

Jövők emlékei 1945-ből

Hazánk felszabadításában csupán apró epizód volt a Pest-Budai hajógyárak felszabadulása, a két hajógyár az óbudai és az újpesti üzem dolgozóinak viszont az életet, a kenyeret jelentette, hogy 1975 január közepétől már az előrenyomuló Vörös Hadsereg rendelkezéseinek tehettek eleget.

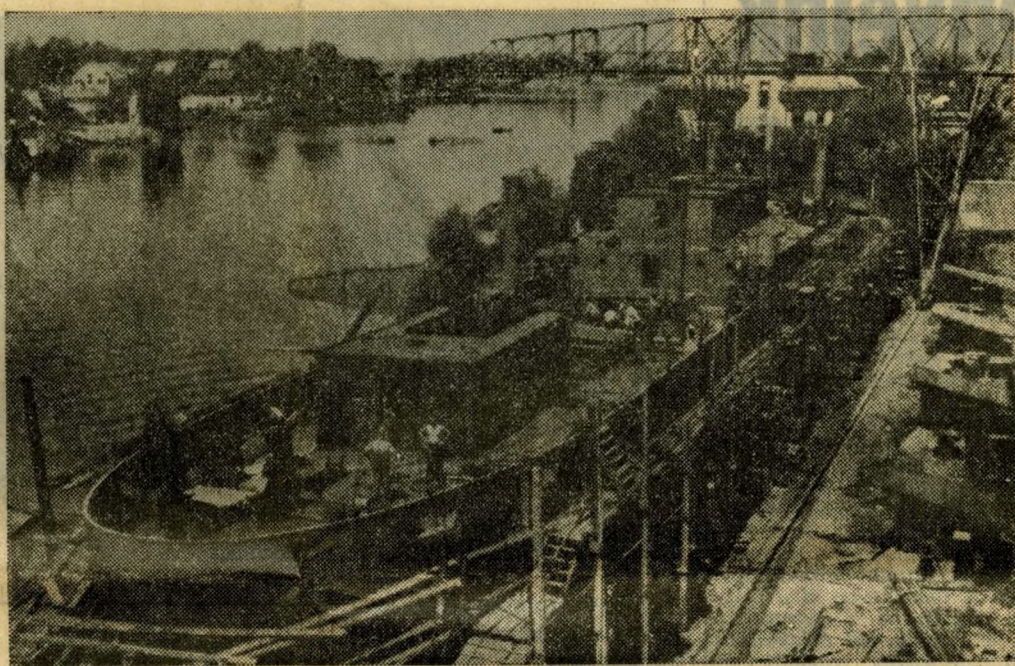
Abban az időben, amikor az emberek a pincék áporodott levegője után szabadon szípanthattak a még kissé füstös, poros, de már új levegőből, kevesen gondolták, hogy az a munka, amelyet most kezdenek el a hajógyáriak sok-sok éven át meghatározza munkahelyük és egyéni létük alakulását.

A két gyár a felszabadulás után viszonylag rövid időn belül talpra állt. A szorgos munkások eltakarították a romokat, és főleg pótolták az elkotródó fasiszta horda által okozott károkat. Nagyon rövid időn belül termelőképessé kellett válni az üzemeknek, hiszen a Vörös Hadsereg igényei és ezen keresztül a háború minél hamarabbi befejezése sürgették a termelés beindítását.

Angyalföldön az első feladat a pontonhidtagok készítése volt. Ez a munka az akkori körülmények között igen nagy erőfeszítést követelt, de az első hidtag határidőre elkészült és 1945. március 22-én a Vörös Hadsereg részére átadásra került.

„Ünnepelt a Ganz Hajógyár munkássága. Március 22-én csütörtökön délután a Ganz Hajógyár szovjet katonai parancsnoka ünnepélyes keretek között uzsonnára hívta össze a Ganz Hajógyár összes munkásait és vezetőit abból az alkalomból, hogy elkészült az első ponton a Vörös Hadsereg részére. Az ünnepélyen részt vett a szovjet katonai parancsnok és személyzete, a Szakszervezeti Tanács meghívott képviselői, Szentés nemzetgyűlési képviselője, a gyár összes munkásai, tisztviselői és mérnökei. Lakatos Miklós a hajógyár üzemi bizottság elnöke a munkásság üdvözlését és háláját fejezte ki a szovjet katonai parancsnoknak, hogy módot adott ahhoz, hogy a munkásságot ismét emberszámba vegyék. Tudatában van a munkásság — mondotta — szorgalma gyümölcsének. Tudja azt, hogy léte vagy nem léte függ a Vörös Hadsereg győzelmétől és ezért a győzelemért fáradságot nem ismervé, éjjelt nappallá téve, szívesen áldozza fel, csak hogy egyszer szabad legyen.

