

GULYÁS LÁSZLÓ – SZÁVAI FERENC

A GYŐRI PROGRAM EGYIK KULCSELEME: A CSEPELI REPÜLŐGÉPGYÁRTÁS

1. Bevezetés

A Horthy-korszak gazdasági fejlődésének fontos szegmense az ipar fejlődése: a negyedévszázad több szakaszában érték el jelentős eredményeket. Mindez köszönhető annak, hogy a békediktátum utáni kihívásokra, az önálló gazdaság megteremtésére helyes válaszokat adtak a gazdaság irányítói és szervezői. Ezt bizonyította Farkasfalvi Sándor a Statisztikai Szemlében 1930-ban megjelent írásában, amelyben összehasonlította az 1921 és 1928. évi ipari fejlődést. Ebben arra az eredményre jutott, hogy a gyárak száma 70,8%-os, a termelési értékük pedig 50,1%-os növekedést mutatott. A gyáripar 20-25%-kal nagyobb termelést ért el 1928-ban, mint 1921-ben. A gyáripar nyolc küzdelmes év után – melyben állandóan erősödött – az 1913. évi termelési eredményétől már csupán 10 %-kal maradt el.¹

A nagy világgazdasági válság egy időre visszavetette az ipar fejlődését, azonban néhány év után, a német–magyar kereskedelmi szerződéseknél is köszönhetően, a termelési volumen elérte az 1929-es szintet – először 1936-ban. 1937-ben és 1938-ban az ipari fejlődés ugyan megtorpant, majd új lendületet kapott a Darányi Kálmán által 1938. március 5-én Győrben meghirdetett egymilliárd pengő értékű beruházási programtól.²

-
- 1 Farkasfalvi Sándor (1930): Erősebb-e a gyáriparunk, mint a háború előtt? Statisztikai Szemle 1930/1. szám. 20–28. old. https://www.ksh.hu/statszemle_archivum#year=1930 Letöltés ideje: 2020. 07. 16. Ugyanezt a növekedési ütemet támasztják alá a Közgazdasági Enciklopédia adatai is. Szerényi József szerk. (1929): Közgazdasági Enciklopédia II. kötet. Athenaeum irodalmi és Nyomdai Részvénytársulat Kiadása. Budapest.
 - 2 Domonkos Endre (2018): Az ipari fejlődés sajátosságai a Horthy-korszakban. In: Domonkos Endre szerk. (2018): Kelet-Közép-Európa politikai és gazdasági fordulatai a rövid XX. században. A Budapesti Gazdasági Egyetem és a VERITAS Történetkutató Intézet közösen szervezett, 2018. április 13-i nemzetközi konferenciájának tanulmánykötete. Budapest. BGE-VERITAS. 112–130. old.

1. táblázat: Az ipar 1921 és 1943 között

év	ipartelepek száma	összes alkalmazottak száma	termelési érték 1000 pengőben
1921	2195	181 709	1 121 589
1929	3599	314 935	3 043 794
1938	4107	397 037	3 228 070
1943	6283	1 690 483	10 808 941
index: 1921=100			
1921	100,0	100,0	100,0
1929	164,0	173,3	271,4
1938	187,1	218,5	287,8
1943	286,2	930,3	963,7

Forrás: <https://mek.oszk.hu/02100/02185/html/346.html>

A gyáripari termelés növekedési indexe az 1938-as 100%-hoz képest 1939-ben 121%, 1940-ben 133%, 1941-ben 130%, 1942-ben 135%, 1943-ban pedig 142% volt.³ A kisipar részesedése az ipari termelésből az 1930-as 28,4%-ról 1940-re 25,2%-ra esett vissza.⁴ Az győri program meghirdetése ugyan hadseregfejlesztésre irányult, döntően gazdasági konjunktúrát idézett elő, az ipar modernebb ágazatai kaptak lehetőséget a befektetésekre, majd a növekedésre. A program sokkal több volt, mint hadseregfejlesztési beruházás, a törvényjavaslat szólt a közgazdaság fejlesztéséről, népjóléti beruházásokról is. A következőkben nézzük ennek részleteit!

2. A győri program katonai kérdésekkel összefüggő előzményei

A trianoni béke katonai rendelkezései igen súlyosak voltak. A békediktátum 5., a katonai rendelkezéseket tartalmazó része az alábbiakat rögzítette: megszüntette az általános védkötelezettséget, kimondta, hogy a magyar hadsereget a jövőben csak önkéntes belépés alapján lehet felállítani. Létszámát 35 ezer

3 Csikós-Nagy Béla (1996): A XX. század magyar gazdaságpolitikája. Tanulások az ezredfordulón. Akadémiai Kiadó. Budapest. 101. old.

4 Czoch Gábor et al. szerk. (2003): Magyar gazdaságtörténeti szöveggyűjtemény XVIII–XX. század. Aula Kiadó. Budapest. 481.old.

főben maximálta – ezen belül a tisztek létszámát 1750 főben határozta meg –, illetve pontosan (darabszámra) meghatározta azokat a fegyvereket és lőszerfajtákat, amelyekkel a hadsereg rendelkezhetett. Különösen szigorú volt az az előírás, amely szerint a magyar hadsereget páncélozott járművekkel és repülőgépekkel nem lehetett felszerelni. E rendelkezések betartására Szövetségesközi Katonai Ellenőrző Bizottságot rendeltek ki Magyarországra, amelyet csak 1927-ben szüntetett meg a Nagykövetek Tanácsa. Ez teremtett lehetőséget arra, hogy a magyar politikusok és katonák titokban hozzákezdjenek a magyar hadsereg fejlesztéséhez. Ennek első eredménye az volt, hogy 1930-ra az engedélyezett 35 ezres létszámot titkos létszámfejlesztésekkel 57 ezer főre növelték.

Az 1930-as évek első felében tovább folyt a magyar hadsereg titkos kiépítése. A titkosság ellenére a kisantant (Csehszlovákia, Románia és Jugoszlávia) a folyamat bizonyos elemeiről értesült. 1937 januárjában a kisantant államok külön-külön ajánlatot tettek a magyar kormánynak. Kis hangsúlybeli különbséggel mindhárom ajánlat arról szólt, hogy a magyar kormány a katonai egyenjogúság elismerése fejében kössön meg nemtámadási szerződést a kisantant államokkal. Hosszan elnyúló, többször megszakadó tárgyalások kezdődtek, amelyek csak 1938 augusztusában, Bledben zárulnak le.⁵ 1937–38-ban a magyar kormány tudatosan arra törekedett, hogy ne szülessen megegyezés a kisantanttal; a meg nemtámadási szerződés megkötését a fegyverkezési egyenjogúsítás fejében túl nagy árnak tekintette.

