

A kispesti Hofherr-Vörös Csillag Traktorgyár nehéz és válságos időszakai (1945-1956) (3. rész)

A II. világháború világegyetemes cselekményei nagy pusztítást végeztek Magyarország gazdasági, ipari és társadalmi struktúrájában is. Ez alól nem volt kivétel az 1900-ban Kíspesten alapított Hofherr-Schranz-Clayton-Schuttleworth Magyar Gépgyári Művek Rt, az úgynevezett HOFHERR GYÁR sem.

Budapest szovjet ostroma alatt 1944-ben a gyáron átvonultak a visszahúzódó német és magyar csapatok, valamint egy magyar SS harckocsizó alakulat is (Billnitzer harccsoport), alaposan kihasználva az üzem gépjávitó kapacitását. A kivonulással egyidőben a gyári termelőberendezések leszerelése és a helyben maradó gépek, objektumok felrobbantása következett, tovább növelve az amerikai bombázások és a szovjet belövések által már addig is jelentősen károsodott felszerelések és termelőhelyek pusztulását.

Az előretörő II. Ukrán Front 96192 számú harckocsizó alakulata 1945. január 13-án száll-

ta meg a gyárat, és annak műszaki egységei szinte azonnal megkezdtek a sérült T-34 típusú harckocsijavítását és szervizmunkáit. Megindult a munkástoborzás, és január 16-án már kialakult a munkás és alkalmazotti gárda kezdeti létszáma is. A gyár katonai vezetője Viktor Kolomnyec mérnök őrnagy, a gyári munkások képviselője pedig szovjet megbízásra az üzemi bizottság vezetője, az acélöntő Zsofinyecz Mihály lett. A HOFHERR gyár ismét beleszórt a haditermelésbe, de most már az eddigi „ellenségnek” végzett nagy szaktudást igénylő munkát.

A kispesti gyár történetének leghumorosabb helyzete alakult ki, amikor a szovjet katonai vezetés a kifosztott gyár termelőeszközeinek pótlására a saját rekvirálású készleteiből (hadiszákmány) töltötte fel a hiányzó gépeket, berendezéseket.

A dolgozók fizetésüket élelmiszerben kapták, belekalkulálva a családtagok szükségle-

teit is. A hadiüzem munkavállalói háromnyelvű igazolvánnyal lettek ellátva (orosz, ukrán, magyar), amely mentesítette őket a másfajta munkavégzés alól (közmunka, „kicsi robot” stb.). Az igazolvány nagyméretű vörös csillaggal is el volt látva az írni-olvasni nem tudó katonai járőrök számára. A szovjet parancsnokság „mentelmi átíratot” is kibocsátott, amely a közigazgatási hatóságoknál biztosított szabad mozgást és csakis HOFHERR gyári munkavégzést a hadiüzem dolgozóinak számára (1. ábra).

