

Szávai Ferenc

A Daimler-Benz és a Weiss Manfréd üzleti kapcsolatai

A Daimler-Benz¹ „know-how”-ja. A cég nemzetköziesedése.

Egy vállalat nemzetköziesedésének folyamata a nemzetközi piacok kialakításakor indukált változásokkal kezdődik, és ez csak később éreztetni hatását a konzern más területein. E folyamat a 19. század közepén indult és napjainkig tart. A világgazdasági fejlődés szemszögéből a témát feldolgozó szakirodalom öt részre osztja ezt a folyamatot: az indulás 1890-től az első világháborúig tart, melyben Wolfram Fischer tézise szerint „a világkereskedelem a világgazdaság motorjává fejlődött.”²

A tanulmány történeti ideje, a folyamat második része, az első világháborútól 1949-ig tart. Erre az időre a világgazdaság dezintegrációja nyomta rá bélyegét a gazdaságra, aminek következtében a nemzetköziesedési folyamatában visszaesés jelentkezett, és ez Daimler-Benzet is erősen érintette. Az első világháború egyik következménye a Németországot és egész Közép-Európát sújtó infláció volt. A kereskedelmi akadályok, a világgazdasági válság, a nemzetközi valutarendszer összeomlása, majd azt követően a nemzetiszocialisták autarkias politikája a bilaterális elszámolási megállapodással okozták azt, hogy a világgazdaság növekedése lényegesen lassúbb lett,³ és az átlagos évi exportnövekedés 32 országban csak 0,6 százalékot, Németországban mínusz 2,8 százalékot ért el.⁴

A két világháború közötti fejlődési szakaszban a Daimler-Benz exporttevékenysége visszaesett, a gyártott modellek jó része még háború előtti volt. A világgazdasági válságot követő szakaszban direkt befektetésekről döntöttek, illetve nemzetközi szerződést kötöttek, de a csekély piaci volumen hátráltatta a nemzetköziesedési folyamatot. 1934-ben a vállalat a belső piacra koncentrált, az export komoly mértékben visszaesett. 1939-ig 81 országban 135 képvisellel rendelkezett a cég, ennek fontos eszköze a motorok exportja volt, amit licenz-szerződések keretében gyártottak. A vállalat nemzetközi forgalma jelentősen csökkent 1934-ig, 1936-ra javulás mutatkozott, végül a háborús években ismét a felére csökkent. Amiben komoly előrelépés volt a korszakban, az a külföldi képviseltek számának növekedése: ezek száma a húszas évek végétől 1938-ig megduplázódott, elérte a 81 képviselertet. A külföldi befektetéseket nem lehet számszerűsíteni adatok hiányában.⁵

¹ GRUNOW-OSSWALD, Elfride: *Die Internationalisierung eines Konzerns. Daimler-Benz 1890-1997*. DaimlerChrysler. Wissenschaftliche Schriftenreihe des DaimlerChrysler Konzernarchivs. Hg. Harry NIEMANN - Wilfried FELDENKIRCHEN. 10. kötet. DaimlerChrysler Konzernarchiv, 2006.

² Uő. 17.

³ Uő. 17.

⁴ Uo.

⁵ Uő, 195-201. Különösen a 200. oldalon lévő táblázat, amely a Daimler-Benz konzern nemzetközi folyamatait mutatja be 1914-1949 között.

A technikai tudás, a szakértelem szerepe a gazdaságban nemcsak mai világunkban fontos. Háborús helyzetben a légiereő helyzete rendkívül felértékelődött. A nemzetiszocialista német mintagyár a Daimler-Benz igyekezett üzleti érdekeit érvényesíteni, de ez nem volt egyszerű, mert a modern technikai eszközöket csak korlátozott mértékben bocsátotta rendelkezésére a német állam. Ezért licenzszerződésekkel igyekeztek csúcstechnológiához jutni.