A magyar–kisantant tárgyalásokkal párhuzamosan egy másik lehetőség is felmerült a kül- és katonapolitikai kibontakozásra. Rátz Jenő vezérkari főnök 1937-ben elkészített egy tervezetet a Magyar Királyi Honvédség fejlesztésére.⁶ Ebben 21 gyaloghadosztály, 4 gyorshadosztály és 1 repülőhadosztály felállítását javasolta. A tervezet megvalósításához 1700 millió pengőt irányzott elő. A tervezetet eljuttatta Horthy Miklós kormányzóhoz, aki 1937. november 17-én összehívott egy értekezletet a tervezet megvitatására. A tanácskozás résztvevői Horthy, Rátz Jenő (mint a javaslat megfogalmazója), Róder Vilmos honvédelmi miniszter, Fabinyi Tihamér pénzügyminiszter és Imrédy Béla, a Magyar Nemzeti Bank elnöke voltak. Pénzügyi okok miatt – a pénzügyi szakemberek szerint a Rátz által meghatározott összeg előteremtése lehetetlennek tűnt – az értekezlet elvetette a javaslatot. Horthy azonban megbízta Imrédyt, hogy vizsgálja meg

5 1938. február 27-én megszűnt a Népszövetség pénzügyi ellenőrzése, ami lehetővé tette a fegyverkezési program meghirdetését. A Darányi Kálmán által meghirdetett fejlesztési programot 1938. augusztus 22-én a bledi egyezmény legitimálta.

6 Dombrády Lóránd–Tóth Sándor (1987): A Magyar Királyi Honvédség 1919–1945. Zrínyi Kiadó. Budapest. 108–110. old.

annak a lehetőségét, hogy miként lehetne a hadsereg fejlesztésére komolyabb összeget előteremteni. Imrédy megvizsgálta a magyar gazdaság 1937. évi teljesítményét, majd egyszeri vagyonadó kivetését javasolta Horthynak. Ilyen előzmények után került sor Darányi Kálmán miniszterelnök győri beszédére.

3. A program meghirdetése és elfogadása

Darányi Kálmán miniszterelnök 1938. március 5-én Győrött, a kormányzópárt nagygyűlésén programbeszédet mondott. Beszéde első részében felvázolta a magyar gazdaságnak a Nagy Gazdasági Világválság (1929–1933) utáni fejlődését. Beszéde során áttekintette azokat a pozitív tendenciákat, melyek 1933 és 1938 márciusa között a magyar gazdasági életben kibontakoztak. Darányi szerint ezek az alábbiak voltak:⁷

- A pénz – a pengő – vásárlóerejét sikerült megőrizni, az ország deviza helyzete folyamatosan javult.
- A MNB devizatartalékai 1934 és 1937 közötti időszak alatt megduplázódtak.
- A nemzeti jövedelem növekedett, az 1934/35-ös költségvetési év 3,6 milliárd pengőjéről az 1936/37-es költségvetési évben 4,4 milliárd pengőre emelkedett.
- A korábban deficitese államháztartás egymillió pengő pluszt mutatott.
- Az állami beruházások értéke az utóbbi öt évben 38 millió pengőről 280 millió pengőre emelkedett.
- A mezőgazdasági termékek ára folyamatosan emelkedett, aminek következtében a magyar agrárium árbevétele 674 millió pengőről 950 millió pengőre emelkedett.
- A magyar állam segítette a gazdák adósságának rendezésében, amely az 1931. évi 225 millió pengős szintről 1936-ra 80 millió pengőre csökkent.
- Az ipar mutatói is javultak, az ipari output (kibocsátás) az 1934. évi 101%-ról 1934-re 141%-ra emelkedett. Különösen látványosan fejlődtek az alábbi iparágak: széntermelés 30%-kal, vasérctermelés 320%-kal, alumínium 114%-kal.
- Ezzel párhuzamosan a gyárakban és a kézműiparban foglalkoztatottak száma 490 ezer főről 640 ezer főre nőtt, ami a munkanélküliségi ráta 13%-os csökkentését vonta maga után.

7 A beszédet részletesen ismerteti Kaposi Zoltán (2002): Magyarország gazdaságtörténete. Dialóg Campus Kiadó. Budapest–Pécs. 317. old.

A magyar gazdaság fenti sikereinek bemutatása után Darányi meghirdette a magyar fegyverkezési program elindítását.⁸ A bejelentés szerint öt év alatt egymilliárd pengőt kell a magyar hadsereg fejlesztésére költeni. Darányi az egymilliárd pengőt két csomagra bontotta, egy 600 milliósra és egy 400 milliósra. A nagyobbik csomag 600 millió pengőjét közvetlenül a hadsereg felfegyverzésére fordítják (modern fegyverrendszerekkel történő felszerelés), míg a kisebbik csomag 400 millióját stratégiai jellegű infrastrukturális beruházásokra költik.⁹

A 600 milliós csomagból az alábbi összetételű és nagyságú reguláris magyar fegyveres erők létrehozását tűzték ki célul: 3 hadseregbe és 7 hadtestbe szervezve, 21 hadosztály 2 gyorsdandár, 2 lovasdandár, 1 repülő hadosztály, és 3 hadosztályerejű határbiztosító kötelék.