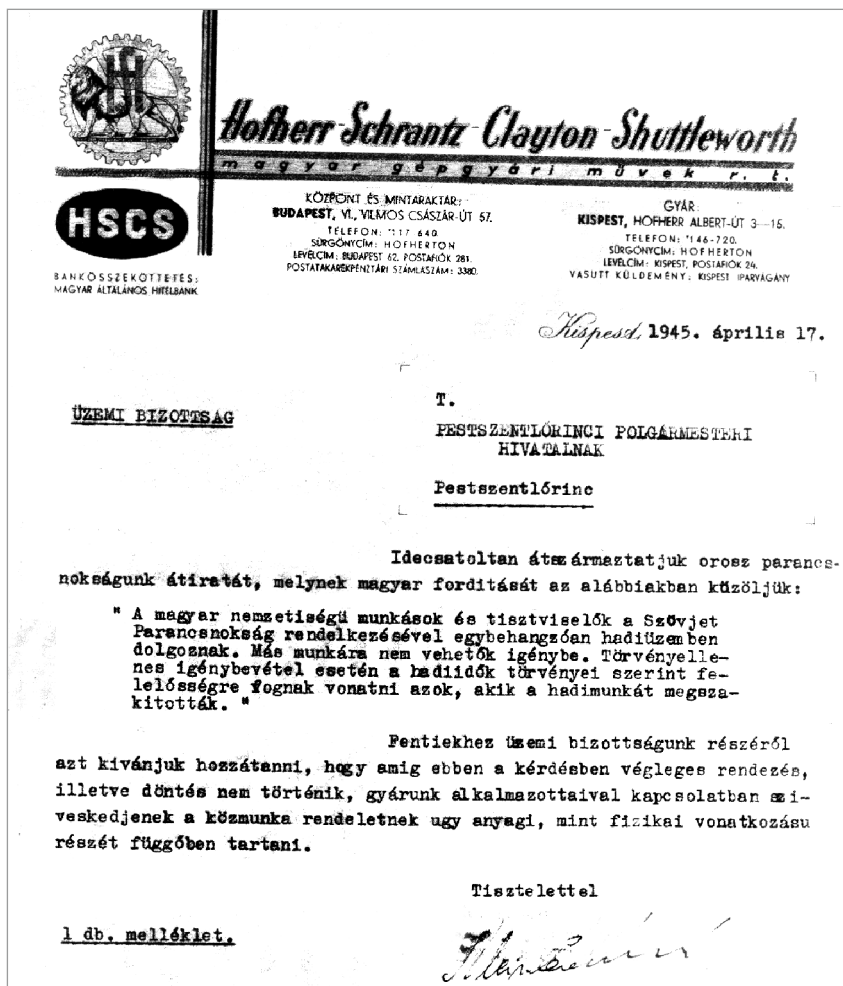
1945. április 4-én, illetve április 11-én Magyarország területén, majd május 9-én egész Európában befejeződött a II. világháború. A II. Ukrán Front is továbbhaladt. Az „acéltank javító alakulat” 1945. szeptember 22-én továbbvonult a Hofherr gyárból és az Iparügyi Minisztérium útján visszaadta azt jogos tulajdonosának, a Magyar Általános Hitelbanknak, aki 1948. március 28-ig, az államosításig maradt korlátlan „ura” a kispesti gyárnak. A kivonult szovjet alakulat ugyan itt hagyta a javításhoz „beszerzett” szerszámgépeket, harckocsi roncsokat – amelyek a továbbiakban az acélolvasztó valamint a kúpolókemencék alaptöltelékét biztosították – de távozásukkal megszünt a mindennapi megélhetést jelentő munkalehetőség is.

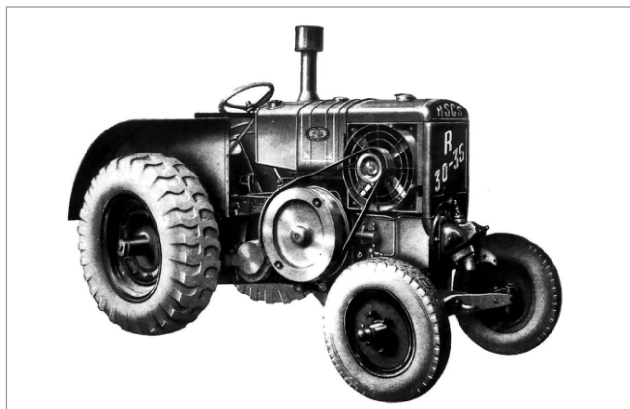
A gyár 1945. szeptemberében a háború utáni időszakok legnagyobb válságába került. Az ugyan igaz volt, hogy voltak termelési lehetőségek, az egész vegyes termelési profil mintegy 250 féle terméket tartalmazott, de nem volt anyagutánpótlás és fizetőképesség kereslet sem. A bizonytalanság az 1949. évi profiltisztítás végrehajtása után kezdett csak oldódni. Az országban egyre jobban elhatalmasodó inflációban a gépeladások nem járhattak gazdasági haszonnal, ezért a Hofherr gyár elsősorban alkatrészeket, kiegészítőket és kézi eszközöket cserélt élelmiszerért az 1939. évi pengőben kifejezett csereértékek véve alapul. A gyári élelmetárat – mint ideiglenes fizetőeszközt az inflációs millió, billió, trillió és quadrillió pengő helyett – az üzemi bizottság kezelte.

A helyzet tovább romlott, amit az 1945. évi földosztás csak súlyosbított. A földhöz jutott, addig földnélküli zsellerek beruházási lehetőségei a nullával voltak egyenlők, pedig a Hofherr gyárra, mint hazai vezetett mezőgazdasági gépgyárra a jelen helyzetben jelentős feladatok vártak volna.