Utána Kossa István a Szakszervezeti Tanács részéről megköszönte a meghívást és üdvözölte a megjelenteket. Majd lélekemelő beszédében további szorgalomra és hűségre intette a munkásságot. Vas-Witteg Miklós pár szavas felszólalása után, melyben kitért a Ganz Hajógyár előharcosainak érdemeire, Dobi Imre Szentés nemzetgyűlési képviselője kifejezte a falu együttérzését az éhező Budapest népével, és ígéretet tett, hogy minden tőle telhetőt elkövet, hogy Budapest ellátását előmozdítsa. Utána a Hajógyár szovjet katonai parancsnoka meleg szavakkal adózott a



1945 nyara. A Koreiz a sólyatéren

Ganz Hajógyár munkásainak szorgalmáért, mellyel legnagyobb elismerést érdemeltek ki.” — emlékezik vissza egy korabeli feljegyzés.

A pontonhidtagokból két sorozatban összesen 144 darab készült el. Ezt volt az első fejezet.

A második 1945. április 25-én kezdődött. E napon ugyanis Budapest Székesfőváros polgármestere a Ganz és Tsa Hajógyártól két darab 100 tonna teherbírású úszódarut rendelt. Ez a megrendelés annak idején csupán formális keretet adott a főváros egész lakosságában élő tudatnak, miszerint a felrobbantott hidakat a legsürgősebben újjá kell építeni, a Dunát a roncsok kiemeléseivel hajózhatóvá kell tenni. Gyárunk tervezői már a vérzivataros háború alatt gondoltak arra, hogy szükség lesz az újjáépítésnél nagy teherbírású úszódarukra. A megrendelés nem érte váratlanul dolgozóinkat. Így a meglévő tervrajzok módosításával elkészült, majd 1945. szeptember 22-én vízrebocsátásra került az I. számú „József Attila” 100/50 tonnás fixgemes önjáró úszódaru. A daru legsürgősebb munkája a vízbeomlott híd-roncsok kiemelése volt, mivel a hordalék feltorlódása újabb árvízzel fenyegetett. Az előregyártott súlyos hídemeleknek a pillérekre történő beemeléséhez másik úszódarura is szükség volt. Így a következő év elején elkészült a „József Attila” úszódaru testvére az „Ady Endre” úszódaru is. A két úszódaruuval épült fel Budapest minden régi és új hídja.

Ezúton is köszönetet kell mondani mindazoknak, akik ezt a két úszódarut készítették, majd pedig azoknak a hajógyári dolgozóknak, akik részt vettek az életet adó hidak építésében.

A harmadik fejezet — a válságot jövőkét hosszú időre megalapozó — ugyancsak 1945-ben Óbudán és Angyalföldön került megírásra. Óbudán a hajógyár 1945. augusztus 6-án a Vörös Hadsereg Parancsnokság Hadiszállítási parancsno-

kának vezetése alatt megkezdte a korábbi súlyos árvíz kárainak helyrehozatalát, és a Szovjet Belvízi Flotta sérült naszádjainak és egyéb úszóműveinek felújítását.

A Duna másik partján Angyalföldön a beinduló termelés első hosszútávú feladata a lemezborítótéren levő két félig kész „Tisza” típusú tengerjáró hajó végső kikészítése volt. Ez a két hajó a „Szineiz” és „Koreiz” néven a jóvátételi kötelezettség első két egységét kepezte.

Néhány szóval a jóvátételi egyezményről: a Szovjetunió kormánya és a magyar kormány között 1945. június 15-én jött létre a Magyarország által hadicselekmények és a szovjet terület megszállása révén okozott károk jóvátételére irányuló egyezmény. Ennek az egyezménynek a teljesítéséből a hajógyárak jelentős részt vállaltak. Az első két hajót továbbiak követték, Óbudán a szovjet fél terveket bocsátott rendelkezésünkre, melynek alapján az úgynevezett 732 tervszámú 400 LE-s folyami kereskes vontató gőzösből 1959-ig 108 darab hajó készült el. A Szovjetunió az 50-es évek végén elengedte a jóvátételi kötelezettséget és megnyitotta az út a „kereskedelmi” hajók és daruk készítésére, exportjára.