Arra vonatkozóan, hogy a 400 milliós csomagot pontosan mire kell felhasználni, az 1938. április 8-án a Képviselőháznak benyújtott „A honvédelem és a közgazdaság fejlesztéséről, egyes népjóléti beruházásokról és az ezek költségeinek fedezéséről” szóló törvényjavaslat alapján az alábbi táblázatot rajzolhatjuk fel:

2. táblázat: A 400 milliós csomag megoszlása

Összeg	Beruházás
96 millió	A MÁV fejlesztése
12 millió	A hajózás fejlesztése
2 millió	A csepeli szabad kikötő építése
80 millió	Útépítés
20 millió	Posta- és távírdahálózat bővítése
36 millió	Vízszabályozás
124 millió	A mezőgazdaság fejlesztése
30 millió	Egyéb célok

Forrás: A szerző saját szerkesztése Berend T. I – Ránki Gy. (1958) alapján¹⁰

Mint a táblázatból látható, a beruházások nagy része a háborús előkészületekhez (a hadsereg szállításának, kommunikációjának és ellátásának a megold-

8 Domonkos Endre (2016): Közép- és Kelet-Európa gazdaságtörténete a két világháború között. A félperiféria és a világgazdasági folyamatoktól való elzárkózás. Aposztróf Kiadó. Budapest. 291–292. old.

9 Honvári János (2001): Magyarország gazdaságtörténete a honfoglalástól a 20. század közepéig. Aula Kiadó. Budapest. 402–403. old.

10 Berend T. Iván–Ránki György (1958): Magyarország gyáripára a második világháború előtt és a háború időszakában 1938–1944. Akadémiai Kiadó. Budapest.

dása) szorosan köthető. Az összefüggéseket jól mutatja, hogy 1938 májusában a Honvédelmi Minisztérium felszólította a Rimamurányi Vasművet, hogy azonnal jelentse, hogy a hadianyaggyárhoz vezető bekötőutak közül melyeket kell kiépíteni, illetve felújítani.

A Képviselőház 1938. május 2-án, míg a Felsőház május 12-án elfogadta a törvényjavaslatot, mely az 1938. évi XX. törvénycikként¹¹ került be a magyar törvények közé. Joggal merül fel a kérdés, hogy a magyar kormány honnan teremtette elő a győri program végrehajtásához szükséges pénzt. Az elfogadott törvény felhatalmazta a kormányt egyszeri vagyónadó kivetésére – ettől 600 millió pengőt vártak –, továbbá arra, hogy a Magyar Nemzeti Bankon keresztül teremtessen elő (kölcson formájában, illetve ún. nyílt piaci műveletek segítségével) 400 millió pengőt.¹²

4. A program végrehajtása és eredményei

Elsőként nézzük meg, hogy hogyan sikerült a program finanszírozását biztosítani. A kormány élt az 1938. évi XX. törvénycikkben meghatározott két eszközzel. Ennek megfelelően a 600 millió pengőt vagyónadóból biztosították; a gazdagabb iparosokra 8%-os, a nagybirtokosokra 5%-os vagyónadót vetettek ki.¹³ Az országban 28 569 ilyen magán- és jogi személy volt, ezek a rájuk kivetett egyszeri vagyónadót egyenlő részletekben öt éven keresztül fizették.

A Magyar Nemzeti Bank elsősorban fedezetlen papírpénz kibocsátásával teremtette elő a 400 millió pengős csomagot. Ezt jól mutatja, hogy a bankjegyforgalom 1938-ról 1939-re – azaz egyetlen év alatt – a kétszeresére ugrott. Megjegyzendő, hogy a Magyar Nemzeti Bank lépése az infláció növekedéséhez vezetett. Az infláció megfékezése érdekében a magyar kormány 1939 augusztusában bevezette az állami árszabályozást, azaz árstopot léptetett életbe és minden áremelést külön kormányengedélyhez kötött. Az árak ellenőrzése céljából Árkormánybiztosság néven új hivatali szervezetet hozott létre.

Mint azt korábban láttuk, a 600 milliós csomag feladata a magyar fegyveres erők fejlesztése és felfegyverzése volt. A Honvédelmi Minisztérium 1938 nyarától sorra komoly ipari megrendeléseket adott a hazai ipar számára. A legnagyobb megrendeléseket a Weiss Manfréd, a MÁVAG, a Ganz, a Magyar

11 <https://net.jogtar.hu/ezet-ev-torveny?docid=93800020.TV&searchUrl=/ezet-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D41#> Letöltés ideje: 2021. 02. 01.

12 Domonkos Endre (2017): Közép- és Kelet-Európa gazdaságtörténete a második világháború idején (1939–1945). Aposztróf Kiadó. Budapest. 51. old.

13 Uo., Lásd erről részletesen a törvény szövegét!

Waggon, a Láng, a Hofherr, a Danuvia, a Fémárú, a Fegyver és Gépgyár és a Wolfner Gyár kapta. De kis- és középüzemek is nyertek megrendeléseket. A magyar iparnak olyan eszközöket – például harckocsik – kellett előállítania, melyeknek a gyártásával korábban nem foglalkozott. Ez a feladat serkentette a magyar gépgyártás-technológiáját. Különösen nagy kihívás volt a két gyorsdandár eszközökkel történő ellátása. Ez konkrétan az alábbi eszközök/felszerelések elkészítését jelentette: 80 könnyű harckocsi, 67 páncélgépkocsi, 1400 terepjáró, 500 tehergépkocsi, továbbá 495 tábori és légvédelmi löveg.¹⁴

Itt jegyezzük meg, hogy ha a gyárak teljesíteni akarták a hadiipartól kapott megrendeléseket, növelniük kellett kapacitásukat. Ezt sok esetben kölcsön felvételével oldották meg. Nézzünk erre két példát! A Weiss Manfréd gyár 1938-ban 6,2 millió pengőt, 1939-ben pedig 16,1 milliót fektetett be kapacitásbővítésbe. A MÁVAG a löveg-megrendelések teljesítése érdekében 1938–39-ben 18,5 millió pengőt fordított kapacitásbővítésre.

Ha a hadsereg létszámát vizsgáljuk, akkor azt rögzíthetjük, hogy 1936–1937-ben a Honvédség 80-85 ezer főt tett ki, ami 1940-re 107 ezer főre duzzadt. Az ún. Huba-hadrend szerint 21 dandárt, illetve három hadseregbe szervezve hét, majd később nyolc, s 1940-től kilenc hadtestet alkotott. A fejlesztés során az ütegek számának megduplázásával megerősítették a tüzérséget, továbbá a repülőszázadok számát 32-re, a gépek számát 247-re emelték.¹⁵

Felállították az ún. gyorshadtestet, amely az alapvetően gyalogságból álló hadtestektől abban tért el, hogy két gépkocsizó és két lovasdandárból állt. Ez a gyorshadtest a magyar hadsereg egyetlen modern és viszonylag gyorsan mozgó alakulata volt. Ennek dacára azt kell mondanunk, hogy felszereltsége nem volt tökéletes. Hiányoztak a közepes harckocsik, míg az olasz Ansaldo harckocsik olyan gyöngék voltak, hogy a hadvezetés a hadrendből történő kivonásuk mellett döntött. A magyar gyárak által előállított Csaba páncélgépkocsik és Toldi könnyű harckocsik 5–13 mm-es páncélzatukkal és 20 mm-es nehézgéppuskáikkal nem feleltek meg a kor követelményeinek.

