

Az ez évi január 15-én megjelent „Hajóépítő“ újságban hozzám intézett levélre az alábbiakat tudom válaszolni.

A magyar hajógyártás egyike azon iparágaknak, amely termékeinek túlnyomó részét exportra termeli és jelentős szerepet tölt be ezáltal népgazdaságunkban. Eh-

hez az eredményhez azonban hosszú út vezetett. A felszabadulás előtti magyar hajóipar sokkal szerényebb keretek és méretek között működött és szerepe elsősorban az volt, hogy a hazai hajózás általában a dunai hajózás részére építsen hajókat. A felszabadulás után a

### nagyméretű szovjet rendelések

lehetővé tették a hosszú szériák kialakítását, ami addig a hajóiparban ismeretlen volt és megindult az egyenletes, felfelé ívelő fejlődés, amely a hajók darabszámának növekedése mellett fontos műszaki színvonalbeli fejlődést is eredményezett. Ahhoz azonban, hogy ezeket az eredményeket el tudtuk érni, állandó fejlesztést kellett végrehajtani gyárainkban, hiszen a felszabadulás után vállalataink magukon viselték a tőkés rendszer minden hibáját, elavult gépparkjukkal nem voltak alkalmasak azoknak a feladatoknak a megoldására, amelyet a nagy volumenű export megkövetelt. Ez a megállapítás érvényes úgy az Óbudai Hajógyárra, mint a Dej-Hajógyárra egyaránt.

Tagadhatatlan, hogy az indulás nagyon alacsony szintről, összekészült állapotból történt, azonban itt a dolgozó gárda lelkes, sokszor emberfeletti munkája segítette áthidalni a nehézségeket, amit rendszerint az elavult felszerelés okozott. Az exportigény növekedésével fokozni kellett a kapacitást is, hogy a követelmé-

nyeknek eleget tudjunk tenni, azonban az évek folyamán végrehajtott fejlesztési munkák elsősorban a mennyiségi követelmények kielégítését szolgálták. Bár volt és van egy egységes 10—15 évre kiterjedő fejlesztési elképzelés, azonban ennek részleteit sok esetben meg kell változtatni a már említett termelésnövekedés miatt. Magyarul: sokszor kellett olyan fejlesztési munkákat végrehajtani, amelyről tudtuk, hogy a jövő más megoldást kíván, de a napi tennivalók mégis megkövetelték a változásokat.

Ezért sem helyes a fejlesztési programunk eddigi munkáját összehasonlítani, például Csehszlovákia komárnói hajógyárának fejlesztésével. Ott mások voltak úgy a fejlesztési szempontok, mint az anyagi lehetőségek. Ott egy majdnem teljesen új gyárat kellett létrehozni, ugyanakkor itthon olyan régi, nagy üzemeknek számító hajógyarak voltak, mint az Óbudai és a Dej-Hajógyár.

A fejlesztésnek nagymértékben

határt szab a területi lehetőség is. épüljön fel egy teljesen

Ez elsősorban áll a Gh. Dej-Hajógyárra, ahol a terület — Dunával és a Váci úttal körül-

## Budapestre vonatkozó ujságcikkek

# A hajógyártás ma és holnap

Szerző: .....  
Cím: .....  
For: — Válasz a Hajóépítő nyílt levelére —

*Hajóépítő* 1958. 2. 19. (Hely) (Idő) (Köt. v. füz.) (Oldal)

zártan — gátat vet minden terjeszkedésnek. Itt tehát fejlesztést csak olyan vonatkozásban tervezhetünk, amely nem követel területi növekedést. Az Óbudai Hajógyárnál bár van hely és mód az ilyenirányú fejlesztésre, de hosszú vita folyik arról: vajon szabad-e városfejlesztési szempontból egy olyan szigetet ipartelepévé véglegesen kialakítani, amely a város növekedésével kiválóan alkalmas lehet egy második Margitsziget szerepére. Ez is fontos szempont

és meg kell találni a közeputat a megoldásokban.

Pár évvel ezelőtt felvetődött egy gondolat: — amely a nagyobb hajók építéséből származott — keresnünk egy olyan helyet a hajóépítés számára, amely közel van Budapesthez és megfelelő víz- és partviszonyok mellett alkalmas arra, hogy hajót lehessen építeni. A fő szempont az volt, hogy Budapest alatt legyen, mert ezáltal a nagyobb hajók elszállítását nem akadályozzák a pesti hidak. Így merült fel az a gondolat, hogy Csepel szigetén az egyik kikötőmedence mellett

korszerű hajógyár,

Osztályozás

385.63

Idő

„1958”

Személy

Helyszám

beolvasztva fokozatosan a két pesti gyárat. Itt a terület szinthe korlátlan lehetősége mellett az állandó vízszint biztosítaná a nyugodt ütemet, nem kellene árvekkel számolni, a nyersanyagot Sztálinvárosból, hajón lehetne hozni stb. Az átépítendő zsilipek pedig lehetőségét adnának arra, hogy 2500 tonnás tengeri hajóig bármilyen nagyságrendű hajó építhető legyen.

