fejlesztésére 14 351 000 pengő beruházást hajtottak végre Csepelen.

A WM, a MÁVAG, a Ganz és a Győri Vagon- és Gépgyár kooperációjával megindították a harckocsigyártást: a „Csaba” páncélos gépkocsit, a „Toldi” könnyű harckocsit és a „Turán” közepes harckocsit állították itt elő. A németek mind nagyobb megrendeléseket adtak a magyar fegyver- és hadianyag-gyáraknak. A WM és a MÁVAG 1941-ben havonta 300 ezer darab lőszer szállított a németeknek. A növekvő igények kielégítésére a WM új lőszerüzemet állított munkába, amelynek havi termelése 125 ezer darab volt, ebből 100 ezer darabot szállítottak német megrendelésre.

1941 júniusában (a magyar–német államközi szerződés értelmében) a repülőgépgyártás központjává a WM-et és a Győri Vagongyárat jelölték ki. A WM Rt. repülőgépgyára már nem fedezte az igényeket, ezért német tőke befektetésével, a Pesti Kereskedelmi Bank közvetítésével létrehozták a Dunai Repülőgépgyárat, amelyet sárkánygyártásra rendeztek be. A kész repülőgépek többsége Németországba került. 1941-ben 12, Súlyom típusú közelfelderítő gépet gyártottak. 1942-43-ban összesen 58, Messerschmidt 216-os típusú, többfeladatos repülőgépet állítottak elő.

1942 és 1944 között 1036 darab Daimler-Benz 605 típusú motor készült a gyárban. 1943-ban – a Héja gépek számára – 230 darab WM 14 B típusú motort gyártottak.

1938 és 1942 között az összes beruházások értéke 93,5 millió pengőt tett ki, s ehhez kell még számítani a Dunai Repülőgépgyár 95 millió pengős beruházását.

Az 1943. évi beruházások – becslések szerint – a 250 millió pengőt is meghaladták. A hadiipari fejlesztések nyomán növekedett a gyárban foglalkoztatott munkások létszáma is. 1938-ban 18 ezer, 1939 őszén 25 ezer, 1940 májusában 30 ezer, 1943-ban 32 992 ember dolgozott a WM-ben. A munkanélküliség szinte megszűnt Csepelen, de a katonai önkény megkeserítette a munkások életét. Hosszabb lett a munkaidő, nőtt a munkaintenzitás, így egyre több lett a munkahelyi baleset. Gyülekezési tilalom volt és szigorított statárium rendelet; külön gyári katonai bíróságot és üzemi fogdát létesítettek, felújították a besúgói hálózatot.

1944. március 19-e, Magyarország német megszállásának napját követően a Weiss és a rokon családok néhány tagját a németek elfogták és deportálták, többségük bujkált. Kurt Becher (Himmler német birodalmi SS vezető magyarországi megbízottja) visszahozatta az internálótáborból Chorin Ferencet, akit a család képviselőjének tekintett. A magyar kormány tudta nélkül tárgyalásokat folytatott vele. E tárgyalások eredményeként a Weiss és rokon családokat semleges országba szállították, cserébe az egész vagyonkomplexumot az SS 25 évre „bérbe vette”.

A gyár vezetését 1944 nyaratól Markotay Velsz Jenő – aki ezt megelőzően a Gyáriparosok Országos Szövetségének vezető tisztviselője volt – látta el (nyíltan németbarát és ekkor még csak titokban nyilas): ő mindent megtett a fokozottabb hadianyag-termelésért, majd a gyár értékeinek nyugatra szállításáért. Amint közeledett Csepelhez a front, a megszállók hozzákezdtek a gyár teljes leszereléséhez és elszállításához. Mintegy 2800 szerszámgépet és sok ezer tonna értékes anyagot hurcoltak nyugatra, amelynek többsége nem került vissza Csepelre. A pusztítást teljessé tette, hogy a háborús bombázások közepette a gyár épületeinek 70-80 százaléka romhalmazzá vált.

Újjáépítés, államosítás

Csepel község lakossága – a háború alatti 47.623 főről – a németek kivonulásának idejére 30.529 főre csökkent. Az üzemek jó része romos, sérült állapotban volt. A gyár 520 ezer négyzetméternyi beépített munkaterületéből csak 210 ezer négyzetméter volt használható. Súlyosan sérült 190 ezer négyzetméter, és teljesen romos volt 120 ezer négyzetméter.

A németekkel kötött szerződésre hivatkozva – 1945 januárjában – a gyártelep néhány hónapra a szovjet hadsereg kezelésébe került. A számukra végzett szállításokon túl, a szovjetek elvitték a vadonatúj Sulzer kazánegységet, egy 40 tonnás elektro-kemencét és az új acélmű felállításához előkészített épületszerkezetet.

A romeltakarítás, az újjáépítés igen mostoha körülmények között kezdődött, és a csepeli munkásság élni akarását bizonyította. A nehézségeket súlyosbította a nyersanyag- és fűtőanyag-hiány. Ideiglenesen traktorokkal hajtották meg a transzmissziókat, majd a

Shell-telepen talált fűtőolaj felhasználásával február közepétől rendszeresebb termelés indulhatott be. Elsősorban a szovjet hadsereg megrendelésére dolgozott a gyár (1945 nyarán már 5 ezer emberrel): legyártottak 75 ezer gyalogsági és 75 ezer utászásót, 30 ezer csákányt és 25 ezer baltát. Különösen fontosak voltak az itt gyártott autóalkatrészek, dugattyúk, fogaskerekek, harckocsi-alkatrészek, vasúti csapágak.