A többi hadtest esetében problémaként merült fel a gépesítés hiánya; a 118 gyalogos zászlóaljból mindössze 6 volt gépkocsizó, és a tüzérség túlnyomórészt nem gépvontatású, hanem fogatolt volt. Az ellátó- és szállítóoszlopok, a műszaki alakulatok csak minimális mennyiségű gépkocsival rendelkeztek, alapvető szállítóeszközük a szekér volt.

14 Dombrády–Tóth (1987) 120. old.

15 Romsics Ignác (2000): Magyarország története a XX. században. Osiris. Budapest. 242. old.

Összegezve az mondhatjuk, hogy a győri program számottevő mennyiségi és minőségi változást hozott a Magyar Királyi Honvédség életébe, amelynek köszönhetően jóval erősebbé vált. Ez azonban nem volt elegendő, a magyar haderőt nem sikerült teljesen a korszerű követelményeknek megfelelő színvonalra emelni.

A fegyverkezési programot az eredetileg meghirdetett öt év helyett két év alatt végrehajtották. Az eredményt a gazdasági élet szempontjából az alábbi számokkal írhatjuk le:¹⁶ Az ipari növekedése 1939-ben 22%-os, míg 1940-ben 11%-os arányt mutatott.¹⁷ Ezen belül jelentős fejlődés történt az alapanyaggyártásban (olajkitermelés, bauxit), a vas- és fémiparban (különösen a gépgyártásban), illetve a textiliparban. A beruházások hatására nőtt az ipar kapacitása, 24 új gyár épült, 441 üzemet jelentősen bővítettek. A beruházások során 100 ezer munkanélküli jutott álláshoz, amivel gyakorlatilag az iparban megszűnt a munkanélküliség.¹⁸ Ráadásul a foglalkoztatás növekedése maga után vonta a fogyasztási igények növekedését is, ami újabb iparágakban (fogyasztási cikkek gyártó ágazatok) eredményezte a termelés növekedését. Végző konklúzióként kijelenthetjük, hogy a győri program hatására 1938–39-ben az egész magyar gazdaságban megkezdődött a fellendülés. Bár ehhez hozzá kell tennünk, hogy ez kifejezetten a hadiipar felfuttatásán nyugvó konjunktúra volt. De mivel a gazdaság más területeit is érintette a hadigazdaság, közvetve más területeket is bevont a fejlesztésbe, így hatása sokkal távolabbra mutatott.

5. Repülőgép-gyártás Csepelen¹⁹

A győri program fontosabb elemei közé tartozott a honvédség létszámának növelése, három hadsereg felállítás, a vegyesdandárok hadtestté szervezése, a páncélos- és gyorscsapatok, illetve a légierő teljes kiépítése.²⁰

16 Kaposi (2002) 318. old.

17 Domonkos (2017) 51–52. old.

18 Gunst Péter (2002): Magyarország gazdaságtörténete. Nemzeti Tankönyvkiadó. Budapest. 105. old

19 Lásd a témára vonatkozóan: Szávai Ferenc (2014): A Daimler-Benz és a Weiss Manfréd üzleti kapcsolatai. In: Majoros István et al. szerk. (2014): Hindu istenek, sziámi tigrisek: Balogh András 70 éves. ELTE BTK Új- és Jelenkori Egyetemes Történeti Tanszék. Budapest. 479. old.

20 Saáry Gábor Levente (2019): A magyar gépkocsizó gyalogság létrejötte és szerepe az 1941. évi Szovjetunió elleni hadműveletekben. MOSZT Könyvek 15. Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar Történettudományi Intézet Modernkori Oroszország és Szovjetunió Történeti Kutatócsoport. Pécs. 20–22. old.

A hadseregefejlesztés területén komoly problémát jelentett a gépesítettségben való elmaradás a kisantant országokkal összehasonlítva. A fejlesztés megindításához szükséges volt az egymilliárd pengős beruházás meghirdetése.²¹

A győri program egyik fontos szereplője volt a Weiss Manfréd Művek, amely már a 19. században bekapcsolódott a hadiiparba. Kezdetben a hadsereg számára konzervet szállítottak, majd 1890-ben áttértek a töltény- és fegyvergyártásra.²² Mivel a trianoni békeszerződés megtiltotta Magyarországnak a fegyvergyártást és behozatalt, 1920 után a cég átállt a mezőgazdasági gépek és zománcédények gyártására. A 20-as évek második felében titkos kapcsolatba léptek a magyar hadsereggel, és 1927-ben a Weiss Manfréd művek szerződést kötött a magyar állammal repülőmotorok és gépek gyártására. A magyar állam hatmillió pengő támogatást adott a cégnek, illetve 50 repülőgépet is megrendelt. Így született meg a WM Repülőgép és Motorgyár Rt., amely a 30-as évek közepétől erőteljes fejlődésnek indult. Jól mutatja ezt, hogy a repülőgépmotorjaik nagy részét exportálták (francia és jugoszláv megrendelések).

A 30-as években a világ vezető katonai hatalmai úgy vélekedtek, hogy a modern háborúk egyik stratégiai fegyverneme a légierő lesz. A magyar katonai vezetők is felismerték ezt a tendenciát és arra az álláspontra helyezkedtek, hogy magyar hadsereg számára is nélkülözhetetlen a modern légierő kiépítése. Ennek jegyében a magyar kormány 1936-ban Heinkel és Junkers típusú gépeket vásárolt 76 millió birodalmi márka értékben.