A német birodalomnak jó üzleti kapcsolatai voltak Olaszországgal, ennek köszönhetően licenz-megállapodást kötöttek a DB 601 és 605-ös repülőgépmotorra, és szállítási szerződést is aláírtak ugyanezen géptípusokra. 1940-ben korlátlan forgalmat bonyolítottak le a Szovjetunióval, Bulgáriával, Romániával és Japánnal. Svájjal 1939 októberében megkötöttek egy licenz-szerződést, viszont Svédországgal megszakadtak a tárgyalások. Majd 1940 szeptemberében sikerült megállapodni a svéd kormánynak a céggel. Jugoszláviával 1939 novemberben kötöttek ugyanilyen megállapodást, amit az ottani rézszállításokkal kapcsoltak össze.⁶ Románia is szeretett volna csúcstechnológiához jutni, törekvéseit siker övezte 1942 nyarán.⁷ 1940 kora tavaszán a Szovjetunióval élénk volt a kereskedelem, különösen a repülőmotorok terén.⁸ A birodalmi légügyi minisztérium ugyanakkor korlátozta a jugoszláv, lett, litván és norvég szállítási igényeket 1937-ben, illetve 1939-ben, és nem támogatta az USA repülőmotorok iránti licenz igényét, ami érintette a Daimler Benzet.⁹

Görögországgal 1937-ben sikerült egy hatalmas közlekedési szállítást megkötni. Spanyolországgal autógyár építése és repülőgépmotor szerződés volt napirenden, amit a háború kitörése hiúsított meg. 1934-ben napirenden volt az Ausztráliával való kereskedelem, végül mégsem valósult meg. Dél-Afrika a teherkocsik iránt érdeklődött, de ez a nemzetiszocialisták külföldi szervezeteinek ellenállásába ütközött.

A délamerikai piac megszerzésére irányuló törekvés nem hozott jelentős eredményeket. Hans Dörr, a Daimler-Benz képviselője a perui, equadori és bolíviai érdeklődést szerette volna felélénkíteni. A brazil és kínai szállítási szerződéseket különösen a kölni Otto Wolff fejlesztette. Az ázsiai térségből Japán kereskedelmi partnere lett a cégnek, és különösen a személy- és teherkocsik, valamint hajómotorok iránt volt érdeklődés. Konkrét eredmény csak a DB 601-es repülőmotor licenzét illetően született.¹⁰

A budapesti Weiss Manfréd vállalat az első világháború alatt különösen a fegyveriparban ért el komoly eredményeket. Ezzel párhuzamosan az acélgégyárt nagyban kiépítette, hengeracélt és épületacélt is előállított, valamint nehézkalapácsot. Az osztrák-magyar haderő számára ágyúkat, közlekedő

⁶ Daimler-Benz Archiv - Kissel Akten - Flugmotoren 8.23. a. - Jugoslawien. Dokument - Vertrag am 15.11.1939.

⁷ Daimler-Benz Archiv - Kissel Akten - Flugmotoren 8.29.a – Rumänien. Dokument. Lizenzvertrag. 11.5.1942

⁸ Daimler-Benz Archiv - Kissel Akten - Flugmotoren 8.30.b. Russische Geschäft

⁹ Daimler-Benz Archiv - Kissel Akten - Flugmotoren 8.25. Lettland und Litauen

¹⁰ POHL, Hans – HABETH, Stephanie – BRÜNINGHAUS, Beate: *Die Daimler-Benz AG in den Jahren 1933 bis 1945*. Eine Dokumentation. Stuttgart, 1986. 114-120.

eszközöket, lövegeket készített. Továbbá egy nagy fémművet épített, amihez hozzácsatolt egy töltény és löveggyárat. A háború után a magyar fegyverzenél jó részét Románia elvitte, sok eszköz tönkrement, vagy megsemmisült. A cég arra kényszerült, hogy a fegyverek mellett vagy helyett közszükségleti cikkeket gyártson (kerékpárokat, majd motorbicikliket, varrógépeket, tűt, mezőgazdasági gépeket, tűzzománcot) és mindent, amire szükség volt vidéken. Később egy repülőgép részleg, majd egy páncélos üzem épült, ezért az öntödét megnövelték és hozzá építettek egy könnyűfém öntödét is. A gyár 4 cilinderes 120 lóerős motorokat gyártott, a bristol „Jupiter” típusát, különböző változatokban.¹¹

1941 tavaszára már akkora méretű volt, mint Genshagen, de oly sűrűn beépített, hogy 26 000 ezer munkást és alkalmazottat foglalkoztatott. A gyáron belül volt egy kórház 300 ágygal, s egy gyermekfoglalkoztató hely 1.000 gyermek számára. S a gyár jóléti célokat is megvalósított.¹²