A gyár vezetői (a kommunista és szociáldemokrata irányítású Üzemi Bizottsággal karöltve) ismét a jól bevált Weiss Manfréd-féle üzletpolitikát alkalmazták: a megmaradt gépeken mindent termeltek, amit csak el lehetett adni. A hadianyagok gyártása mellett megkezdődött a polgári szükségletekre való termelés is: elindult a mezőgazdasági gépek, szerszámok, eszközök előállítása. A Nagytömeg üzemben huzal és lópatkószeg készült, a Zománcedénygyárban naponta 200-500 kilogramm edényt, a Kistömegcikkben petróleumfűzőket, kályhákat, tűzhelyeket gyártottak.

1945. január 22-én megkezdte működését a gyár igazgatósága (a gyár megtartotta a WM nevet). Április 7-én megjelent a „Fogaskerek” című üzemi lap első száma.

1945. augusztus 7-én a szovjet hadsereg visszaadta a gyárat az iparnak, augusztus 21-én Üzemi Bizottságot választottak a gyárban.

1946. december elsején – a jóvátételi kötelezettségek teljesítésének idejére – a WM Rt. és érdekeltségei állami kezelésbe vételével megszakadt a korábbi, Weiss Manfréd-féle üzletpolitika folyamatossága. A tulajdonjogot nem vette el az állam, de a rendelkezési jogot magához vonta. Az irányító és felügyeleti szerv a miniszterelnöki rendelettel létrehozott Nehézipari Központ lett. Zathureczky Jenő 1947-48-ban töltötte be a vezérigazgatói posztot.

1947. január 1-jén elindult a hároméves terv, amely a CSM termelését az 1938-as szint 85 százalékában jelölte meg. A gyár már 1948 áprilisában túlhaladta az 1938-as termelést. 1948-ban a gyár termelése 560,7 millió forint volt. Ebből az Acélmű 220,9, a Fémmű 96,5, a Törzsgyár pedig 243,3 millió forintos érték előállításával részesedett.

1948 áprilisában államosították a gyárat (ez csak jogi változást hozott), most már a tulajdonjogot is az állam gyakorolta a gyár felett. 1948 és 1950 között Bíró Ferenc (Rákosi Mátyás testvére) volt a gyár vezérigazgatója.

A csepeli gyárból több mint 5 ezer fő került át az államapparátusba és a fegyveres erők soraiba.

1948 őszén a Nehézipari Központot decentralizálták – ekkortól a gyár szervezetenként önálló lett, és hozzákezdett termelési és beruházási tervének kidolgozásához.

1947 és 1949 között a gyár termelése megduplázódott. Jelentős összegeket fordítottak a korszerű technológia bevezetésére. A nagynyomású erőművet újjáépítették, létrehozták a csőgyári nagyhengert, új gépek érkeztek a Fémműbe, a Vasöntödébe, és a Kerékpár- és Motorkerékpárgyárba.

Csepel 1949. szeptember 12-én nagyközségből megyei város lett. Lakosainak száma ekkor 42 255 fő volt. Ebben az évben egy csepeli lakatos, Drahos Lajos lett az Országgyűlés elnöke. (Drahos Lajos 1945 januárjától a gyár Üzemi Bizottságának

elnöke, 1945 augusztusa és 1948 márciusa között alelnöke, majd 1948 márciusától 1949 márciusáig ismét az ÜB elnöke volt.)

1949 őszén már Csepelen is folytak az első ötéves terv előkészületei. Eddigre kialakult fő vonásaiban a központilag előírt nehézipar felé tolódó gyártmányprofilja: megszűnt a mezőgazdasági gépek, a tűzhelyek, kályhák, a fürdőkádak, a háztartási edények, a kézi szerszámok, a szeg, a csavar és az öntöttvas kazánok gyártása.

Gyárcsalád a fővárosban

Az 1950 januárjában indított ötéves terv az ipari termelést közel kétszeresére, a mezőgazdasági termelést egyharmaddal és az életszínvonalat több mint egyharmaddal kívánta az 1949-es szint fölé emelni. A tervgazdálkodás, a tőkés tulajdon felszámolása nagy lehetőségeket ígért.

A lehetőségeket azonban az ország vezetői túlbecsülték. Az ebből fakadó gazdaságpolitikai hibák a fejlődést fékeztek, illetve rossz irányba terelték. A túl magas felhalmozási arány miatt a lakosság életszínvonala az emelkedés helyett csökkenni kezdett, s nem jutott elegendő pénz az ipar gépi beruházásaira. Az 1950. év rendkívül jó eredménye nyomán 1951 februárjában a terv mutatószámait jelentősen felemelték. A sztahanovista mozgalom Csepelen is elterjedt.

1950 januárjában Csepel a főváros részévé vált és Budapest XXI. kerülete lett.

1949 és 1954 között a Csepelről indult Czottner Sándor martinmunkás volt a bányá- és energiaügyi miniszter. 1954 és 1956 között nehézipari miniszter.

1950. március 24-én a minisztertanács a gyár nevét Rákosi Mátyás Művekre változtatta.

1950 és 1952 között Mekis József volt a gyár vezérigazgatója. 1952-ben e posztot Komjáthy László vette át.

Az ötéves terv idején 650 millió forintot fordítottak beruházásra a gyárban. A hatalmas beruházások és az egységesebb profil kialakítása következtében a termelés a terv első évében 30,2 százalékkal nőtt, a gépgyártás háromszorosára bővült. Elkészült az Acélmű új, 40 tonnás martin-kemencéje, a finomhengermű és a durvahengermű meghajtásának szétválasztása, és az új görgősor.

Megindult a Gázgyár építése, valamint új csőgyári építkezésekbe is belekezdtek. Az első ötéves terv főként a nehéz- és szerszámgépiparra épült, ezért a csepeli gyár elé is hatalmas fejlesztési feladatok tornyosultak.