A modern háborúban a légierő helyzete rendkívül felértékelődött, eseményeket eldöntő szerepe lehetett. A nemzetiszocialista német mintagyár, a Daimler-Benz²³ igyekezett üzleti érdekeit érvényesíteni, de ez nem volt egyszerű, mert a modern technikai eszközöket a német állam csak korlátozottan bocsátotta mások rendelkezésre. A módszer – hiszen Európa legtöbb állama szeretett volna csúcstechnológiához jutni – a licenz-szerződés volt.

21 Andaházi Szeghy Viktor (2019): Trianontól Bledig: a magyar királyi honvédség szervezése és lehetőségei 1920–1938 között. *Hadtudomány* 2019/3. szám. 22. old.

22 Berend T. Iván–Ránki György (1965): A Csepeli Vasmű rövid története. A gyár megalakulása és fejlődése az első világháborúig. In: Berend T. Iván–Kubinyi András–Ránki György et.al (1965): *Csepel története*. Budapest. 35–48. old.

23 A vállalat történetéről egyik legteljesebb munka: Grunow-Osswald, Elfride (2006): *Die Internationalisierung eines Konzerns. Daimler-Benz 1890–1997. Daimler-Chrysler*. Wissenschaftliche Schriftenreihe des DaimlerChrysler Konzernarchivs. Hg. Niemann, Harry/Feldenkirchen, Wilfried 10. kötet. *DaimlerChrysler Konzernarchiv*.

A német birodalom üzleti kapcsolatai komplikáció nélküliek voltak Olaszországgal, licenz-megállapodást kötöttek a DB 601 és 605-ös repülőgépmotorra, és emellett szállítási szerződést is kötöttek ugyanezen géptípusokra.

1940-ben korlátlan forgalmat bonyolítottak le Oroszországgal, Bulgáriával, Romániával és Japánnal. Svájcjal 1939 októberében kötöttek licenz-szerződést, viszont Svédországgal megszakadtak a tárgyalások, csak 1940 szeptemberében sikerült megállapodni a svéd kormánynak a céggel. Jugoszláviával 1939 novemberben kötöttek ugyanilyen megállapodást, amit az ottani részállításokkal kapcsoltak össze.²⁴

Románia is szeretett volna csúcstechnológiához jutni, ami 1942 nyarán, fontos háborús feladatai miatt, végül sikerült.²⁵ 1940 kora tavaszán a Szovjetunióval élénk kereskedelmi kapcsolatfelvétel volt tapasztalható, különösen a repülőmotorok terén.²⁶

A birodalmi légügyi minisztérium ugyanakkor korlátozta a jugoszláv, a lett, a litván és a norvég szállítási igényeket 1937-ben illetve 1939-ben, sőt az USA Daimler-Benz repülőmotorok iránti licenzigényét sem támogatta.²⁷

Görögországgal 1937-ben sikerült egy hatalmas közlekedési eszközszállítási szerződést megkötni, ugyanígy Spanyolországgal autógyár építése és repülőgépmotor-szerződés volt a napirenden, amit a háború kitörése hiúsított meg, a licenzmegállapodás ügye nyitva maradt. A tengerentúli piac meghódítása is napirenden volt, 1934-ben az ausztrál kereskedelem felmerült, de nem sikerült megvalósítani. Dél-Afrika a tehergépkocsik iránt érdeklődött, de a megállapodás a nemzetiszocialisták külföldi szervezeteinek ellenállásába ütközött.

A dél-amerikai piac megszerzésére irányuló törekvés nem hozott jelentős eredményeket. Hans Dörr DB képviselő a perui, equadori és bolíviai érdeklődést szerette volna felélénkíteni. A brazil és kínai szállítási szerződéseket különösen a kölni Otto Wolff fejlesztette, 1935-ben a Daimler-Benz céggel együtt a kínai üzletet kiterjesztette. Az ázsiai térségből további kereskedelmi partnere lett a cégnek Japán, különösen személy- és tehergépkocsik, valamint hajómoto-

24 Daimler-Benz Archiv (a továbbiakban DB Archiv) – Kissel Akten - Flugmotoren 8.23. a. - Jugoslawien. Dokument - Vertrag am 15. 11. 1939.

25 DB Archiv - Kissel Akten - Flugmotoren 8.29.a. - Rumänien. Dokument. Lizenzvertrag. 11. 5. 1942.

26 DB Archiv - Kissel Akten - Flugmotoren 8.30.b. Russische Geschäft.

27 DB Archiv - Kissel Akten - Flugmotoren 8.25. Lettland und Litauen.

rok iránt volt részéről érdeklődés. Konkrét eredmény viszont csak a DB 601-es repülőmotor licenzét illetően született.²⁸

A Weiss Manfréd Repülőgép és Motorgyár Rt. Budapest 4 cilinderes 120 lóerős motorokat gyártott, a bristol „Jupiter” típusát különböző változatokban.²⁹

A Weiss Manfréd vállalat a világháború alatt különösen a fegyveriparban ért el komoly eredményeket. Ezzel párhuzamosan acélgyárát nagyban kiépítette, hengeracélt és épületacélt is előállított, illetve nehézkalapácsot. Természetesen az osztrák–magyar haderő számára ágyúkat, közlekedő eszközöket, lövegeket készített. Továbbá nagy fémművet épített, amihez hozzácsatolt egy töltény- és löveggéyárat. A trianoni békeszerződés értelmében a magyar fegyveripar jórészt Románia birtokába került, mindemellett rengeteg 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 az országban. Később járult ehhez a repülőgép-, majd a páncélos-részleg, az öntödét megnövelték és hozzáépítettek egy könnyűfémöntödét.

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 1000 gyermek számára. Mindemellett egy egész sor jóléti célokat szolgáló létesítményt működtetett.³⁰

A Dunai Repülőgépgyár és a Magyar Kereskedelmi Bank 1941 nyarán repülőgépmotorok és gépek gyártására céget alapított. Az igazgatóság elnöki tisztségét Nagy Vilmos töltötte be, a cég tulajdonosai, volt miniszterek, banki képviselők, technikai szakemberek – Rapaich Vilmos, Lázár Andor, báró Weiss Jenő, báró Weiss Alfonz, Korbuly Károly, Dr. Grynaeus Dezső, Lahs Rudolf, Hellebronth Vilmos – voltak. A német gyakorlatnak megfelelő vezető elnök nem volt a cégnél.³¹

A győri program katonai részének egyik fontos eleme volt a légierő fejlesztése. Viszont ezzel kapcsolatban egy furcsa ellentmondásra kell felhívni a figyelmet. Bár a légierő fejlesztése kiemelt feladat volt, a WM Repülőgép és Motorgyártó Rt. hiába várta a Honvédelmi Minisztérium (HM) repülőgépgyártásra vonatkozó jelentős megrendeléseit. Az ellentmondás feloldása abban rejlik,

28 Pohl, Hans–Habeth, Stephanie–Brüninghaus, Beate (1986): Die Daimler-Benz AG in den Jahren 1933 bis 1945. Eine Dokumentation. Stuttgart. 114–120. old.