A Vilmos császár úti HSCS vezérigazgató-ság és a kispesti gyár üzemi bizottsági (ÜB) vezetése élesen szembe kerültek egymással, és a feszültségek oldására 1946 őszén az ÜB javaslatára összevont gyári értekezletet tartottak. A gyűlés célja az volt, hogy a régi veze-

1. ábra Hadiüzemi mentelmi átírat





2. ábra Az 1938-ban kibocsátott R 30-35 típusú traktor



3. ábra A dömpergyártást megalapozó DR-50 típusú traktor, 1950

tökel közösen felmérjék a rendelkezésre álló anyagi és termelőerőket, munkaslétszámot, eszközállományt és döntést hozzanak a traktorgyártás felfuttatására. A gyűlés azonban nem hozott eredményt. Az igazgatóság álláspontja az volt, hogy a földosztás során kialakult „nadrágszj parcellákon” nincs szükség a magyar traktorra. A szükséges erőgéppálmány beszerezhető az országban megtelepedett külföldi gyártók képviselőitén keresztül (CASE, CATERPILLAR, HART PARR, MC. CORMICK stb.)

A Hofherr gyár, valamint a kispesti traktorgyártás megszűnését is előrevetítő, veszjósló helyzetben azonban felcsillant egy reménység. 1946. év végén az országos gépállomási-hálózat felállításáról tárgyalt a kormány és a határozat 1947 elején meg is jelent. A gépállomások részére jelentős mennyiségű traktort kell adni! A gyár fennmaradásának létjogosultságát támasztotta alá a szintén tárgyalás alatt lévő és 1948-ban megjelent „Földműves Szövetkezetek rendelete” is, amely a gyors ütemű, intenzív mezőgazdasági gépesítést írta elő. A kispesti Hofherr gyár megmenekült!

Az ország első gépállomása 1947-ben Kiszálláson alakult meg, amit 1949-ig még további 220 db követett. A gépállomási-hálózat 1967-ig állt fenn. A gyár ugyan megmenekült, de a megpróbáltatások nem múltak el, a HSCS-t irányító vezérigazgatóság és a kispesti gyár vezető üzem bizottság (ÜB) egymással folyamatosan ütközött. A vezérigazgatóság intézkedései továbbra is lassították az éppen meginduló termelésre. A természetbeni bérfizetés és ezzel együtt a gyári étkeztetés is veszélybe került. Az étkezési húsáru biztosítására a gyár a Budapest közeli Gyál községben, a volt Károlyi uradalomban sertéshizlaldát létesített, és az ott dolgozókat gyári állományba vette. Az ételmisszerellátás ezzel egyelőre megoldódott.

1946. augusztus 1-jén bevezetésre került az új pénz, a FORINT, ezzel egycsapásra megszűnt a „vágatató infláció”, stabilizálódott a hazai monetáris helyzet. A vezérigazgatóság és

az üzemi bizottság vezetői között a viszony 1947 végére már nyílt harccá fokozódott. Az egyre erősödő állami vezetés egyelőre még nem tudott érvényt szerezni a rendeletek maradéktalan végrehajtására, de a végleges megoldás már kialakulóban volt. Az 1948. március 26-án hozott 3500/1948. III. 26. sz. rendelet államosította a Hofherr gyárat is. A gyár élére az üzemi bizottság vezetője, Zsofinyecz Mihály kapott kinevezést a Gazdasági főtanácsától. A kispesti Hofherr gyár élére munkásigazgató került. A Vilmos császár úti vezérigazgatóság beolvadt a kispesti gyárba és megindult a szervezett termelés. A gyár neve Hofherr-Schranz Traktorgyár Nemzeti Vállalatra változott. Az államosítás azonban a látszattal ellentétben nem tette feltétlenül stabilá a gyár helyzetét, hiszen az csak a III. lépcsőben következett be, amelybe már nem tartoztak bele a stratégiai, illetve a kulcsfontosságú üzemek. (I. lépcső: 1946, II. lépcső: 1947, III. lépcső: 1948, IV. lépcső 1949!). A Hofherr gyár így csak a 100 munkásnál többet foglalkoztató általános üzemek kategóriájába került.

A gyár gazdasági helyzete az államosításakor rendkívül nehéz volt, 12 millió forint állami adósság terhelt, amelyet 1949. május 1-jéig szerencsésen kifizetett. A mezőgazdasági gépek, eszközök szinte teljes választékát még mindig gyártani képes Hofherr gyár termékjelölési dilemmáját az állami profiltisztítási törvény oldotta meg. Az 1949. évi döntés értelmében a kispesti Hofherr-Schranz Traktorgyár Nemzeti Vállalat (N.V.) kapta meg a magyarországi traktorgyártás kizárólagos jogát. Egyéb termékeit más – szintén szakosodott – gyárak részére, 1953-ig át kellett adni.