A Dunai Repülőgépgyár és a Magyar Kereskedelmi Bank 1941 nyarán repülőgép motorok és gépek gyártására céget alapított. Az igazgatóság elnöke Nagy Vilmos volt, Rapaich Vilmos, Lázár Andor, báró Weiss Jenő, báró Weiss Alfonz, Korbuly Károly, Dr. Grynaeus Dezső, Lahs Rudolf, Hellebronth Vilmos egyrészt a cég tulajdonosai, illetve volt miniszterek, banki képviselők, technikai szakemberek. A német gyakorlatnak megfelelő előljáró nem volt a cégnél.¹³

Az együttműködések színterei

Tehergépkocsik és az autóipar

1928 júniusában a magyar kormány megkereste a német katonai hivatalt nyolckerekű járművek beszerzése céljából. Janky Kocsárd a magyar hadsereg főnöke 1928. szeptember 29-én meglátogatta a cummersdorfi gyakorlóteret.¹⁴ A tárgyalások során szóba került a hatkerekű 1,5-2 tonnás és a 3-4 tonnás haszonjárművek kérdése. A Weiss Manfréd cég az első kategóriából 50 darabot rendelt kipróbálásra. A második kategóriából 6-7 darabra lett volna szükség, de az igazgató Dr. Nibel lebeszélte a céget, egyrészt a csekély rendelkezésre álló számmal, másrészt a technikai, használati mutatókkal indokolva.¹⁵

1931. március 24-én a Daimler-Benz Rt. az általa készített DB szállítójárműről részletes leírást jutattott el a budapesti cégnek.¹⁶ A Daimler-Benz budapesti képviselőjén dolgozott Jakab Tivadar igazgató, akinek komoly szerepe volt az autó- és repülőgép üzletben.

Wilhelm Kissel, a Daimler-Benz előljárója 1935. április 24-én gratuláló levelet írt Horthy Istvánnak abból az alkalmából, hogy a Magyar Királyi Vas, Acél és

¹¹ GIGER, Hans: *Kolben Flugmotoren*. Stuttgart, 1986. 226.

¹² DB Archiv - Kissel Akten - 8.36 - Dokument - 15. 04 1941.

¹³ DB Archiv - Kissel Akten - 8.36 - Dokument - 1941. szeptember 15.

¹⁴ DB Archiv - Kissel Akten - 4.52 - Dokumenten - 1928. június 26, szeptember 22

¹⁵ DB Archiv - Kissel Akten - 4.52 - Dokument - 1930, április 14.

¹⁶ DB Archiv - Kissel Akten - 4.52.

Gépgyár vezérigazgató helyettesévé nevezték ki. Egyidejűleg biztosította őt cége együttműködési szándékáról.¹⁷ Horthy István értesítette Kisselt arról, hogy a szóban forgó LG 65/2 típusú szállítójárművet a védelmi minisztérium támogatta és e típus bevezetését tervezi a tárca, s gyártását licenz-szerződés keretében tervezik megvalósítani.¹⁸

Jakab Teodor válaszában a továbbá repülőmotor alkatrészek üzleti lehetőségeit vázolta. Szóba jött a megbeszélések során a DB 600-as típusú motor, illetve ennek magyarországi összeszerelése, valamint az egyszerűbb részek önálló gyártása. Horthy István és Jakab Teodor személyes találkozója során több repülőgép és motortípus került szóba (Jumo 210, He 112, DB 600), amit a Goome & Rhone cég engedélye alapján léghűtéses csillagmotor formájában gyártott a Weiss Manfréd cég.¹⁹

1938 nyarán a Daimler-Benz a Magyar Királyi Állami Vas, Acél és Gépgyárral megállapodott a kétnyolcados szállítójárművel (LG 65/2) és a G 5 (W 152)-es típusú személyszállító előállítására vonatkozó licenz-szerződés aláírásáról.²⁰ 1941-ben a Daimler-Benz gaggenauai üzeme licenz-szerződést írt alá a Magyar Királyság Államvasút Társasággal.²¹

1942-ben a Stuttgart-untertürkheimi Daimler-Benz részvénytársaság igazgatósági ülésén a Budapesten megvalósítandó építési tervekről döntöttek. A tervezett építkezés 5 szakaszban zajlott volna, összesen 1. 488.050 pengő értékben. A vállalkozást a Daimler-Benz és a Magyar Állam banki hitelből finanszírozta volna.²²

Repülőgépipar

A győri program egyik fontos szereplője volt a Weiss Manfréd Művek, ugyanakkor része volt annak a légierő fejlesztése is. A programot eredetileg öt évre tervezték, de két év alatt végrehajtották, s a Szovjetunió megtámadása után a feklődés újabb lendületet vett.