29 Giger, Hans (1986): Kolben Flugmotoren. Stuttgart. 226. old.

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

31 DB Archiv - Kissel Akten - 8.36 - Dokument - 1941. 09. 15.

hogy a HM az idővesztés elkerülése érdekében nem tekintette járható útnak a saját repülőgéptípusok konstruálásának és kipróbálásának forgatókönyvét. Ehelyett az irányban tett lépéseket, hogy külföldön vásároljon gyártási licenccet, illetve repülőgépeket (vadász- és bombázógepeket). Elsősorban Olaszországgal folytak tárgyalások, de egyrészt az olasz gépek minősége és mennyisége nem volt megfelelő, másrészt a licenccet nagyon magas áron akarták átadni. Így az olaszoktól egyedül a „Re 2000”, magyar néven „Héja” vadászgépsárkány licencét vásárolta meg a magyar állam 1940-ben. A licenc alapján a MÁVAG repülőüzeme 1941-ben kezdett hozzá ezen típus gyártásához.

Mindezek miatt a WM Repülőgép és Motorgyártó Rt. az 1938–1940 közötti időszakban alig részesült a győri programból. Mindössze 128 darab „Sólyom 21” típusú közelfelderítő gép gyártására kapott megbízást a HM-től.

Ez a helyzet 1941 januárjában változott meg gyökeresen, amikor a magyar hadvezetés részéről felmerült annak az ötlete, hogy a magyar repülőgépgyárak – a WM, a MÁVAG és a győri repülőgépgyár – alkalmasak német típusok sorozatgyártására. Az ötletet a német repülőgépipar vezetői kedvezően fogadták.

1941. március 27-én a Weiss Manfréd igazgatói, Dr. Bilitz és Korbuly László mérnök, továbbá Spilka (a Győri Vagon- és Gépgyár mérnöke) Genshagenben tárgyalásokat folytattak a német repülőgépgyártás vezetőivel. A következő nap a magyar küldöttség meglátogatta a Daimler-Benz gyárat Stuttgart-Untertürkheimben, ahol Wilhelm Kissel – a DB elnöke – magyar vendégeivel a DB 605-ös motor licencének átadásáról tárgyalt.³²

A magyar haderőfejlesztést, s hadiipart érintő, 1941. június 6-án megkötött német–magyar repülőgépgyártási szerződés a Messerschmitt Bf 210 romboló- és a Messerschmitt Bf 109F vadászrepülőgépek hazai hadiüzemekben történő gyártására terjedt ki.³³

A licencszerződést 1941. július 10-én kötötték meg Stuttgart-Untertürkheimben a Daimler-Benz Részvénytársaság és a Magyar Honvédelmi Minisztérium között. A HM ezzel megszerezte a jogot a Daimler-Benz DB 605 repülőmotor gyártására. A Daimler-Benz vállalta, hogy a szerződés megkötését követő nyolc hétben a szükséges építési jegyzékeket, megvalósítási terveket, teljes jegyzékeket eljuttatja a magyar félnek. A szerződés tartalmazta azt a szándékot, hogy a

32 Dombrády Lóránd (2006): A magyar katonai vezetés külpolitikai gondolkodása a két háború között. In: Pritz Pál–Sipos Balázs–Zeidler Miklós szerk. (2006): Magyar külpolitikai gondolkodás a 20. században. Magyar Történelmi Társulat. Budapest. 86. old.

33 Dombrády Lóránd (2003): A magyar hadigazdaság a második világháború idején. PETIT REAL Könyvkiadó. Budapest.

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 volt a megállapodásnak a titoktartási nyilatkozat, amelyben a magyar fél kötelezettséget vállalt arra, hogy a konstrukció elemeit harmadik fél számára nem adja ki. A HM a Daimler-Benz számára 1.500.000 birodalmi márka összeget fizetett az 1950. december 31-ig érvényes licenszszerződésért.³⁴

A megállapodás lényege az volt, hogy a magyar fél által legyártott DB 605 motorok egy jelentős része Németországba került, míg a helyben maradékkal a HM gépeit szerelték fel. A HM ezzel a megállapodással akarta biztosítani, hogy a magyar légierőt korszerű motorokkal szereljék fel. Az időben előreugorva nézünk egy konkrét számot: a DB 605-ös motorból a háború ideje alatt végül 3398 darab készült, ebből csak 1060 darabot kapott meg a magyar hadsereg, a többi Németországba került.

A HM, mint a gyártási jog birtokosa, megbízta a Weiss Manfréd vállalatot a gyártás lebonyolításával, amelybe más magyar vállalatok (a MÁVAG és a győri gyár) is bekapcsolódtak. A megrendelések teljesítése érdekében 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 értéke 95 millió pengő volt.

Annak érdekében, hogy a Weiss Manfréd cég le tudja gyártani a DB 605-ös motorokat, szükség volt a dolgozók betanítására. Ez Genshagenben meg is történt, 2000 munkást képeztek ki ott, és további 5000 kiküldését tervezték Németországba. Így lehetővé vált, hogy egy éven belül a cég német segítséggel átálljon az új feladatra. 1941 tavaszán a vállalat már olyan nagy volt, mint a genshageni repülőgyár.³⁵ 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 tagja volt.³⁶

A Daimler-Benz Részvénytársaság, mint nemzetiszocialista mintagyár, valamint a feltörekvő Weiss Manfréd gyár legfontosabb gazdasági együttműködése volt a DB 605-ös gyártására vonatkozó üzlet. Többször feltették Kisselnek, a DB elnökének azt a kérdést, hogy mi a magyarázata annak, hogy a nemzetiszocialista mintagyár együttműködési megállapodást köt a budapesti Weiss Manf-

34 DB Archiv - Kissel Akten - 8.37 - 1941. 07. 10-i irat. Licenc-szerződés – titkos.

35 DB Archiv - Kissel Akten - 8.36 - 1941. 04. 15-i irat.

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

réd céggel? Valószínűleg ennek az a magyarázata, hogy az üzlet mindenképp felett állt, a gazdasági érdek sokszor felülírta a pillanatnyi politikai „szabályokat” is.