A letisztult profilú gyárban döntés született, hogy a háború előtti évek egyik legsikeresebb traktorának, az 1938-ban kibocsátott R 30-35 típusnak (2. ábra) módosított változatát fogják gyártani G-35 (majd később GS-35) néven. Közben 1949-ben megalakult a KGST (Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa) nemzeti szervezete, amely a fiatal szocialista országokat – a Szovjetunió vezetésével – fogta össze, ellensúlyozva az 1948-ban elindított

Európai Újjáépítési Tervet (Marsall Terv), amelyben az USA kívánta – sikertelenül – megsegíteni, természetesen öncélú módon a II. világháborúban vesztes, szovjet érdekeltségi zónába tartozó európai országokat.

Eleinte a KGST szervezett jó ötletnek tűnt, hiszen az ipari és mezőgazdasági termelés megosztásával, az árucserre forgalom megszervezésével, a barterjellegű fizetési lehetőségekkel és a közös, egyenértékes elszámoló pénz (Klíring Rubel) bevezetésével a háborús károktól sokat szenvedett szocialista országok fellélegezhetnek.

A magyar traktorgyártást azonban a KGST tagországok, a saját traktorgyártásuk előnybe részesítését kérve, a szervezet teljes fennállása során rendszeresen kritizálták. Az 1950-es évek a „kátyúba” került Hofherr gyár kimentésére irányuló törekvésekkel teltek el. Az addigra már meglehetősen elavult, kétütemű, féldízel motorral hajtott G-35 és GS-35 típusú traktorok leváltása korszerű, soros felépítésű, négyütemű dízelmotorral hajtott traktorokra égetően szükségessé vált. Mivel a hazai traktorokra egyre nagyobb szükség volt (gépállomások, állami gazdaságok, szövetkezetek gyorsütemű alakulása), ezeket egyelőre tovább kellett gyártani. Megindult azonban 1951-ben egy új traktor tervezése és rekordidő alatt elkészült a DR-50 típus. (3. ábra) Ez egy igen korszerű gép volt. Erőforrása a Csepel Autógyárban Steyr licenc alapján gyártott 50 LE-s, D-413 típusú, négyütemű dízelmotor lett. A motor közös törzset képezett a még ma is korszerűnek tekinthető bolygóműves végrehajtással ellátott 2x3+2H sebességű hajtóművel.

1950-ben a gyár neve a Nemzeti Vállalat (N.V.) megjelölést elhagyva Hofherr Schranz Traktorgyárra változott. Úgy tűnt, hogy a gyár átlendült a traktorgyártási holtpontra, de ez látszat volt csupán. A Hofherr-Schranz Traktorgyár 1951-ben „bevállalta” 103 darab F4 típusú (4. ábra) szénkombájn összerakását is, ezzel is bizonyítva a gyár rátermettségét és létjogosultságát a túlélésre. A feladatot olyan sikeresen oldotta meg, hogy a gyártást levezető Jurics Károly művezető 1951-ben Kossuth-díj



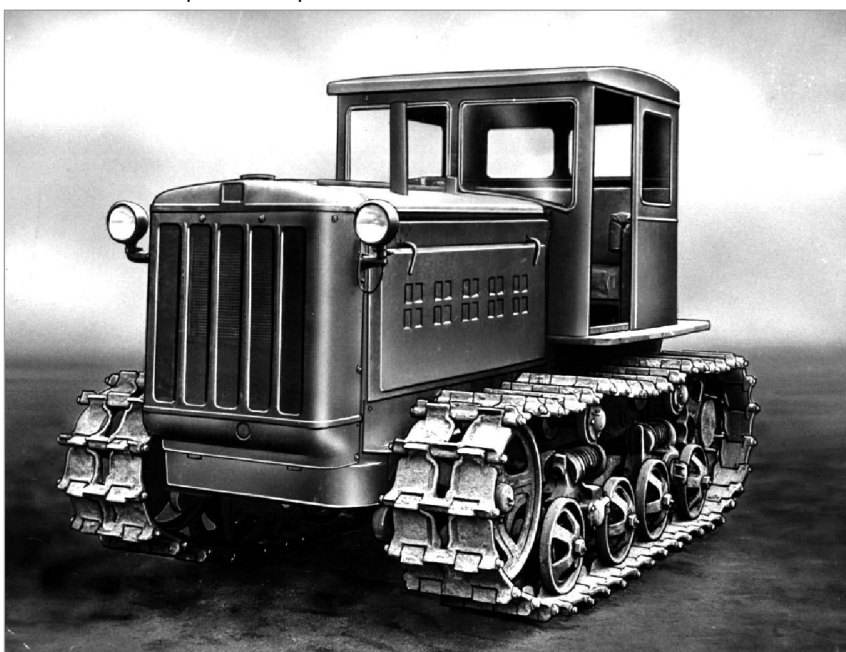
4. ábra F4 szénfejtő kombáj az Oroszlányi Bányászati Múzeum udvarán