Weiss Manfréd a Csepel-szigeten létesített üzemeket, jóllehet ez sokaknak nem tetszett. Később kiderült, hogy az elképzelés zseniális volt, mert ez a terület akkor fejletlen volt, infrastruktúrával nem rendelkezett. Kezdetben élelmiszerrel, kávéval kereskedtek, majd a hadsereg számára konzervet szállítottak. 1890-ben változtatta meg a cég tevékenységét, elsősorban töltényt gyártottak, valamint fegyvereket, ágyúkat.²³ A trianoni békeszerződés megtiltotta Magyarországnak a fegyvergyártást és behozatalt, így a cég mezőgazdasági gépeket és zománcedényeket gyártott. Az alapító halála után, 1922 novemberétől fiai vezették tovább a

¹⁷ DB Archiv - Kissel Akten - 4.52 - Dokument - 1935, április 24.

¹⁸ DB Archiv - Kissel Akten - 4.52 - Dokument - 1938. május 17.

¹⁹ DB Archiv - Kissel Akten - 4.52 - Dokument - Mai 1938. május 16. 1-6.

²⁰ DB Archiv - Kissel Akten - 4.52 - Dokument - 1938. augusztus 25.

²¹ DB Archiv - Kissel Akten - 4.52 - Dokument - 1941. december 9.

²² DB Archiv - Protokoll der Vorstandssitzung im Stuttgart-Untertürkheim am 14. August 1942.

²³ BEREND T. Iván – RÁNKI György: *Csepel története*. Budapest, 1965. Egy gyár alapítása és fejlődése az első világháborúig. 35-48.

vállalatot, és kapcsolatba kerültek a katonai vezetéssel.²⁴

1927-ben a magyar kormány szerződést kötött a Weiss Manfréd művekkel repülőmotorok és gépek gyártására, majd 6 millió pengő támogatással megépült a Repülőgép- és Repülőmotor-gyártó Részvénytársaság. 15 évre szóló állami megrendelést kapott a gyár és ebben 50 repülőgép gyártása is szerepelt.

A magyar miniszterelnök, Bethlen István 1928 áprilisában Rómába látogatott, ahol Mussolinitól 300 millió pengő hitelt kért és 400 repülőgépet.²⁵ A külpolitikai változások következtében belátható közelségbe került a honvédség fejlesztésének lehetősége. A revízió megvalósítása érdekében kitűzött offenzív célok elérhetővé tették a gyorsan mozgó alakulatok kiépítését és hadrendbe állítását. 1936-ban felismerték a gyorscsapatoknak a honvédségben betöltendő szerepét, és meghatározták a fejlesztés irányát. Az is világos volt, hogy a gazdagabb államokban is ipari, pénzügyi nehézségekbe ütközik a modern haderő fejlesztése, ami Magyarországon legfeljebb csak vegyes (lovas, gépkocsizó, kerékpáros) alakulatokból álló gyorsan mozgó seregtestek felállítását tette lehetővé.²⁶ A magyar hadsereg számára nélkülözhetetlen volt a modern légierő és a gyors szállítójárművek. A magyar hadsereg számára nélkülözhetetlen volt a modern légierő és a gyors szállítójárművek. 1933-ban döntöttek a német légierővel és a német hadiiparral való együttműködésről. 1936-ban Henkel és Junkers típusú gépeket vásárolt a magyar kormány 76 millió bírodalmi márka értékben, de a repülőgépgyártást csak szűk keretek között tudta fejleszteni 1938-ig. A külpolitikai helyzet változásának következményeként a hadsereg fejlesztése felgyorsult.²⁷ 1938. augusztus 21-én a bledi egyezmény mondta ki Magyarország fegyverkezési egyenjogúságát. A gyár 1939-ben és 1940-ben kapott külföldi megrendeléseket: alkatrészeket szállított Franciaországba és Jugoszláviába.