1942. februárban felmerült összesen 350 darab Messerschmitt magyarországi gyártásának lehetősége.³⁷ 1942. február 20-án a Dunai Repülőgépgyár RT képviselői Münnich mérnök, Laukó és Sternya százados meglátogatták a német partnert, hogy Genshagenben a termelés részleteit megbeszéljék. A különböző kezdeti szállítások mellett 1942. áprilisi 129 darabot, októberig pedig újabb 138 darabot kívántak leszállítani.

A Messerschmitt-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 szállítása miatt csúszott a modernizáció, a munka-előkészítést gyakran kritikának vetették alá a havi jelentések.³⁸ A levelezésből kitűnik, hogy a Weiss Manfréd és a Ganz MÁVAG rengeteg termelési gonddal küzdött.³⁹ Ennek ellenére 1943. június 9–10-én a magyar fél a Messerschmitt céggel megállapodást kötött a speciális repülőprogramról.⁴⁰ 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.⁴¹

1943 telén a Weiss Manfréd cégnél szénhiány lépett fel.⁴² Adódott más probléma is, a személyi állományt (azaz a szükséges munkaerő biztosítását) illetően nem tudott az üzem végleges megoldást találni.⁴³ Ráadásul a gyár jelentős bombatámadások célpontjává vált, a szövetségesek a gyár nagy részét 1944 húsvétján lebombázták.⁴⁴

Magyarország német megszállása után a Goldberger, Weiss, Chorin és Mautner családi vagyont – keresztházasságok révén ez a négy család jelentős vagyont birtokolt – lefoglalták. 1944. május 17-én Kurt Becher – Himmler gazdasági főtanácsadója – és a Weiss család egy megállapodás-csomagot írt alá. Ennek

37 DB Archiv - Kissel Akten - 4.52 - 1942. 02. 23-i feljegyzés.

38 DB Archiv - Kissel Akten - 4.52. - Jelentés az 1942. 06. 12-én kezdődő budapesti látogatásról. 1942. 06. 26-i irat.

39 DB Archiv - Haspel Akten - 8.5.- 1942. 11. 04-i irat.

40 DB Archiv - Haspel Akten - 8.5 - 1943. 07. 01-i irat.

41 DB Archiv - Haspel Akten - 8.5 - 1943. 07. 17-i irat.

42 DB Archiv - Haspel Akten - 8.5 - 1943. 10. 25-i; 1943. 11. 10-i irat.

43 DB Archiv - Haspel Akten - 8.5 - 1944. 01. 28-i irat.

44 Domonkos (2017) 58. old.

értelmében a család által 25 évre átadott részvények felhasználásával az SS egy új holdingot hoz létre (a német fél 25 év után a család részvényeit visszaszolgáltatja). Ennek fejében – ellenszolgáltatásként – a németek lehetővé tették a családtagok Portugáliába és Svájcba történő utazását és letelepedését, továbbá 600.000 amerikai dollárt és 250.000 birodalmi márkát is juttattak nekik.⁴⁵ Ezzel a megállapodással a németek megszerezték a magyar ipar legfontosabb egységét – a csepeli gyáróriást –, annak mintegy 50%-át.

A németek azonban csak rövid ideig használhatták a csepeli gyárat, 1945. január 5-én a szovjet csapatok elfoglalták a Csepel-szigetet, és az üzemet azonnal szovjet katonai parancsnokság alá helyezték.

6. Összegzés

A legújabb szakirodalomban is megjelenik már a Horthy-korszak gazdaságának árnyaltabb bemutatása, miszerint főleg Maddison adatai alapján a 20. század elején kis mértékben közeledett Magyarország a nyugat-európai gazdasághoz, a folyamat az első világháború éveiben csúcspontot ért el, amikor a magyar fejlődési szint a nyugat-európai átlag 60,4%-át tette ki. A világgazdasági válság előestéjén elérte az 57,1%-ot, azután 1939-ben a nyugat-európai átlag 58,3%-át, ami az első világháború előtti időszak relatív gazdasági fejlettségét jelentette.⁴⁶

A győri programnak valójában jelentős gazdaságélénkítő hatása volt, konjunkturát teremtett, habár a hadseregfejlesztési célokat szolgálva az terjedt el, hogy végrehajtása elsősorban a fegyverkezés céljait szolgálta. A befektetések a magyar ipar húzóágazataiban történtek – az elektronikában, a gumiabroncsgyártásban és a finommechanikai gépgyártásban. A fenti versenyképes ágazatok fejlesztése előnyös volt a többi ágazat számára, mert visszahatottak azok fejlődésére is. 1939-ben az ipari termelés példátlanul, 21%-kal emelkedett. A győri program sikerét bizonyítja, hogy egy évvel meghirdetése után teljesítését a Legfelsőbb Honvédelmi Tanács öt évről kettőre rövidítette le a beruházási előirányzat egyidejű 60%-os emelése mellett.⁴⁷

45 Karsai Elek–Szinai Miklós (1961): A Weiss Manfréd-vagyon német kézbe kerülésének története. Századok 1961/4–5. szám 680–719. old.

46 Tomka Béla (2011): Gazdasági változások és a fogyasztás alakulása a huszadik századi Magyarországon In: Kovács Kiss Gyöngy – Romsics Ignác szerk. (2011): A mi 20. századunk. Komp-Press Kiadó–Korunk. Kolozsvár. 168. old. táblázat.