A tőkés időszakban kialakult szervezet még a hároméves terv idején is négy önálló telepre tagolta a vállalatot: Acélmű, Fémmű, Törzsgyár és Általános Üzemek. A gazdaságirányítás központosítottan zajlott az anyagbeszerzéstől az értékesítésig: a telepi igazgatóságok összefogását, koordinációját a központi igazgatóság végezte, a telepi igazgatóságok csak termelési és műszaki ügyekben irányították saját gyáregységeiket.

Az első ötéves terv időszakában a gyárban megváltoztatták a hagyományos szervezeti

felállást, megszüntették az egyközpontúságot, és – a Minisztertanács 1950. januári döntése alapján – a korszerűbbnek ítélt irányítási formát, a technológiai egységeknek megfelelő vállalatok kialakítását kezdték megvalósítani.

Az átszervezés két lépcsőben zajlott: 1950-ben a telepi igazgatóságok helyett létrejöttek az önálló gyáregységek, 1951-ben pedig az önálló gazdasági elszámolású gyáregységek önálló vállalatokká alakultak. Három kohászvállalat jött létre: Acélmű, Csőgyár, Kovácsológyár. A Fémű (összes üzemeivel együtt) jogilag is önálló vállalattá alakult át. Ezzel egyidejűleg a Központi Igazgatóság szervezetét tröszt formává alakította át a kohó- és gépipari miniszter.

1953. január elsején (igazodva a hazai nehézipart és gépgyártást irányító három minisztériumhoz) a csepeli gyárat is két trösztte – Gépészeti és Kohászati – osztották, s egy gyáregységet a Diósgyőri Nehézgépgyárhoz csatoltak. A gépészeti trösztöt Hegyi Ferenc, a kohászati Komjáthy László vezette vezérigazgatóként. A szervezeti módosítás hatásai mellé áram-, gáz- és szénellátási zavarok társultak. A szervezetszervezési kísérlet nem vált be (1954-ben visszaesett a termelés), így 1955-ben már ismét egységes tröszt formában működött a csepeli gyár, 1954 és 1956 között Zsofinyecz Mihály vezérigazgatóval az élén.

Az átszervezéseknek voltak pozitív hatásai is: az önálló gazdálkodásra kényszerült vállalatoknál jobban érvényesült a közvetlen érdekeltség, eredményesebb lett a termelés.

Csepelen a gazdaságpolitikai hibák három fő területen éreztették hatásukat. A „békeprofil” kialakításánál főként a termelési területek számát csökkentették, és elhanyagolták az új termelési profilok kialakítását; a termelés mennyiségi növelését hajszolták, ami együtt járt a gazdaságosság, a minőség és jövedelmezőség elhanyagolásával; az irányítás bürokratikus úton történt, megnőtt és megdrágult az adminisztráció. A gazdaságpolitika 1953 nyarán bekövetkezett változtatásának hatására Csepelen is történtek lépések, de ezek eredményességét csökkentették a központi szervek gyakran változó, ellentmondásos intézkedései.

1956 közepére mindinkább kibontakoztak a gyorsabb gazdasági fejlődés feltételei – a kiteljesedés megvalósítása azonban váratlan akadályba ütközött.

Ismét közbeszól a történelem

Az 1956-os forradalom csepeli eseményeiről dr. Bolla Dezső írt könyvet *Csepel 1956* címmel, a történések részletes leírása ebben a műben megtalálható.

November 11-ére Csepelen is véget ért a forradalom első, fegyveres szakasza, és megkezdődött a politikai harcok korszaka. A küzdelem színtere a lakóterületekről áttevődött a gyárakba, és főként a Csepel Művekben folytatódott: azok, akik a szocializmus körülményei között nem mondtak le a nemzeti célok eléréséről – az országban legtovább Csepelen – még pontosan két hónapig küzdhettek a Nagy Imre-

kormány visszatéréséért, a semlegességért, a szovjet csapatok kivonulásáért, a demokratikus jogokért.

A gyár vezérigazgatói tisztét 1956-57-ben Papp Károly, a Forradalmi Munkás-Paraszt kormány megbízottja látta el.

Csepelen 1956 utolsó negyedében 500 milliós termelés esett ki. Ennek következtében a termelési színvonal visszaesett a négy évvel korábbi mértékre. A forradalomnak Csepelen is voltak halálos áldozatai: kilencvennégyen veszítették életüket.

1957-ben az egyik fő feladat a termelés konszolidációja volt. A Csepel Vas- és Fémművek (ezt a nevet a gyár 1956 kora őszén, a dolgozók kérésére kapta) rengeteg nehézséggel küzdött, de az év végére már teljesen rendezett körülmények között termeltek, Komjáthy László vezérigazgató irányításával, aki e tisztet 1961-ig töltötte be. Sikerült áthidalni az energia- és nyersanyaghiányt, a közlekedési nehézségeket, és javult a munkafegyelem is.

Első nekifutásra az 1955. évi termelési színvonal elérését célozták meg, és ezzel párhuzamosan megindult a műszaki fejlesztés is. A második hároméves terv keretében – amikor a termelés 24 százalékos emelését irányozták elő – Csepel 449 millió forintos beruházási és 628 millió forintos felújítási kerettel gazdálkodhatott.

A fémkohászatban megkezdődött a diesel-motorházak öntvényeinek gyártása, a híradástechnikai erős- és gyengeáramú gyártmányok alapanyagának előállítás. A Csőgyár új gyártmányai szükségtelenné tették az olajbányászatban alkalmazott minőségi csövek importját. Az export bővítése érdekében 1957 végén komplett csőgyár szállítására kötöttek szerződést Kínával (a TayYuani tolópadot 1959 végére leszállította a CSM), s a Pannónia Külkereskedelmi Vállalat tevékenységét kiterjesztették a cső-, fitting- és elektróda-exportra is. A kohászat 15-féle új gyártmány előállítását kezdte meg.

