

SZÁZHUSZONÖT ÉVES A Ganz Mávag

BUDAPEST

JÓNÁS PÁL, a Ganz-Mávag igazgatási főosztályának vezetője, a 20 tagú jubileumi bizottság titkára nem csupán hivatalból foglalkozik a múlttal. Mint villany-szerelő-tanonc kezdte a gyárban, 41 esztendővel ezelőtt és pontosan tudja, mi történt 32 tanonciskolás társával. Mert éppen a napokban, november 15-én találkoztak kö-

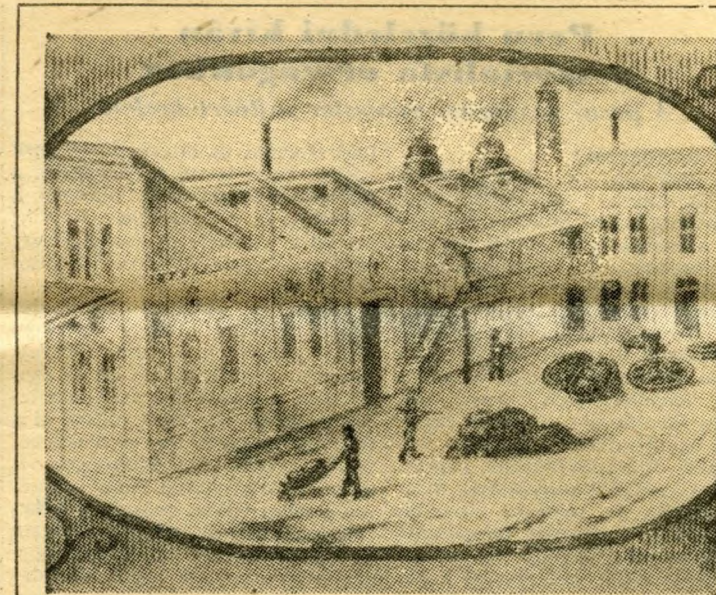
zöny elhúzóddott a hajtórúd, a hengerpersely, a főcsapágy kisebb konstrukciós hibáinak kijavítása. A kibontakozást nagyon meglehiztette az egyesülés nyomán az irodákban kialakult pozícióharc.

Még az egyesülés után négy évvel sem szüntek meg a műszaki bajok, és nem csitultak el a sze-

sát s kárörömmel jegyezték meg: „Most majd megmutathatja a volt miniszter, hogyan kell vállalatot vezetni.” S a volt miniszter valóban megmutatta, mert őszintén melléje álltak a munkások és a vezetők. A Ganz-Mávag már az 1965. évi munkájáért miniszteri elismerő oklevelet kapott, a következő esztendőben élüzem lett, s az 1967-es eredményeiért pedig elnyerte a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlóját. S a nagyvállalat 1968-ban és az idén töretlenül, bár nem minden gond nélkül fejlődött tovább.

Ma már az „egyiptomi csapás” éppen úgy, mint az egyesített két szomszéd gyár dolgozóinak ellentéte a múlté. A motorvonatok üzembiztosak, a 250—300 ezer kilométer lefutása utáni fővizsgáknál csupán jelentéktelen kopásokat tapasztalnak. Nem beszélnek már G és M telepről, a kerítéseket a gyártásban is, a gondolkodásban is lebontották. A követelmények azonban gyorsabban nőttek, pontosabban a mérce változott. Miután a Ganz-Mávag 1967-es kiváló eredményeivel vándorzászlót nyert, egy év múlva 1968-ban, az új mechanizmus feltételei középette viszont az ennél lényegesen több is kevésnek bizonyult.

A VASÚTI JÁRMŰVEK világpiacon a rendkívül éles konkurencia miatt meglehetősen alacsony, amelynek következményeit, még ha a gyár nem is tehet róla, kénytelen vállalni. A konkurenciát nyugati cégek, miután befektették a hazai vasutak korszerűsít-



Ganz Ábrahám vasútkerék-öntődéje, korabeli rajz alapján. Jelenleg múzeum.

Gyáralapítás

Több jubileumot is ünnepelnek most egyszerre. Tíz évvel ezelőtt egyesült a két nagy szomszédos vasúti járműgyár, 100 éve alakult a Mávag és 125 éve a Ganz-gyár. Mind közül a legjelentősebb évforduló az utóbbi, ettől számítják a vállalat alapítását.

Ganz Ábrahám, a tehetséges öntőlegény vándorútja során 1842-ben vetődik Pest városába, 1844-ben önállóítja magát, Budán a később róla elnevezett utcában hét segéddel, 294 négyzetméter területen vasöntő műhelyt alapít. (Az öntődét néhány éve bezárták, rekonstruálták, az idén nyílt meg mint múzeum.) Egy évtized alatt a kis műhely jelentős gyárrá terebélyesedik. Ganz kiváló üzleti érzékkel a rohamosan tért hódító vasúti fejlesztésének szolgálatába állítja gyárát, és 1853-ban feltalálja a vasúti kerékűtés új módját, az úgynevezett kéregűtést. A kiváló minőségű kerekeket nemcsak a hazai vasutak használják fel, hanem Ausztria, Németország, Olaszország és Svájc vasúttársaságai is. A gyáralapító halála előtt, 1867-ben megmegtéríti a százezrek kerek öntését.