A Szovjetunió elleni háború fordulatot hozott a repülőgépgyártásban. A Weiss Manfréd Részvénytársaság a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank támogatásával létrehozta a Dunai Repülőgépgyár Részvénytársaságot. Mindez 35,4 millió pengő befektetést igényelt, az építési és gépipari berendezések 95 millió pengőt tettek ki. A gyár komoly megrendeléseket kapott a magyar és a német kormánytól, összesen 900 sárkány- és 3.398 repülőmotort gyártottak. A gyár fejlődésében az állami megrendelések fontos szerepet játszottak, ugyanakkor a Kornfeld, Chorin és Mautner család egymás közötti házassága a legjelentősebb magyar tőkéscsoporttá tette őket.

A motorok nagy részét Németországba szállították, a 3.398 darabból csak 1.060 darabot adtak a magyar hadseregnek. 1942-től gyártották a DB 605-ös motorokat, ebben az évben a repülőgépprogram keretében 2000 darabról 3000-re növelték a termelést.

A Daimler-Benz és a Weiss Manfréd legfontosabb gazdasági együttműködése a

²⁴ Uő.k. 56-65.

²⁵ M. SZABÓ Miklós: *A magyar királyi honvéd légierő a második világháborúban*. Budapest, 1987. 18.

²⁶ DOMBRÁDY Lóránd: *A magyar katonai vezetés külpolitikai gondolkodása a két háború között*. IN: PRITZ Pál - SIPOS Balázs - ZEIDLER Miklós (szerk.): *A Magyar külpolitikai gondolkodás a 20. században*. Magyar Történelmi Társulat, Budapest, 2006. 86.

²⁷ Uő.k. 88.

repülő- és repülőgépmotor üzlet volt. Ekkor a legjobb repülőmotorokat a németek és az amerikaiak gyártották, de különösen élenjáró know-how-t állított elő a Weiss Manfréd. A Kelet-Közép Európai országok arra törekedtek, hogy a német gyárral licenz-szerződést kössenek, s mindezt egy klíringszámlán hagyják jóvá.

1941. március 28-án egy magyar bizottság meglátogatta a Daimler-Benz gyárat Stuttgart-Untertürkheimben, Wilhelm Kissel igazgató megállapodott a vendégeivel a DB 605-ös motor licenszéről.²⁸ A szerződést 1941. július 10-én kötötték meg, s ezzel a magyar honvédelmi tárca megszerezte a Mercedes-Benz-repülőmotor DB 605-ös modelljét. A szerződés alapján korlátlan számban lehetett a DB 605-ös típusú repülőmotort gyártani. A Weiss Manfréd pedig megbízást kapott a gyártás lebonyolítására, s ebbe más magyar vállalatok is bekapcsolódhattak.

1941 tavaszán a vállalat olyan nagy volt, mint a genshageni repülőgyár, 26.000 munkást tudott foglalkoztatni, külön kórházat működtetett 300 ágygal, valamint 1.000 gyermeket tudtak elhelyezni, s jóléti szolgáltatásai is voltak.²⁹ Az új repülőgépgyárat 15 kilométerre létesítették a csepeli központtól a Horthy-ligetben. Az 1941 szeptemberében megalakult igazgatóságnak a családtagok mellett több magas rangú katona, egykori szolgálaton kívüli miniszter és bankár is tagja volt.³⁰

A szerződés tartalmazta azt a szándékot, hogy a magyar honvédelmi minisztérium gondoskodik arról, hogy a megállapodásban foglalt gyártási tevékenységek mielőbb megvalósuljanak, hónap végén pedig jelentést készítenek a magyarországi tevékenységről a Daimler Benz cégnek. Fontos része a megállapodásnak a titoktartási nyilatkozat, amelyben a konstrukció elemeit harmadik fél számára nem adják át. A magyar minisztérium a Daimler-Benz számára 1.500.000 birodalmi márka összeget fizetett, s 1950. december 31-ig kötötték a szerződést.³¹

A Weiss Manfrédnek a DB motorok gyártásához szüksége volt a dolgozók be tanítására, ami Genshagenben meg is történt. 2.000 munkást képeztek ki itt, s még 5.000 kiküldését tervezték Németországba. Így lehetővé vált, hogy egy éven belül a cég német segítséggel átálljon az új feladatra. Magyarország mintegy 200 darab DB 605-ös típusú motort kívánt előállítani az 1942-es évtől kezdődően.