A szerszámgépgyártás területén továbbfejlesztették a radiál-fúrógépeket és csaknem automatikus marógépeket fejlesztettek ki. A VF 221-es marógép a brüsszeli világkiállításon, 1958-ban nagydíjat nyert. 1957-től a munkaverseny új formája, a brigádverseny bontakozott ki, amelynek alapvető célja a gazdaságos termelés volt.

1957 és 1960 között a Csőgyár, az Acélmű, a Fémmű és a Kovácsológár 435 millió forintot fordított korszerűsítésre, gépesítésre, automatizálásra.

A második hároméves terv a CSM egészére – mint 1960-ra elérendő feladatot – 24,1 százalékos termelésnövekedést irányzott elő. Ezt a szintet már 1959-re elérték, sőt túlhaladták az 1960-ra előirányzott szintet is. A három év alatt összesen 1720 millió forint többlettermelést értek el. 1958 és 1960 között 646 millió forintot fordítottak beruházásokra.

1960-ban megkezdte termelését a Transzformátorgyár, ahol 58 féle kis- és közepes teljesítményű transzformátort gyártottak.

A második ötéves terv csepeli programja szerint 1965-ig a kohászati termelést 25 százalékkal, a gépgyártást 29 százalékkal kellett fejleszteni, miközben a Vasmű termelését egészében 26 százalékkal kellett növelni a termelékenység növelésével. 1960

és 1965 között egymilliárd forintnál több jutott gyárfejlesztésre és további 1,4 milliárd forint korszerűsítésre.

1961 és 1974 között a Csepel Vas- és Fémművek vezérigazgatója Csató László volt.

1962-ben a Művekben szervezeti átalakítás zajlott le. 19 vállalatból 12 jött létre. Egyesült a Kerékpárgyár, a Varrógépgyár és a Golyóscsapágygyár. A Szerszámgépgyárba beolvadt a Készülék- és Szerszámgépgyár. Az Erőmű-ellátó Üzemek és a SZÉRÜ (szállítási és raktározási üzemek) is közös szervezetbe került. A Fémmű az Elektrodagyárral „házasodott össze”, az Acélmű pedig a Kovácsológépgyártást kapta meg.

1963–64-ben a Csepel Művekhez csatolt külső vállalatok átszervezése és részbeni összevonása is megtörtént. Létrejött a Híradástechnikai Gépgyár, és Csepelhez került a Metallokémia és a Qualital Vállalat. Az összevonások utáni formát – kisebb változtatásokkal – évtizedekig őrizte a gyáregyüttes.

1963 végére a munkások és alkalmazottak együttes létszáma meghaladta a 32 ezer főt (közülük 26624-en voltak munkások).

Ez az időszak a Csepel Művek fejlődésének egyik legjelentősebb állomása volt. Az Egyedi Gépgyárban – szovjet megrendelésre – megkezdtek a gumivulkanizáló prések gyártását, továbbfejlődött a kerékpárgyártás és a háztartási varrógépek helyett – a KGST szakosításának megfelelően – 1966-ban új típusú konfekcióipari gépek kerültek ki a Kerékpár- és Varrógépgyárból. A motorkerékpár-gyártásban tovább fejlesztették a 250 köbcentiméteres Pannónia konstrukcióját, elkészült a P 10-es és a P 20-as motorkerékpárok prototípusa.

A szerszámgépgyártásban továbbfejlesztettek néhány hagyományos típusú megmunkálógépet: az MU, az MF, és a MUP típusú marógépet, az MFL 320 lyukkártyás vezérlésű marógépet, az OF 31, az RF 2020, az RF 21c, az FRF 51m, az FTE 63, az FTE 180 típusú fúrógépeket. Megkezdődött a korszerű, nagy pontosságú szerszámgépek gyártásának előkészítése (a klimatizált és légkondicionált nagypontosságú csarnokot 1966-ban adták át).

A hegesztett csőgyártás fejlesztésére új csőhegesztőüzem létesült. Az Acélműben megkezdtek a nagy fogyasztású Durvahengermű és Martinkemencék átállítását földgázra.

Korszerűsítették az Erőművet és a közműveket is. Növelték a hő- és energiatermelést, megkezdődött az egészséges ivóvíz szolgáltatása, s lépéseket tettek a szennyvizek tisztítása érdekében is. Földgáz-fogadóállomás és belső gáz-gerincvezeték épült.

Jelentős előrelépés történt a tudományos kutatómunkában is. Létrejött az izotóplaboratórium, az ultrahangos vizsgáló, valamint az elektromikroszkóp laboratórium.

A gyár teljesítette második ötéves tervét: az öt év alatt összesen 720 millió terven felüli többlettermelést hozott létre. A tervidőszak végére már összesen 700 gyermeket befogadó, kilenc gyári gyermekintézmény (négy bölcsőde és öt óvoda) működött, a hét munkásszálló 1600 dolgozót tudott befogadni. Négy vállalati üdülő kezdte meg működését. Az üzemi étkezést 10 konyha és 35 étterem biztosította. Védőitalt és

védőételt naponta 16 ezer dolgozó kapott, munka- és védőruhát 28 ezer munkavállaló. Az egészségügyi ellátást a Központi Rendelőintézet mellett 12 üzemorvosi rendelő segítette.

