

1. FEJEZET

Előszó

A MÉRNÖKI SZAKMA DICSÉRETE

Történetírásunknak igencsak elhanyagolt komponense az ipartörténet. Vajon mit és abból mennyit ismerünk a magyar ipar történetéből, és főleg, milyen minőségben és megalapozással maradtak ránk emlékek elődeink szorgalmából, törekvéseiből, sikereiből és kudarcaiból? A szónoki kérdésre elég gyorsan adható a válasz: keveset ismerünk, nagyon keveset. Történetíróink zöme sokkalta inkább a – sajnos sorra elbukott – nemzeti felkeléseink, lázadásaink, szinte mindig vesztes háborúink krónikása. Hőseik elsősorban királyok, fejedelmek, vezérek, újabb korokban politikusok – kevés számban kiváló képességű Széchenyi Istvánok, Deák Ferencek, Eötvös Józsefek, sokkalta inkább nem túl tehetséges, felkészületlen, önhittén kártékony alakok. Csupán elvétve találkozhatunk viszont azokkal a mesterekkel, akik mesterségükkel, tudásukkal biztosították történelmünk viharos szakaszaiban a harcolók és az otthon maradtak, békésebb időkben pedig az egész társadalom

ellátását, felszerelését, tovább élését, mindennapjainak jobbjátását.

Ezt a hiányt próbáljuk most pótolni egy 20. századi történettel, amikor bemutatjuk, némileg szubjektív módon, egy magyar gyárnak, és vele, egyes részleteiben, kapcsolódásaiban egy teljes iparágak, a közúti járműiparnak¹ egykor szép sikereket felmutató – és persze kudarcokat is hordozó – izgalmas, hazánk gazdaságára lényeges hatást gyakoroló korszakát. Szubjektív módon, minthogy a bemutatás ehhez a gyárhoz, ehhez az iparágához egész életével, munkássága meghatározó részével kötődő kiváló mérnöknek, dr. Körmendy Ágostonnak elbeszélésén, visszaemlékezésein alapul. Nem tudományos munka ez, hanem mélyről, belülről fakadó emlékezés, egyúttal tiszteletadás is a társaknak – munka- és sorstársaknak egyaránt –, akik részesek voltak az eredményekben, és az olykor megkerülhetetlen buktatókban, politikai divatok át- meg túlélésében, a magyar tudás, a magyar szellem hasznosulásában.

* * *

A kötet főszereplője az ipari gyakorlatban tevékenykedő elkötelezett mérnök megtestesítője. Az „ipar” ez esetben nem csupán közvetlenül a gyártást és műszaki fejlesztést jelenti, hanem a kereskedelmet, annak műszaki kapcsolódásait is. Sőt, tágabb értelmet is hordoz, mert fontos része az életútnak a műszaki diplomácia, vagyis a nemzetközi kapcsolatok tevékeny kiépítése, fenntartása, problémamegoldó módszerei is. És nem kevésbé lényeges elem a tájékoztatás, a publikációk, előadások, a sokéves, magas szintű, megbecsült tevékenység hazai és nemzetközi tudományos és műszaki szervezetekben.

¹ A magyar közúti járműipar másik meghatározó komponensének, az autóbusziparnak történetét egy másik könyv vázolja föl, ugyancsak egy meghatározó mérnökegyéniség életén, munkásságán keresztül (Szentgyörgyi Zsuzsa: *Mérnök-tudós-iskolateremtő. Michelberger Pál.* Typotex, 2008).

* * *

Körmeny Ágoston maga ismertet meg minket életével, pályájával, munkájával. Mondhatnók, történelmünk elmúlt évtizedeinek háborgásaihoz – világháborúhoz, diktatúrához, elbukott felkeléshez – viszonyítva sima volt az útja a Wekerle-telepi kis iskolától, az igen jó tanárokkal tanító gimnáziumtól, a műegyetemi tanulmányokon át az életét meghatározó első munkahelyig, a Csepel Autógyárig. Persze kátyúk, buktatók ezen a látszólag kikövezett úton is akadtak szép számmal, akár a külkereskedelmi cégbe való átigazolás során is, de voltaképpen nagy viharok nem veszélyeztették ezt a pályát. A vasfüggöny korában, még a kezdeti időszakában is, amikor rések alig mutatkoztak rajta, a sűrű külföldi kiküldetések mutatták, a gyár erősen támaszkodott a fiatal mérnök magas színvonalú szakmai ismereteire és nyelvtudására. Amiként a nemzetközi szervezetekben való részvétele, elért pozíciói is ezt a megbecsülést tükrözik.