Összegezve 1945 jelentőségét — múltunkat, jövőnk felcsillanását észelve — büszkén elmondhatjuk, hogy a felszabadulás pillanatától az akkori Hajó és Darugyárak létének meghatározója mind a mai napig a Szovjetunió.

A második világháború által okozott pusztítások, és a háborút követő feszült nemzetközi légkör a Szovjetuniót arra sarkallta, hogy minél hamarabb pótolja a háborús pusztításokat, a felemészített ipari és kereskedelmi potenciált újrateemtse, pontosabban pótolja azt a hátrányt, amelyet a háború első felében a fasiszta agresszió okozott a Szovjetunió európai területein és a világtengereken.

Tehát, amíg az egyik oldalról a Szovjetunió részéről szükségletként jelentkezett az ipari és kereskedelmi eszközeinek megújítása, a kikötők és a kereskedelmi flotta renoválása, addig a másik oldalon a magyar hajó és darugyártó kapacitás oldalán a következő adottságok jelentkeztek.

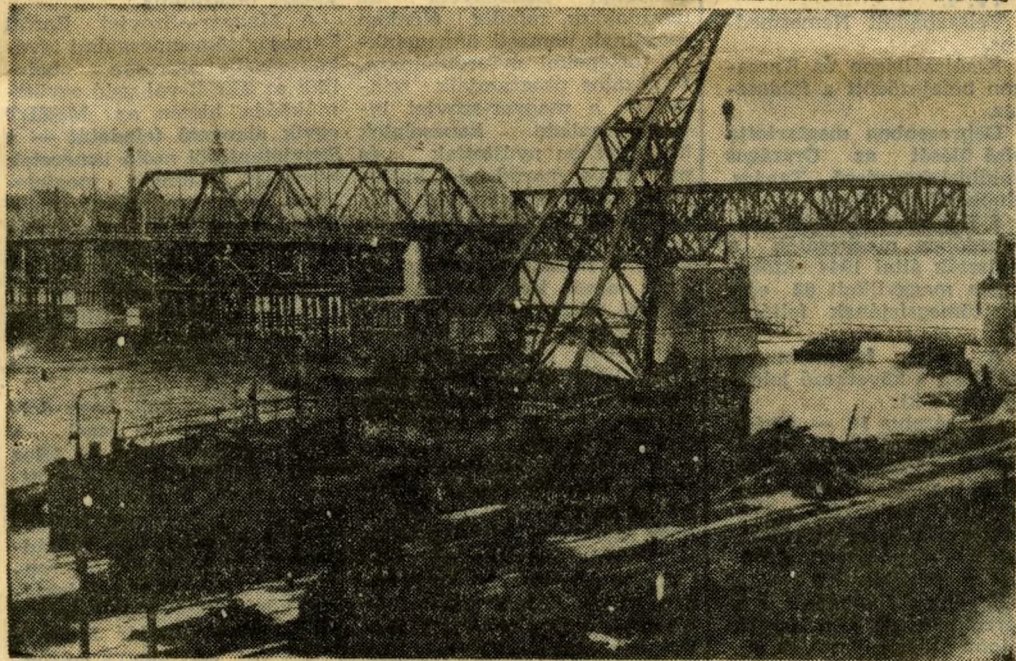
— Egy évszázad alatt a XIX. század első felétől, jó természeti adottságok mellett, versenyképes, folyamihajó építés alakult ki Óbudán.

— Angyalföldön a sikeres „Tisza” típusú Duna-tengerjáró hajók kialakításával új fejezet kezdődött.

— A Darugyárban megvalósult a gyors átfutási idővel gyártható, megbízható kikötői darutípusok kialakítása.

Az előbbieken vázolt szükségletek és adottságok egymásra találásából alakult ki az a mindkét fél számára hasznos kapcsolat, amely egyrészt a felszabadulás esztendejében kenyérhez juttatta a hajógyári munkásokat, perspektívát adott, másrészt pedig döntően hozzájárult a Szovjetunió Kereskedelmi Flottájának, és kikötőinek újjáépítéséhez.

Kanics András



A József Attila úszódaru a Kossuth-híd építésénél