Új gazdasági mechanizmus

A CSM 1966 és 1970 között a harmadik ötéves terv végrehajtásán dolgozott, munkáját a dinamikus fejlődés, a kitűzött (felülről utasításban kapott) tervek túlteljesítése jellemezte. A harmadik ötéves tervben – főként a Fémműben (szikramentes és Kanthal licenc alapján készülő ellenálláshuzalok gyártása, nemesíthető rézötvözetek és elektrotechnikai szalaggyártás bevezetése), a Csőgyárban, az Öntödében és a Szerszámgépgyárban (ERI-250 revolverfejes rövideszterga, FK 500-6 fogaskerék köszörűgép kísérleti példányai) – összesen 3,2 milliárd forintnyi beruházást valósítottak meg. E beruházások révén a CSM bekapcsolódott az országos közúti járműfejlesztési programba, bevezette a földgáztüzelést, bővítette a színesfém-kohászatot, öntödei rekonstrukció kezdődött, megindult a csőgyártás fejlesztése, és elkezdődött az NC-vezérlésű szerszámgépek gyártása.

1968 és 1971 között Csepelen is fokozatosan érvényesítették a csökkentett munkaidőt. 1968 és 1970 között a terveket – a reform pozitív hatásaként, a termelékenység emelkedése révén – jelentősen túlteljesítették a gyárban.

1970-ben a Csepel Művek termelési értéke 13,47 milliárd forint volt, azaz egy alkalmazott egy nap alatt 1255 forint termelési értéket hozott létre. A külkereskedelmi tevékenység elérte a 4 milliárd forintot, a dolgozók átlagos évi személyi jövedelme (beleértve a pénzbeli és nem pénzbeli juttatásokat is) megközelítette a 31 ezer forintot. A CSM termékei több mint 70 országba jutottak el. Legjelentősebb kereskedelmi partnere a Szovjetunió volt, az oda irányuló export megközelítette, az onnan érkező import meghaladta az 1 milliárd forintot.

1972. január elsejétől – a Gazdasági Bizottság döntésének megfelelően – a CSM teljes jogú Trösztté alakult át, a vállalatok finanszírozási önállósága megszűnt. A tröszt szervezeti kialakítása a gyár politikai-gazdasági fejlődését szolgálta. Önállóságát az állam által meghatározott keretek között gyakorolta. Feladata a hatékonyabb működés feltételeinek, a vállalati és népgazdasági érdekek összhangjának biztosítása, a rendelkezésre álló eszközök és a szellemi kapacitás leggazdaságosabb felhasználása, a vertikum előnyeinek jobb kihasználása volt.

A tröszt vezetését a vezérigazgató – 1974-ig ezt a posztot Csató László töltötte be, 1974 és 1978 között pedig Soltész István – és négy szakigazgató (műszaki, gazdasági, kereskedelmi, személyzeti és szociális igazgató – mind a négy egyúttal vezérigazgató-helyettes is) látta el. Hozzájuk tartozott, a Központi Igazgatóság 11 főosztálya és 5 intézménye (Gépi Adatfeldolgozó Központ, Minőségellenőrző és Anyagvizsgáló Intézet, Export-fővállalkozási Iroda, Szociális Intézmények, Központi Anyagbeszerzés és Raktárak) is.

A tröszt központban két új főosztály jött létre: a Nemzetközi Kapcsolatok Főosztálya és a Gazdálkodási Főosztály. A Termelési és a Műszaki Főosztály a megváltozott helyzetnek megfelelően funkcionális feladatokat látott el. A Gépi Adatfeldolgozó Központ helyett az Irányítás- és Számítástechnikai Intézet jött létre; a Minőség- és Anyagvizsgáló Intézet átalakult Fémtani és Technológiai Kutató Intézetté. A Központi Anyagbeszerzés és Raktárak pedig Anyag- és Termelőeszköz Kereskedelmi Intézetként működött tovább.

A gyárkomplexum vezetésére jelentős politikai befolyást gyakorolt a CSM kerületi jogú pártbizottsága, amelynek 1970-ig Molnár Ernő, 1970 és 1975 között Borbély Sándor, 1975 után pedig Ernszt Antal volt a titkára. A gyári pártszervezetnek 6 ezer tagja volt, 11 vállalati pártbizottság alá rendeződve összesen 142 munkahelyi alapszervezet működött, s e szervezeti felépítés révén valósult meg az MSZMP politikai, ideológiai és gazdaságirányítói tevékenysége.

A Csepel Műveknek ekkor 14 iparvállalata, saját Tervező Intézete és külkereskedelmi vállalata volt. 10 vállalat és a Tervező Intézet a csepeli telephelyen, két vállalat és a Pannónia Külkereskedelmi Vállalat Budapest más kerületeiben és további két vállalat vidéki telephelyen helyezkedett el. Ezenkívül a vállalatok Sárospatakon, Mórton, Nyírbátorban vidéki gyáregységekkel, üzemekkel is rendelkeztek.

A tröszt szervezetének keretei között jogi alanyisággal rendelkező vállalatok működtek, önállóságuk nem volt azonos a trösztön kívüli vállalatok önállóságával.

A Csepel Művek Trösztben, a hetvenes években több mint 35 ezer alkalmazott dolgozott (közülük a csepeli telephelyű vállalatoknál mintegy 29 ezren). Összetételüket tekintve: 25 ezer munkás, 10 ezer műszaki és adminisztratív dolgozó. A vállalatoknál és a trösztirányító apparátusban 828 mérnök, 112 közgazdász és 3858 technikus dolgozott. Húsz gyárrészleg, százhatvanhét üzem, nyolcszáznál több művezetői egység és csaknem háromszáz osztály, vagy önálló csoport működött a komplexumban.