Megragadó a gépészmérnöki szakma szeretetének viszatükröződése Körmeny minden emlékében. Pontosság, mindig tényekkel, adatokkal alátámasztott közelítések, beszámolók hitelesítik mondanivalóját. Napjainkban, amikor a műszaki pályák meglehetősen (helyesbítésre kényszerülök: nem „meglehetősen”, hanem, valljuk be, erősen) háttérbe szorulnak az ifjak törekvéseiben éppúgy, mint a politikai hangadók szemléletében, példaadó lehet a mérnökség egyik kiváló, mindig a harcfronton és nem a vezérkarok – hivatalok, minisztériumok – többnyire élettől távolibb, jó meleg irodáiban ügyködő szakember vallomása.

* * *

A követendő példát mutató vallomás mögött felbukkan a háttér, a Csepel Autógyár története. A gyár, amelynek sikereiben sokkalta többet jelentett a jó iskolákon, kiváló egyetemen, nagyszerű oktatók nevelésén alapuló szilárd

szaktudás, mint az akkori politikai közegben általánosan elvárt lobogás, hajrázás. Meglepően bölcs döntéssel indul a történet, azzal, hogy nem engednek az egyébként érthető váagnak, a saját, hazai fejlesztés követelésének, hanem megvesznek egy teherautó- és motorcsalád-licencet, vele know-how-t is, a háború utáni gazdasági állapotában vergődő Ausztriától. A Csepelről kikerült teherautók, speciális egyéb járművek, motorok a korszak műszaki színvonalán igen jó szintet képviseltek. Elég, ha az 1963-as nyugat-afrikai járműipari expedícióra utalunk (részletes leírása a 2. függelékben található), amelyben mind a magyar tehergépkocsik, mind az autóbuszok kiválóan vizsgáztak. Tanulságos, hogy a magyar gépjárműipar milyen széles körű és nagy volumenű exportot bonyolított le évtizedeken keresztül, Dél-Amerikától, egyes afrikai országoktól kezdve a Szovjetunióig át egészen Kínáig. Voltak persze buktatók, gondok a sikerek mögött, de a lényeg mégis az, hogy a magyar szakemberek valamennyit le tudták küzdeni.

Napjainkra már nem létezik sem tehergépkocsi-, sem autóbuszgyártásunk, illetve, ami még van, igen halvány árnya a „régicicsőnek”. De létezik helyette más. Hatalmas nemzetközi vállalatok jöttek és jönnek hozzánk, nem elsősorban azért, mert itt olcsóbb a munkaerő, hanem a magas szakmai tudás, a kultúra, a rugalmasan módosítható műszaki képzettség kedvéért. Amiben benne rejteznek a megelőző évek termelési, fejlesztési, oktatási eredményei, Körmeny Ágostonnak meg a mestereinek, munkatársainak, tanítványainak tudása és szakmaszeretete.

* * *

A könyv tizenegy fejezete a gyermekkortól, a tanulástól vezeti el az olvasót napjainkig (időrendi áttekintő összeállítás az 1. függelékben található). Kiemelt szerepet kap benne a Csepel Autógyár története és a külkereskedelmi szolgálat. Az öt kiegészítő függelék szerves része a történetnek, a mondanivalónak, különválasztásukat csupán az

indokolta, hogy ne akasszák meg az elbeszélés folyamatosságát. Érdeemes ezeket is elolvasni, mert érdekes, a mához is szóló leírásokat tartalmaznak. Tanulságos a 3. függelékben az előző rendszer végnapjaiban írt tanulmány helyzetértékelése és egyes részleteiben máig érvényesnek ható javaslatai. És bizakodásra ad okot a 4. függelék tartalma, a Magyar Gépjárműipari Szövetség történetének, céljainak, tevékenységének bemutatása, amely már átvezet napjainkba, sőt a jövőbe is. Az 5. függelékben található szép hosszú lista a szabadalmakról, tanulmányokról, cikkekről, előadásokról mutatja, hogy Körmendy Ágoston munkássága nem csupán műszaki kérdésekre terjed ki, hanem a legalább ennyire fontos oktatási, publikációs tevékenységekre és a humán-társadalmi kapcsolatokra is. Szinte közhelynek hat ugyanis, de mindenképpen igaz, hogy a gyakorló mérnök munkája során nem magányosan ügyködik, hanem különféle felkészültségű, tudású és feladatú emberek között kell végrehajtania a feladatait. A műhelyben dolgozó munkásokkal éppúgy szót kell értenie, mint a megrendelő képviselőivel vagy a felsőbb hivatalok parancsnokaival. A műszaki tudás természetesen alapvető követelmény, de a mérnöknek értenie kell a személyzeti ügyekhez éppúgy, mint a nagyközönséget megnyerő ismeretterjesztéshez, vagy a dokumentációk érthető megfogalmazásához.

Úgy hiszem, e könyvben közreadott vallomás is híven mutatja, miként tudta teljesíteni e szerteágazó követelményeket egy – hazáját el nem hagyó, itthon is sikereket elért – magyar mérnök.

Szentgyörgyi Zsuzsa