A magyar bizottság 1941. március 29-én Untertürkheimbe, majd április 1-én Genshagenben folytatta a tárgyalásokat.³² 1942 februárjában merült fel 350 Messerschmitt magyarországi gyártásának a kérdése.³³ 1942. február 20-án a Dunai-repülőgépgyár képviselői Münnich mérnök, Laukó és Sternya százados meglátogatták a német partnert, hogy a termelés részleteit megbeszéljék. A különböző kezdeti szállítások mellett 1942, áprilistól októberig pedig 138 darabot kívántak leszállítani. A programot fokozatosan akarták fejleszteni. Egy 1942. június 12-23 közötti budapesti látogatásról írt jelentésből kitűnik, hogy 1943 októberéig több ezerre kívánták felfuttatni a repülőmotor gyártást. Alapvetően a dugattyúk

²⁸ Uőök: Levél és feljegyzés 1941. március 27; 29.

²⁹ Daimler Benz Levéltár és Múzeum (a továbbiakban: DB Archiv - Kissel Akten) - 8.36 - 1941. április 15-i irat.

³⁰ DB Archiv - Kissel Akten - 8.36 - 1941. 10. 15 - i irat.

³¹ DB Archiv - Kissel Akten - 8.37- 1941. 07. 10-i irat. Licenz-szerződés - titkos.

³² DB Archiv - Kissel Akten - 1941. 03. 25/26. Az elnökségi ülés protokollja. 2. old.

³³ DB Archiv - Kissel Akten - 4.52.- 1942.02.23-i feljegyzés

szállítása miatt csúszott a modernizáció, a munka-előkészítést gyakran kritikának vetették alá a havi jelentések.³⁴ A levelezésből kitűnik, hogy a Weiss Manfréd és a Ganz MÁVAG rengeteg termelési gonddal küzdött.³⁵

1942 nyarán Wilhelm Kissel a Daimler-Benz elnöke elhunyt, az új előljáró Wilhelm Haspel tovább szervezte nemzetközi kapcsolataikat. Többször feltették Kissel számára a kérdést: mi a magyarázata annak, hogy a nemzetiszocialista mintagyár együttműködési megállapodást köt a budapesti Weiss Manfréd céggel? A tapasztalat az, hogy az üzlet mindenképp fölötte szerepet játszott a korabeli viszonyokban, hiszen a gazdasági érdek sokszor felülírta a politikai szabályokat. Erre gyakori példát szolgáltatott az autó és repülőgépipar. Korbuly László Wendt igazgatónak írt levelében megköszönte a DB 605-ös gyártási jogát és az igazgatónak jókívánságait fejezte ki.³⁶ Mindemellett 1943 júniusában szóba került a Daimler Benz képviselői részéről egy javítási szerződés esetleges megkötésére a DB 603-mas motorokra.³⁷ Mindehhez nemcsak a munkaerő kiképzésére volt szükség, hanem a berendezések és gépek szállítására is.

1943. június 9-10-én a Messerschmitt céggel megállapodást kötött a magyar fél speciális repülőprogramról.³⁸ 1943. július 5-én Pozsonyban az új Daimler-Benz vezérigazgató kinyilvánította segítőkészségét abban, hogy az anyagbeszerzés területén, a nyersanyagokat illetően támogatni fogja a magyar repülőprogramot.³⁹ 1943 telén a Weiss Manfréd cégnél szénhiány lépett fel,⁴⁰ s a személyi állományt illetően nem tudott az üzem végleges megoldást találni.⁴¹ 1944. május 31-én kapta Haspel vezérigazgató az első híreket a Weiss Manfréd műveket érintő bombázás okozta károkról.⁴² A gyár jelentős bombatámadás áldozata lett, erről számolt be Máriássy jelentése alapján Wendt Haspel vezérigazgatónak.⁴³ A német megszállás után a Goldberger, Weiss, Chorin és Mautner családi vagyont lefoglalták.⁴⁴