47 Ungváry Krisztián (2012): Magyarország II. világháborús szerepvállalása. Korunk 2012/11. szám 37–45. old.

A Győrben meghirdetett egymilliárdos beruházási program, ami közben négy és félmilliárd pengő összegre emelkedett, elsősorban a trianoni területen tette lehetővé a kedvező gyáripari fejlődést. A legsúlyosabb termelési és értékesítési feltételek mellett is elősegítette a gyáripar kielégítő foglalkoztatását, az iparvállalatok beruházásait, új ipartelepek létesítését. Az ipartelepekbe befektetett állótőke értéke öt év alatt közel 300 millió pengővel gyarapodott, a termelés értéke pedig csaknem kétmilliárd pengővel emelkedett.⁴⁸

48 Farkasfalvi Sándor (1942): Statisztikai Szemle 1942/9. szám 559–577., 565. old.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Levéltári források

DB Daimler Benz Archiv - Kissel Akten - Stuttgart-Untertürkheim

DB Daimler Benz Archiv - Haspel Akten - Stuttgart-Untertürkheim

Kézikönyvek

Czoch Gábor et al. szerk. (2003): Magyar gazdaságtörténeti szöveggyűjtemény XVIII–XX. század. Aula Kiadó, Budapest.

Szterényi József szerk. (1929): Közgazdasági Enciklopédia II. kötet. Athenaeum irodalmi és Nyomdai Részvénytársulat Kiadása, Budapest.

Feldolgozások

Andaházi Szeghy Viktor (2019): Trianontól Bledig: a magyar királyi honvédség szervezése és lehetőségei 1920–1938 között. *Hadtudomány* 2019/3. szám 15–23. old.

Berend T. Iván–Ránki György (1965): A Csepeli Vasmű rövid története. A gyár megalakulása és fejlődése az első világháborúig. In: Berend T. Iván–Kubinyi András–Ránki György et al. szerk. (1965): *Csepel története*. Budapest. 35–48. old.

Berend T. Iván–Ránki György (1958): Magyarország gyáripára a második világháború előtt és a háború időszakában 1938–1944. Akadémiai Kiadó, Budapest.

Csikós-Nagy Béla (1996): A XX. század magyar gazdaságpolitikája. Tanulmányok az ezredfordulón. Akadémiai Kiadó, Budapest.

Dombrády Lóránd (2003): A magyar hadigazdaság a második világháború idején. PETIT REAL Könyvkiadó, Budapest.

Dombrády Lóránd (2006): A magyar katonai vezetés külpolitikai gondolkodása a két háború között. In: Pritz Pál–Sipos Balázs–Zeidler Miklós szerk. (2006): *Magyar külpolitikai gondolkodás a 20. században*. Magyar Történelmi Társulat, Budapest.

Dombrády Lóránd–Tóth Sándor (1987): A Magyar Királyi Honvédség 1919–1945. Zrínyi Kiadó, Budapest.

Domonkos Endre (2018): Az ipari fejlődés sajátosságai a Horthy-korszakban. In: Domonkos Endre szerk. (2018): *Kelet-Közép-Európa politikai és gazdasági fordulatai a rövid XX. században*. A Budapesti Gazdasági Egyetem és a VERITAS Történetkutató Intézet közösen szervezett, 2018. április 13-i nemzetközi konferenciájának tanulmánykötete. Budapest. BGE-VERITAS. 112–130. old.

Domonkos Endre (2016): Közép- és Kelet-Európa gazdaságtörténete a két világháború között. A félperiféria és a világgazdasági folyamatoktól való elzárkózás. Aposztróf Kiadó, Budapest.

Domonkos Endre (2017): Közép- és Kelet-Európa gazdaságtörténete a második világháború idején (1939–1945). Aposztróf Kiadó, Budapest.

- Farkasfalvi Sándor (1930):** Erősebb-e a gyáripárunk, mint a háború előtt? Statisztikai Szemle 1930/1. szám 20–28. old.
- Farkasfalvi Sándor (1942):** Statisztikai Szemle 1942/9. szám 559–577. old.
- Giger, Hans (1986):** Kolben Flugmotoren. Stuttgart.
- Grunow-Osswald, Elfride (2006):** Die Internationalisierung eines Konzerns. Daimler-Benz 1890–1997. DaimlerChrysler. Wissenschaftliche Schriftenreihe des DaimlerChrysler Konzernarchivs. Hg. Niemann, Harry – Feldenkirchen, Wilfried 10. kötet. DaimlerChrysler Konzernarchiv.
- Gunst Péter (2002):** Magyarország gazdaságtörténete. Nemzeti Tankönyvkiadó. Budapest.
- Honvári János (2001):** Magyarország gazdaságtörténete a honfoglalástól a 20. század közepéig. Aula Kiadó. Budapest.
- Kaposi Zoltán (2002):** Magyarország gazdaságtörténete. Dialóg Campus Kiadó. Budapest-Pécs.
- Karsai Elek–Szinai Miklós (1961):** A Weiss Manfréd-vagyon német kézbe kerülésének története. Századok, 1961/4–5. szám 680–719. old.
- Pohl, Hans–Habeth, Stephanie–Brüninghaus, Beate (1986):** Die Daimler-Benz AG in den Jahren 1933 bis 1945. Eine Dokumentation. Stuttgart.
- Romsics Ignác (2000):** Magyarország története a XX. században. Osiris. Budapest.
- Saáry Gábor Levente (2019):** A magyar gépkocsizó gyalogság létrejötte és szerepe az 1941. évi Szovjetunió elleni hadműveletekben. MOSZT Könyvek 15. Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar Történettudományi Intézet Modernkori Oroszország és Szovjetunió Történeti Kutatócsoport. Pécs.
- Szávai Ferenc (2014):** A Daimler-Benz és a Weiss Manfréd üzleti kapcsolatai. In: Majoros István et al. szerk. (2014): Hindu istenek, szíami tigrisek: Balogh András 70 éves. ELTE BTK Új- és Jelenkori Egyetemes Történeti Tanszék. Budapest.
- Tomka Béla (2011):** Gazdasági változások és a fogyasztás alakulása a huszadik századi Magyarországon. In: Kovács Kiss György–Romsics Ignác szerk. (2011): A mi 20. századunk. Komp-Press Kiadó–Korunk. Kolozsvár. 101–179. old.
- Ungváry Krisztián (2012):** Magyarország II. világháborús szerepvállalása. Korunk 2012/11. szám 37–45. old.

Internetes források

<https://mek.oszk.hu/02100/02185/html/346.html>

<https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=93800020.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D41#> Letöltés ideje: 2021. 02. 01.