A Tröszt – a kohászati és gépészeti ágazaton belül – széles gyártmányprofilal rendelkezett, a termékek és szolgáltatások mintegy egyötöde a CSM belső szükségleteit elégítette ki. A CSM termelési értékéből a gépészet 21 százalékkal részesedett, s a dolgozók 37 százaléka tevékenykedett ebben az ágazatban. Az egyéb alágazatok (Csepeli Erőmű és Szolgáltató Üzemek, Tervező Intézet, Pannónia Külkereskedelmi Vállalat és a Központi Igazgatóság) az összes termelési érték öt százalékát hozták létre és a CSM dolgozóinak 17 százalékát foglalkoztatták.

A szociális ellátórendszer keretében a CSM dolgozóinak rendelkezésére állt 13 konyha (a Szerszámgépgyár kétezer adagos konyháját és 600 fős éttermét 1969-ben adták át), 43 étterem – ahol naponta több mint 18 ezer ember étkezett –, csaknem ezer személyt befogadni képes korszerű munkásszálló. A gyermekgondozási segínyt 1113 kismama vette igénybe. A gyár 9 saját bölcsődét üzemeltetett, amelyekben összesen 80 kiskorú gyermek nevelését biztosították. Volt három gyermeküdülő is – Siófokon, Csobánkán és Nógrádverőcén – melyek évente ezer gyermek nyári üdülését tették lehetővé. A rendszerhez tartozott egy 50 férőhelyes éjjeli szanatórium, Siófokon felnőtt családos üdülők.

A nagy hagyományokkal rendelkező és ezen időszakban korszerűnek számító (1968 novemberében felújított) Munkásotthon a művelődési igények kielégítését szolgálta művészeti csoportjaival, szakköreivel, százezer kötetes könyvtárával. A CSM-nek saját Oktatási Intézménye is volt, ahol a 700 férőhelyet biztosító 26 tanteremben politikai, állami és szakmai iskolatípusok várták az érdeklődőket. A gyárkomplexum üzemegészségügyi ellátást biztosító központi szakorvosi és üzemorvosi rendelőkkel is gondoskodott dolgozóiról. A gyár tulajdona volt a Béke téri sporttelep, a sportcsarnok és a sportpályák, valamint a Csepel SC 18 szakosztálya.

Hanyatlóban a lendület

1981-ben elindult a hatodik ötéves terv. A tröszt árbevétel-arányos nyeresége eddigre az ipari átlag alá csökkent (az ötödik ötéves tervben 8 milliárd forintot fordítottak fejlesztésre, a tervezett nyereségnek viszont csak a felét érték el), a pénzügyi egyensúly felborult: csak állami beavatkozás hozhatta volna helyre a bajokat. Csepel nem volt egyedül bajaival. Kapott segítséget a kormánytól és az Állami Tervbizottságtól is, de a gondokat helyben kellett orvosolni.

A termelés és az értékesítés mennyiségének gyors ütemű növekedése, a tröszt erőteljes beruházási tevékenysége nem párosult a gazdasági hatékonyság javulásával és a változó piaci követelményeknek megfelelő versenyképességgel. Megsokszorozódtak az anyag-, energia- és szállítási árak, megváltoztak az árfolyamok.

1981-ben a CSM – 18 év közös élet után – elvált a Híradástechnikai Gépgyártól, amely addig nyereségével az egyik legnagyobb tétel volt a CSM „nagy kalapjában”.

Dr. Garai Vilmos vezérigazgató és a tröszt vezetése új utakat keresett a bajok orvoslására, próbáltak előre menekülni: 22 ezer ember sorsáról volt szó. Korszerűsítették a vezetést, csökkentették a trösztközpont létszámát. Az Acélműt és a Csőgyárat egy vállalattá olvasztották össze.

Megkezdődött a dolgozói létszám csökkenése. A gazdálkodás terheit és előnyeit egyre inkább a vállalatok viselték. A termékek között stratégiai sorrendet állítottak fel: a gépi berendezések gyártását és a színesfémkohászati termékek előállítását átlagon felül kívánták bővíteni (az 1978-ban a csőd szélére került Fémmű 1980-tól kezdve egyre sikeresebben működött), a vaskohászati üzemek termelése csökkent. Termékszerkezet-átalakítás kezdődött el, a gazdaságtalan cikkek gyártását megszüntették.

A tekintélyes adósság törlesztése miatt csak kevés pénz maradt a szinttartó beruházásokra: ebből még az elhasználódott eszközök pótlására sem futotta. Szervezéssel kellett megtakarítani anyagot, energiát. A tröszt vezetése ehhez a pártszervezet politikai támogatását kérte. A gondok ellenére a tröszt a hatodik ötéves tervben mintegy 1200 új munkáslakás felépítését határozta el, fejlesztette a somlyószigeti ifjúsági tábort, támogatta a Csepel SC-t, a CSM Központi Üzemorvosi Rendelőt, bővítette a Nyugdíjas Szociális Otthont, Nyírbátorban, a Szerszámgépgyár gyáregységében konyhát épített. Összesen 262 millió forintot költött központosított

szociális fejlesztésekre.

Az 1968-as gazdasági reform másként érintette – pontosabban alig érintette – a tröszt cégeit. A döntés továbbra is központi kézben maradt, a mozgásszabadság korlátozott volt. A valódi értékviszonyok nem kerültek a felszínre, a piaci impulzusok menet közben eltorzultak.

1982-ben a (kilencven esztendőszületésnapját ünneplő) CSM-ben áttértek az ötnapos munkahétre. A szabályozóváltozások nyereségelvonó hatása ellenére a gyárkomplexum gazdasági és pénzügyi helyzete némileg javult. A hibátlan munka érdekében az ellenőrzés helyett több helyen a minőségbiztosítást alkalmazták. Az év végére azonban megerősödtek a gondok.

A Szerszámgépgyár integrált számítógép-irányítású termelési rendszert fejlesztett ki.