állami kitüntetésben is részesült. Ez volt a gyár I. Kossuth-díja! (II. Liszony Béla, 1954, a dömperek kifejlesztése, III. Korbuly János, Rhorer Emil, 1963, a D4K(A) és az UE-28 traktorok kifejlesztése.)

A kerekes traktorok kiváltásának gondolatát lánctalpas traktorokra folyamatosan ott élt az állami felső vezetés köreiben, és 1950-ben a Szovjetunióból kísérleti célokra 3 db SZTZ-NATI (a későbbi DT-54 típus) 50 LE-s, petróleum-motoros, lánctalpas traktort hoztak be, amit természetesen dízelmotoros változatra kellett átszerelni. A kísérleteket a Mezőgazdasági Gépkísérleti Intézet végezte nagy körül-

tekintéssel. Többek között a DR-50 kerekes, valamint az SZTZ-NATI lánctalpas traktorokat is összehasonlító vizsgálatok során megállapítást nyert, hogy „a szocialista nagyüzemi mezőgazdaság igényeinek szántótraktor szempontjából, általánosságban csakis a lánctalpas traktorok felelnek meg.” A felső állami vezetés úgy tartotta, hogy a közúti vontatás, valamint a könnyű talajmunkák elvégzésére pedig most már a KGST tagországokban gyártott gumikerekes traktorok könnyen beszerezhetőek, és 1952-ben kormányhatározat is született a szovjet licencű lánctalpas traktorok nagy sorozatú gyártására DT-413 típusjellel. (5. ábra)

5. ábra A DT-413 típusú lánctalpas traktor



A kormányhatározat megerősítésére – szinte a DR-50 traktorok megtervezésével egyidőben – ismétlen felső szintű állami döntés született, hogy a kispesti Hofherr gyárnak rá kell állnia a földmozgatási munkákat gépesítő dömperek (DUMPER) gyártására. Erre legalkalmasabb az épphogy csak elkészült – kísérleti próbán lévő – DR-50 traktorból kialakított szerkezetű szállító jármű lenne. Az új termék szintén a DR-50 típusjelet kapta (6. ábra). Tervezője, Liszony Béla főkonstruktor pedig 1954-ben a gyár II. Kossuth díját érdemelte ki. A kerekes traktorok fejlesztése ismét elakadt! Mintegy „vigaszként” a sok elszenvedett bizonytalanságért, 1951-ben a gyár a Kohó és Gépipari Minisztériumtól (KGM) megkapta végleges nevét. Vörös Csillag Traktorgyárra keresztelték, és ezt a nevet viselte a további fennállása során egészen 1973-ig. A névadásban feltehetően szerepet játszott a gyár 1945-ös múltja, amikor a dolgozók vörös csillagos gyári belépőjével a szovjet hadsereg harcokcsijavító üzeme volt!

A kedvezőtlen és vészjósló események egymást követték. 1953-ban az utolsó 10 darab legyártásával megszűnt a G-35/GS-35 típusú traktorok gyártása, helyét a felfutóban lévő DT-413-as lánctalpasok vették át. A gyár a II. világháború utáni legmélyebb pontjára került, és még a legoptimistább gyári vezetők is úgy gondolták, hogy az immár 30 éves kerekes traktorok gyártási folyamata Kispesten végleg lezárult. De, mint már többször is a gyár fennállásának folyamán, a „szerencse” ismét rámosolygott az egykor nagy hírű Hofherr-Vörös Csillag Traktorgyárra. 1953 őszén a Bács-Kiskun megyei tsz-ek és gépállomások dolgozóinak értekezletén a magyar mezőgazdaság gépesítésének helyzete és jövője kérdéskörben felszólalt Nagy Imre miniszterelnök (1953-1955) is, és a leghatározottabban kijelentette, támogatja a hazai kerekes traktorok gyártásának újraindítását, fejlesztését és a mennyiség lényeges emelését. Ez a feladat most már miniszterelnöki támogatás mellett a Vörös Csillag Traktorgyárra várt! 1954-ben újraindult a G-35/GS-35 traktorok gyártása évi 3604 darabban és emellett a DT-413-as lánctalpasok kibocsátása is felfutóban volt évi 100 darabban.