Ez az elképzelés a Csepel-sziget távlati 15—20 év alatt végrehajtandó fejlesztésében már szerepel. A terület — a legkorszerűbb elrendezés esetén — cirka 8000—10000 dolgozó foglalkoztatását teszi lehetővé. Természetesen a vertikális teljes kiépítése mellett. Ez a terv azonban hosszú ideig még nem valósítható meg. Elsősorban nem kezelhető külön csak a hajógyár kérdése, annak mindenben bele kell illeszkednie a Csepel-sziget fejlesztési ütemébe. Például a zsilipek átépítésének kérdése, iparvágányok lefektetése, teherpályaudvar létesítés, közművek stb. Ebből is látható, hogy a magyar hajógyártás fejlesztésével és korszerűsítésével foglalkoznak a felső szervek. Az a tény, hogy egy ilyen fontos ipari települé-

sen, mint Csepel szigete, a hajógyártásnak ekkora területet és lehetőséget biztosítanak — azt jelenti, hogy az iparág további növekedésével számolnak. Természetesen ez nem mentesíti az ipart attól, hogy a mindenkor szükséges, elsősorban a színvonalat emelő fejlesztést teljes ütemben ne valósítsa meg.

Az egyes hajótipusok változásával változnak a feladatok is. Így például a gőzüzemű hajókról áttérés a diesel-tüzemre, lényegesen megváltoztatja az egyes szakmák összetételét, eltolódnak a súlypontok és új technológiák lépnek előtérbe. A motorszerező gárdát erősíteni kell, létre kell hozni egy propeller-megmunkáló részleget stb., ugyanakkor a kazánrészleget, amely eddig a hajókazánokat gyártotta, más természetű, az iparág profiljába vágó munkával kell ellátni. Erre több megoldás, lehetőség merült fel: beindítani az iparágon belül szükséges szivattyúk, különféle fedélzeti gépek, felszerelések gyártását, s ezáltal az iparág sok vonatkozásban mentesül a külső kooperációtól. A másik megoldás önként kínálkozik; eszerint a múltban jól bevált kazángyártást kell ismét beindítani, tekintve, hogy országos szinten

a kazángyártás üteme elmaradt a többi iparág mögött, amellett.

## kiváló exportcikket jelentene

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

úgy a baráti, mint a nyugati államok felé. Ehhez azonban különféle beruházások szükségesek. Amellett tervezőcsoport felállítását is indokolja, márpedig kazántervezőket ma nagyon nehéz előteremteni.

A végső döntés még a profil kialakításában nem született meg. De mire a gőzüzemű hajók gyártása véget ér, megfelelő előtartással, a gyárral együttműködve ki fogjuk alakítani a legmegfelelőbb új gyártási ágat. A cél: *a gyár régi törzsgárdájának folyamatos foglalkoztatottságát biztosítani*, emellett olyan cikkeket gyártani, amelyeket maga a hajóipar tud felhasználni, vagy pedig jól fizető exportcikket.

Felvetődött még a diesel-

motorok gyártása is az Óbudai Hajógyárban. Ismerve az országos dieselesítési programot, a jelen időszakban nem volna helyes abban megosztást idézni elő. A Ganz Vagonygyár kész van az új motorok konstrukciójával, rendelkezik olyan felkészültséggel, amely biztosítja a prototípusokon végzendő kísérleteket és indokolt, hogy a tervező gyár vezesse végig a gyártást mindaddig, amíg a sorozatok változtatások nélkül beindíthatók.

Indokolja még a diesel-motorgyártás egy kézben tartását az is, hogy

### a dieselesítés beruházásai több százmillió forintot igényelnek,

s ennek több helyre való megoszlása a beruházási igényt csak fokozná. Szép az az elgondolás, hogy mindent magunk gyártunk. Ez azt mutatja, hogy *dolgozóink nem félnek az újtól, bátran kezdeményeznek*. Azonban nekünk számolnunk kell azokkal a feladatokkal, amelyeket az új hajók okoznak. Nem lesz zökkenőmentes az áttérés a jól begyakorolt szériákról az új szériák-

ra. A fejlesztés és beruházások mellett nagy szükség van elsősorban a lelkes dolgozó gárda „fejlődésére“, hogy az új technológiák ne okozzanak fékezést a termelésben. Iparágunk és ezen belül az Óbudai Hajógyár is vizsgálni fog az új gyártmányaiából, reméljük, olyan sikerral, mint az eddigi típusoknál.

Gönczöl Géza  
iparigazgató