Az Egyedi Gépgyár hazai és szovjet üzleti partnerei mellett – technológiafejlesztést követően – a tőkés piacra is kilépett termékeivel, s szembesült az árak és határidők versenyével.

A Transzformátorgyár, amelynek kapacitásait 1976 és 1979 között jórészt a belföldi megrendelések kielégítése kötötte le, reménytelen helyzetbe került: a belföldi igény visszaesett, nemzetközi piacai pedig nem voltak. Átszervezték a termelést, kapacitásokat építettek le, létszámot csökkentettek, de a bajok így is megmaradtak.

A kerékpárgyártás fejlesztésére a Jármű- és Konfekcióipari Gépgyárban az ötödik ötéves tervben 700 milliót költöttek: az eredmény pedig 400 milliós veszteség volt. Ezt különböző intézkedésekkel 150 milliós veszteségre csökkentették: a ráfizetést a hazai igények kielégítése érdekében vállalták.

Az Állami Tervbizottság elemezte a CSM helyzetét, és úgy látta, hogy a vállalatok által kidolgozott intézkedések nem adnak kellő alapot a bajból való kilábalásra. A már hét éve folyamatosan csökkenő nyereség magyarázatát a vizsgálódó kormánybizottság a piaci helyzetet figyelembe nem vevő fejlesztésekben, a lassan változó termelési szerkezetben és a nem megfelelő költséggazdálkodásban találta meg. E jelenségek alapvető okaként a tröszt nem megfelelő szervezeti, irányítási és érdekeltségi rendszerét jelölte meg. Kiürült a „nagy kalap”. Átalakításra volt szükség, amelyet dr. Tari Antal miniszteri biztos (a Szerszámgépgyár igazgatója) készített elő.

1983. június 30-tól, minisztertanácsi határozattal átalakították a Csepel Vas- és Fémművek Tröszt szervezeti és irányítási rendszerét. Tucatnyi évi működés után megszűnt a Tröszt. Az alatta működött vállalatok és intézmények – az Ipari Minisztérium felügyelete alatt működő – teljes jogú önálló vállalatok lettek. Csepel Művek Igazgató Tanács és Csepel Művek Ipari Központ jött létre – tíz önálló, három közös és kettő kisvállalattal.

Önálló vállalat lett a Vas- és Acélöntöde, a Vasmű, a Fémmű (amelyről levált székesfehérvári és móri gyáregysége), a Szerszámgépgyár, az Egyedi Gépgyár, a Transzformátorgyár, a Kerékpár- és Konfekcióipari Gépgyár, a Tervező Vállalat és a Számítástechnikai Vállalat. Kisvállalat lett az Anyagvizsgáló és Gépipari Minőségellenőrző Intézet, valamint az Oktatási Vállalat.

A Hőerőmű és Szolgáltató Vállalat 1984. január elsejétől kezdve valamennyi csepeli gyár, a Pannónia Külkereskedelmi Vállalat pedig négy üzem közös vállalata lett. Közös vállalattá vált a Szociális és Munkásellátási Intézet is. Az önálló gyárak önálló felelősséget is jelentettek: az ár- és szabályozórendszer most már közvetlenül hathatott a vállalatokra, amelyeket hiteltörlesztési kötelezettségek terheltek, és meg kellett küzdeniük a fogyó létszámmal is.

A hazai ipartermelés 1989–93 között 40 százalékkal csökkent, s az ipari termelés növekedése csak 1993-ban indult meg: 4 százalékkal haladta meg az előző évit, de az export még ebben az évben is csökkent.

A tőkebeáramlás hatására és a szétbomló állami vállalatok következményeként a magyar iparban megerősödött a magántulajdonosi szektor. Az új vállalkozások kft., betéti társaság és külföldi részvételű nagyvállalat formájában működtek.

A privatizáció zezugai

Az 1988-ban megfogalmazott jogszabályi rendelkezések lehetőséget biztosítottak a gazdaság átalakítására és a spontán privatizáció elindítására. A folyamat az Állami Vagyonügynökség (ÁVÜ) létrehozásával intézményesült.

Az 1990-es választások után megalakult Antall-kormány a tulajdonviszonyok változását, a magántulajdonra épülő piacgazdaság kialakítását tűzte ki célul.

1990 és 1992 között (a kisebb jelentőségű egyéb programok mellett) a készpénzes privatizáció dominált, amely egyértelműen a külföldi tőkének kedvezett.

1992 és 1994 között részlegesen változott a privatizációs stratégia: a kormányzat a hazai befektetőket különböző kedvezményes fizetési feltételekkel igyekezett preferálni.

Az egykori gyáróriásból a rendszerváltás és a privatizáció után nem sok maradt: Weiss Manfréd örökségét nagyrészt eltékozták, a gyártelep haldoklott, néhány kivételtől eltekintve a csarnokok üresen tátongtak. A hajdani Vörös Csepel megrozsdásodott. Ennek oka elsősorban abban keresendő, hogy az új, megváltozott igényeknek ez a hatalmas termelőkapacitás már nem volt megfelelő, illetve a gyenge vagy közepes termékeknek nem volt többé piacuk. De megmaradtak bizonyos részlegek – ha nevükben megfigyelhető is az átalakulás és a tulajdonosváltás –, mert voltak korszerű, keresett gyártmányaik is.

A fejlődésben fokozatosan lemaradó Szerszámgépgyár 1988-ban alakult át részvénytársaságokká (a részvényesek között bankok és biztosítók is voltak): a Szerszámgépgyártó Rt. és a Készülék- és Szerszámgépgyártó Rt. „fölé” került a CSM Szerszámgépgyár Vagyonkezelő Állami Vállalat.