1944. május 17-én Kurt Becher és a Weiss család egy megállapodás csomagot írt alá, amiben az SS egy új holdingot hozott létre, s a család átadta részvényeit 25 évre. Kötelezte a német felet, hogy 25 év után a család vagyonát visszaszolgáltatja. Végül az utolsó, az ellenszolgáltatásról szóló, a németek lehetővé tették a családtagoknak a Portugáliába és Svájcba történő utazását és letelepedését, s mintegy 600.000 amerikai dollárt és 250.000 birodalmi márkát is juttattak nekik. Ezzel a németek megszerezték a magyar ipar legfontosabb pozícióit.⁴⁵

³⁴ DB Archiv - Kissel Akten - 4.52.- Jelentés az 1942.06.12-én kezdődő budapesti látogatásról. 1942.06.26-i irat.

³⁵ DB Archiv - Haspel Akten - 8.5.-1942. november 4-i irat

³⁶ DB Archiv - Haspel Akten - 8.5 - 1943.május 26.i irat.

³⁷ DB Archiv - Haspel Akten - 8.5 - 1943.június 10-i irat.

³⁸ DB Archiv - Haspel Akten - 8.5 - 1943.július 01-i irat.

³⁹ DB Archiv - Haspel Akten - 8.5 - 1943.július 17-i irat.

⁴⁰ DB Archiv - Haspel Akten - 8.5 - 1943.október 25-i; 1943.november.10-i irat.

⁴¹ DB Archiv - Haspel Akten - 8.5 - 1944. január 28-i irat.

⁴² DB Archiv - Haspel Akten - 8.5 - 1944. május 31-i irat.

⁴³ DB Archiv - Haspel Akten - 8.5 - 1944. augusztus 13-i irat.

⁴⁴ BEREND – RÁNKI: 60-92.

⁴⁵ KARSAI Elek - SZINAI Miklós: *A Weiss Manfréd-vagyon német kézbe kerülésének története*. Századok, 1961. 4-5. 680-719.

A magyar repülőmotor gyártás nagy lendületet vett, viszonylag korszerű prototípust sikerült gyártani, ám a háború miatt a termelés nem teljesedhetett ki. A szövetségesek pedig a gyár nagy részét 1944 húsvétján lebombázták.

1944. augusztus 9-én lezajlott ismételt bombatámadás súlyos következményekkel járt. Ezután először a kőbányai pincerendszerekben folytatták a gépek szerelését. Később a budatétényi barlangrendszerbe költöztek, ahol 1944 decemberéig működtek. A szerszámgépek jó részét becsomagolták, elszállították. A jól képzett munkaerőből mintegy 4.000 munkást telepítettek ki. A lövedékeket és lőszeralkatrészt kiszállították nyugatra. A Csepelen, Kőbányán és Budatétényben maradt gépparkot a szovjet csapatok teljes mértékben elszállították.⁴⁶

A Szövetséges Ellenőrző Bizottság gazdasági osztályán 1947. január 3.-án a potsdami egyezmény végrehajtásával kapcsolatos vegyes bizottsági ülésen részt vettek a Szovjetunió képviselői és a megfelelő magyar szervek. A Szovjetunió a potsdami egyezmény alapján igényt tartott az egész Weiss Manfréd konszernre. Indokolásul elmondták, hogy a Dunai Repülőgyár részére 1941-44-ig a Birodalmi Légügyi Minisztérium 723 millió pengőt, a Steiner Művek 80 millió 500 ezer pengőt, összesen 803 millió 500 ezer pengőt adott, a Magyar Honvédelmi Minisztérium pedig 483 millió pengőt. A Dunai Repülőgépgyár átadott a Weiss-Manfrédnek 742 millió 500 ezer pengőt részben az acél- és fémműnek, részben a repülőgép és motorgyár részvénytársaságnak. 1944 márciusában a szállítások miatt a 803 és félmillió lecsökkent 616 millióra, ennek alapján 1944. március 20. és 25. között a vállalat vezetését a németek tényszerűen átvették, majd május 17.-én egyezményt is aláírtak. Mivel a Weiss-Manfréd vagyoni értéke 72 millió 900 ezer pengő, a tőkebefektetések a németek által adott tartozásokból 274 milliót képviseltek. A Szovjetunió igénye tehát azon alapult, hogy a németekkel szemben fennálló tartozások garanciája az egész vagyoni érték. A németek úgy látták, hogy a Weiss Manfréd gyárak nem tudják teljesíteni tartozásuk kiegyenlítésére szállításaikkal, ezért birtokba vették az egész vállalatot és ez ellen a magyar kormány nem tiltakozott. A tartozásoknak 1944 márciusa után bekövetkezett csökkenése a Szovjetuniót nem érdekelte, minthogy ez már a németek által átvett üzemek üzletvitelénél történt.