Úgy látszott, hogy a gyár „hullámzó életvitele” megnyugszik, de már is itt volt a következő kellemetlenség. 1954. július 4-én Magyarország futballválogatottja abszolút esélyesként világbajnoki döntőt játszott Svájc fővárosában, Bernben, az NSZK (Német Szövetségi Köztársaság) válogatottja ellen, amit „nyerő helyzetből” elvesztett. Az ország felzúdult, Budapesten utcai tüntetések zajlottak és életre keltek a realitásokat is tartalmazó, vagy éppen alaptalan szóbeszéddek. „A magyarok LANZ BULLDOG traktorokért cserébe eladták a világbajnokságot” volt az egybehangzó rosszindulatú vélemény. A pletyka látszatra nem volt éppen alaptalan... 1954. május elején 370

darab LANZ BULLDOG L-17 és L-25 típusú traktor érkezett be az NSZK-ból az aggasztó magyar traktorhiány csökkentésére. Ezek korszerűsége is erősen megkérdőjelezhető volt (egyhengeres, izzófejes, kétütemű, féldízel motoros könnyű traktor). Itt meg kell jegyezni, hogy a „vasfüggönyös” időszakban sem az NSZK-val, sem a többi tőkés országgal nem volt Magyarországnak kiépített kereskedelmi kapcsolata. A közvélemény, valamint a szurkolótábor „bűnbakokat” keresett, és a Vörös Csillag Traktorgyárt is meggyanúsították. Rendszeresen elhangzott a súlyos kijelentés: „ha gyártottak volna több traktort, ez a szégyen nem esett volna meg!” Természetesen ezek a megállapítások soha nem nyertek bizonyítást, de még hosszú évekig emlegették, bizalmatlan légkört vonva a Vörös Csillag Traktorgyár és dolgozó kollektívája köré. Felöltött az az elvont gondolat is, hogy ez volt a Lanz gyár utolsó bosszúja az egykor igen erőszakos piacpolitikát folytató riválisa, a Hofherr gyár és jogutódja felé.

Elmúlt ez a kellemetlenség is, de a gyári belső bizonytalanságoknak csak nem akart végre szakadni. 1954-ben az országosan megkezdett racionalizálás (korszerűsítés, átszervezés, létszámrendezés) elérte a VCST-t is, 1955-ig mintegy 600 fős létszámcsökkentést hajtottak végre. A szocialista vállalat életében 1973-ig ez volt az egyetlen nagyarányú létszámcsökkentés.

A kispesti Vörös Csillag Traktorgyár 1954-től az addig sem laza termelési terveket tovább feszítette. Túlfeszített volt az országos 5 éves tervelírás, túlfeszített volt a termelési gyakorlat és túlfeszített volt a dolgozók munkabírása és túróképessége is. Az 1947-1949-ig tartó 3 éves terv, valamint az ez után 1950-1954-ig következő első, majd a második ötéves terv 1955-1959-ig tartó előírásai a szinte teljesíthetetlen mennyiségű gépkibocsátáson kívül mást nem is igen vett figyelembe. A mezőgazdaságnak egyre több traktort kellett adni, és mivel megélenkülő KGST beszállításokra nem lehetett számítani, ezt a feladatot a Vörös Csillag Traktorgyárnak kellett megoldani. Az üzemek 2-3 műszakban dolgoztak, rengeteg volt a túlóra és gyakran előfordult, hogy a munkások (főleg a szerelőüzemben) több napig sem mentek haza. Azért, hogy az utazással és az étkezébe távozással ne veszítsenek időt, bent pihentek egy kicsit heve-



6. ábra A DR-50/A-B típusú dömpver

nyezett, géprongyokból összehordott fekhelyeken. Az étkezés ilyen esetekben ugyan ingyenes és minőségi összeállítás volt, a dolgozók helyébe is hozták, de ezt a hajszát sokáig nem lehetett bírni. Ilyen körülmények között jött el 1956. október 23-a, de az események a gyárat csak október 25-én érték el. Néhány irodából eltávolították a vörös csillagokat és a traktorgyár neve ismét változott. Hogy a múlt ne kísértsen, a HOFHERR nevet „HOFFER”-re változtatták. Megalakult a munkástanács (1956.X.25-1957.IV.16-ig) és a gyárban két hét után komoly nehézségek árán kezdett újraindulni az élet.