A Csepel F+K Szerszámgépgyártó Rt. 1991-ben jött létre. CNC vezérlésű esztergagépeket, automata szalagfűrészeket készítettek a hagyományos fúrógépgyártás mellett.

1989-ben a RUGÉV átalakult Schwinn-Csepel Kerékpárgyártó- és Forgalmazó Kft.-vé. A Vas- és Acélöntöde az osztrák Barth céggel közös vállalatot alapított. A Csepeli Csőgyár szintén 1991-ben alakult a Csepeli Kovácsológyárból. Varrat nélküli acélcsöveket, horganyzott csöveket gyártottak.

A Csepeli Gyártelepen, a volt Weiss Manfréd, illetve Csepel Művek 200 hektáros infrastruktúráján már nincs állami tulajdonú társaság, a cégek többnyire magyar kisvállalkozások. A tulajdoni hányad gerincét, körülbelül 90 százalékát lefedő, 130 tulajdonos tagja a (hamarosan negyedszázados fennállását ünneplő) Csepeli Munkaadók és Gyáriparosok Egyesületének (CsMGyE). Összefogásuk és anyagi áldozataik eredményeként az önkormányzatban a vállalkozások működését segítő szabályozási terv készült, és van hatályban, illetve 2001-ben megosztották a tulajdonközösséget: bejegyeztették az egy helyrajzi szám felosztását 40 tömbtelekre, valamint 60 úttelekre, majd később a nagyobb méretű tömbtelekeket is továbbosztották.

Az önkormányzat 1994 és 2010 között erőfeszítéseket tett a terület további rendezéséért. Elkészült 2002-ben a kerületi városrendezési és építési szabályzat (amelyet a következő önkormányzat 2018-ban hatályon kívül helyezett), s 2008-ban az Integrált Városfejlesztési Stratégia, benne a gyártelepet érintő elképzelésekkel.

A telep nagyságához, épületállományához képest viszonylag kevés a foglalkoztatott: 2006-ban mintegy 10 000 fő, a negyven évvel korábbinak mindössze negyede volt.

2008-ban indult el az Európai Unió INTERREG South East Europe Programjának támogatásával a (REvitalisation of Traditional INdustrial Areas in South-East Europe – Hagyományos Ipari Területek Újjáélesztése Délkelet-Európában) Projekt, amelynek keretében Budapest-Csepel Önkormányzatának koordinációjával hét ország kilenc városának szakértői dolgozták ki azt az eszköztárat, amelynek segítségével az eredeti funkciójukat nagyrészt már elveszített, városrésznyi nagyságú egykori nagyipari területek a kor követelményeinek megfelelő, versenyképes és élhető városnegyedekké válhatnak. A folyamat felénél változott az önkormányzat. Végül megszületett a RETINA eredménye: a Budapest-Csepel Barnamezős Revitalizációs Terv és Beruházási Program.

A 2010-es politikai változás miatt az elkészült kerületi terveket sorban hatályon kívül helyezték, s a 2010 utáni önkormányzat előlről kezdte a felmérést, a koncepció-gyártást. A 2011–2014 közötti időszakra Jövőkép című önkormányzati gazdasági programdokumentum született.

2013 márciusában a Magyar Urbanisztikai Tudásközpont Nonprofit Kft. elkészítette – önkormányzati megrendelésre – a Csepeli Gyárváros fejlesztési stratégiáját. Ebben egy kísérleti mintaprojekt indítását vázolták fel.

2013-ban (majd 2017-ben egy újabb) fővárosi közgyűlési rendelet foglalta táblázatba a XXI. kerület védett épületeit, épületegyütteseit, köztük a gyártelepieket is. A gyártelep döntő hányada alulhasznosított.

2014-ben elkészült az önkormányzatban az új csepeli integrált településfejlesztési stratégia, amely a 2014-2020 közötti időszakra szól.

2017-ben a településképp védelméről és alakításáról született önkormányzati rendelet,

amely 2019. január 1-jén lépett hatályba. 2017-ben új kerületi építési szabályzat is készült, amely 2018-ban váltotta fel az előző, 2002-ben készültet. Időnként emlegettek az önkormányzatban egy „Weiss Manfréd Tervet”, amelyről csak beszéltek, írásos nyoma nem fellelhető.

Az igyekezet és figyelem csak a gyár I-es kapujának rendbehozatalánál, karbantartásánál volt tapasztalható.

1991 óta 28 év telt el, a gyárterületen lényeges fejlesztések alig voltak.

A korábbi egy helyrajzi szám és ezer széljegy helyett ma mintegy 180 helyrajzi számra osztott területen 250 tulajdonos, illetve 500 működő vállalkozás található a cukrászattól a kovácsológyárig. Nagy hányadban jellemző a raktározási tevékenység, de az utóbbi évek jelentős fejlődése ellenére még mindig vannak kihasználatlan iparcsarnokok, iparterületek. A gyári utcák hivatalosan is nevet kaptak, s emellé minősítést is: közút, közhasználatú magánút, magánút. A telep külső megjelenését, tőkevonzó képességét és működőképességét leginkább a területén található leromlott úthálózat rontja. A hatvanas évek óta nem történt jelentős útkarbantartás, felújítás. A vasútüzem megszűnt, a vágányokat részben felszedték, részben használatlanul maradtak a közút burkolatában.

Hat évvel a MUT tanulmányának elkészülte után a gyárváros fejlesztési stratégiájának megvalósításából semmi nem látszik, a kísérleti projektnek se híre, se hamva.

Bárány Tibor

Források:

CSEPEL Újság, LVIII. évfolyam (2006), 18., 19., 20., 21., 22., 23., 24., 25., 26. szám (Bárány Tibor)

CSEPEL Újság, LVIII. évfolyam (2006), 37. szám (Varga Violetta)