A Szovjetunió fenti igényét továbbították a magyar kormányhoz. Megegyezés jött létre, hogy ezt az igényt Szviridov altábornagy útján a miniszterelnökhöz a tárgyalás napján eljuttatják.⁴⁷

A két gyár a két világháború közötti gazdasági élet nem túl kedvező időszakában kereste egymás kapcsolatát. Ezzel hozzájárultak a klíringrendszeren belüli gazdasági kapcsolatokhoz. Német részről a nemzetiszocialista mintagyár magyar oldalról pedig a zsidó tulajdonban és irányítás alatt lévő vállalat kezdte meg együttműködését, amely része volt a nemzetköziesedési folyamatnak, annak egyik elemét szolgálta. Mindemellett szükség volt a modern technika alkalmazására, s ezt valóban a Daimler-Benz tudta biztosítani teherszállító járművek és repülőmotorok terén. A téma kutatása több tanulsággal szolgál: egyrészt a két cég gyökeresen eltérő irányí-

⁴⁶ KOVÁCS Vilmos: *Repülőgépgyártás a második világháború alatt. Áttelepülés. Leszerelés.* Nagy Magyarország. IV. évf. 2. szám. 2012. nyár. 46-47.

⁴⁷ Magyar Országos Levéltár, Weiss Manfréd konszern-vállalatok iratai; Labor Bizalmi Rt., 21. tétel.

tása és menedzsmentje nem gátolta a gazdasági kapcsolatokat. Ugyanígy a modern motorok eladásának és gyártásának engedélyeztetése sem. A gazdaság szinte függetlenné vált a politikától. A kutatások harmadik fontos tapasztalata az, hogy a háború kitörésekor a német és amerikai félnek teljesen pontos képe volt egymás repülőgéptípusairól és eszközeiről. Mindez természetesen komolyan befolyásolta a cégek exportlehetőségeit, de tény, hogy a német fél kirendeltségeken keresztül hálózta be a hadigazdaságába bekerült területeket, s a háború alatt kisebb növekedést tudott elérni a nemzetköziesedés folyamatában. Ennek majd egy szép szakasza kezdődik el 1949 után, amely a cég fejlődésében mindenképp fontos fordulópontra lesz. Addig a Weiss-Manfréd vállalatra az államosítás várt.

A Daimler-Benz cég nemzetköziesedési folyamatának harmadik szakaszában 1950-től 1969-ig üzleti tevékenységében fejlődés következett be: áruforgalmi szervezetén keresztül külföldön újra vezérképviselőket alapított, valamint külföldi termelői vállalatokon való részesedéssel növekedett. A negyedik szakasz az 1970 és 1985 közötti időt foglalja magában, s a világgazdaság fejlődése lelassult.

A befejező ötödik fejlődési fázis az 1986 és 1997 közötti periódust öleli fel. Ezt a gépkocsi piac telítettsége jellemzi, ezért a cég diverzifikációs stratégia mellett döntött, melyet az 1985/86-os években valóra váltott.

A konszern a diverzifikációs stratégiájával mély krízisbe jutott, így 1995-ben elhatározta, hogy újra az alapvető üzleti tevékenységére, az autógyártásra fókuszál. Ezzel összefüggésben a vállalat újrastrukturálása történt meg, azzal a céllal, hogy a nemzetközi cég globális konszernné fejlődjön.⁴⁸

⁴⁸ GRUNOW-OSSWALD, Elfride: *Die Internationalisierung eines Konzerns. Daimler-Benz 1890-1997*. DaimlerChrysler. Wissenschaftliche Schriftenreihe des DaimlerChrysler Konzernarchivs. Hg. Harry Niemann/Wilfried Feldenkirchen. 10. kötet. DaimlerChrysler Konzernarchiv, 2006. 13-30. 202-240, 289-311, 361-371. 435-437.