1956. november 4-én Kádár János vezetésével megalakult a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszti Kormány, az utcai harcok véget értek, de a traktorgyár 1956-1957. évi utolsó megpróbáltatásai csak most kezdődtek. A gyár áramellátása részlegesen szünetelt. Nagy teljesítményű ipari áramot csak az éjszakai órákban lehetett vételezni. Az acél és vasöntöde, a melegüzemek, valamint a forgácsolóüzemek csak ilyenkor dolgozhattak. A helyzetet tovább nehezítette, hogy a traktorgyár közös tápkábelen volt a Kispesti Textilgyárral (KIS-TEXT), és a bejövő elektromos energián már-már késhegyig menő viták árán osztozkodni kellett. Erősen akadozott az „idegen áru” beszállítás is. A szerelde alkatrészhiány miatt állt, és a gépkibocsátás is szünetelt.

Az 1956-os események országosan mintegy 20 milliárd forint kárt okoztak, amiből 78.884.000 forint kijutott a kispesti traktorgyárnak is. A kiesett termelés mellett további károkat okozott az utcai harcosok által a gyárból kivitt és részben tönkrement dömperek selejtezése és utólagos felújítása, valamint a munka nélküli kifizetett munkabérek összege is. A harcosok páncélgépkocsiként használták a dömpereket, megfordított vezetőüléssel és az acéltartályban (puttony) meghúzódo golyószórós vagy géppuskás lövéssel. Az Üllői út védelmét kívánták ezzel erősíteni a felvonuló szovjet harcokcsik ellen. Ez az akció természetesen katasztrofális sikertelenségbe torkolt. A nevét ismét visszacapott Vörös Csillag Traktorgyárnak egy éve volt arra, hogy az elsenvedett károkat kompenzálja, termelését a korábbi szintre felfuttassa, a lemaradást behozza. Ez sikerült is!

A G-35/GS-35 típusú traktorok gyártása végleg kifutott és a gyár kollektívája előtt ismét komoly cél állt. A továbbélést biztosító, új típusú traktor (traktorok) kifejlesztését és annak mielőbbi, nagy sorozatú előállítását haladéktalanul meg kellett kezdeni. Az 1957. január-április közötti időszakban folyamatos fejlődés mellett rendeződtek a kispesti Vörös Csillag Traktorgyár munkafeltételei, termelési intenzitása és a munkanapok „légköre”. Viszátért a dolgozók napi sikerélménye és normalizálódott a gyár belső és külső helyzete is.

All. világháború utáni időszak kemény vállalásos helyzeteiből az egykor nagy hírű Hofherr gyár és későbbi jogutódja, a Vörös Csillag Traktorgyár ismét kivágta magát. Köszönhetően ezt az elkötelezett munkavállalók odaadó, felelősségteljes és a gyárat mindenképpen megmenteni törekvő akaratának. (folytatás a következő lapszámban)

Dr. Stieber József

1. táblázat A Hofherr-Vörös Csillag Traktorgyár II. világháború utáni hivatalos elnevezései

S.sz.	Elnevezés éve	A gyár neve	Megjegyzés
1.	1945	HOFHERR-SCHRANTZ-CLAYTON SHUTTLEWORTH MAGYAR GÉPGYÁRI MŰVEK RÉSZVÉNYTÁRSASÁG	1912-1948
2.	1948	HOFHERR-SCHRANTZ TRAKTORGYÁR NEMZETI VÁLLALAT	1948-1950
3.	1950	HOFHERR-SCHRANTZ TRAKTORGYÁR	1950-1951
4.	1951	VÖRÖS CSILLAG TRAKTORGYÁR	1951-1956.X.25.
5.	1956	HOFFER TRAKTORGYÁR	1956.X.25.-1956.XI.13.
6.	1956	VÖRÖS CSILLAG TRAKTORGYÁR	1956.XI.13.-1973