Mintegy kétmillió forintot érő gyári vagyont hagy hátra, a cég irányítását legjobb munkatársára Mechwart András mérnökre bizza. A Ganz-gyár egyre bővül, műszakilag is gyorsan fejlődik. A Ganz-márkát olyan tehetséges szakemberek féltik, mint Zipernowszky Károly, Déri Miksa, Bláthy Ottó és Kaudó Kálmán. A gyár akkor került jelenlegi telephelyére, amikor 1880-ban megvásárolja az Első Magyar Vagongyár Rt. Kobányai úti telepét.

A munkásmozgalom történetéből

1878. Stóbel Antal vasmunkás sztrájkot kezdeményez a fizetés-levonások miatt, elbocsátják. Az ezt követő szolidaritási sztrájkban részt vesznek a Ganz Vagongyár munkásai is.

1899. A Ganz-gyári munkások megalakítják a szakszervezeti tanácsot, majd a Mávagban is létrejön ez a szervezet.

1900. májusában négyszázötven munkás sztrájkba kezd a Mávagban, követelésüket elutasítják és így június 18-án a gyár mind a 2200 dolgozója leáll. A sztrájk megbukik, 900 főt elbocsátanak.

1912. március 4. A Ganz-gyárban a vállalat vezetősége általános munkaszüneti napot rendel el — kizárták a munkásokat a munkából —, mert a munkások politikai tüntetésben vettek részt.

1916. A Ganz-gyári munkások formálisan nem tagadták meg a munkát, mégsem végezték el azt. A csendőrök kétheti éjszakai elzárással büntették őket. Egymás után leálltak a többi műhelyek is, a gyár vezetői kénytelenek voltak hadifoglyokat munkába állítani.

1918. június 17-én 117 mávagos órabérvárat követel. Követelésüket válaszul sem méltadják. Három nap múlva a katonai parancsnok kiadja hivatalából Magyar Ferenc bizalmi és parancsot ad a 400 főnyi tömeg szétverésére. A gyár udvarán sortűz dörög, öten meghalnak.

1919. május 1. A Mávag és a Ganz egy-egy ezredet és három zászlóaljat állított ki a Tanácsköztársaság védelmére.

1921. május 1. A Ganz és a Mávag munkásai tüntetéseken vesznek részt a Tattersallban. A gyűlés után végigvonulnak a Baross tere, a Marsseillaise-t énekelve, lovas rendőrök oszlatják szét a tömeget.

1930. március 10. A Bedeaux-rendszer bevezetése miatt a Ganz-gyár híd- és kazánműhelyének munkásai sztrájkolnak. Az igazgatóság 900 embert kizár a gyárból.

1930. május 1. A Ganz Kocsigyár legmagasabb kéményén vörös zászló lobog, előző napon cedulák hívják a dolgozókat tüntetésre.

Körülbelül eddig tart a történelem. Az 1930-as évek eseményeinek már sok élő tanúja, részese dolgozik jelenleg is a gyárban.

zülük 27-en a Kárpátia étteremben. A 33 felszabadult segédből egyenként 16-ot nyomban elbocsátottak. Válság volt, Jónás is csak a kőművesek mellett mint nap-számos talált munkát. Összesen tehát 17-en maradtak, közülük 15-en ma is a Ganz-Mávagban dolgoznak (ketten munkások, 13-an műszakiak, vezetők lettek). A többiek életútja elvált. Valaki csendőr lett, Kalmár Pál jelenleg is szülei mesterségét folytatja: mézeskalácsos Monoron. Heinrich Kálmán, mint a KGMTI tervezőmérnök Kossuth-díjat kapott.

Idős munkásokkal beszélgetek. (Közülük Link Ferenc motorszerelő szó szerint a vagongyárban született, nagyapja vagonalati lakásában.) Az 1929—33-as gazdasági válság keserű emlékeinél időznek legtöbbit. A vetélkedőre készülve — éppen egy hét múlva kerül sor a VIII. és a XVIII. kerület szellemi öttusájára — a gyártörténet sok új elemét bányasztják ki hivatali akták, levéltári anyagok közül. Füstös Ferenc a Ganz-Mávag vetélkedő brigádjának vezetője, az esztendőből lett gyáregységvezető újságolja el például, hogy a válság alatt majdnem eladták a Mávag gyártóberendezéseit ócskavásáron, kilogrammonként négy fillérért. A leltározó bizottság egyenként a súlybecslést már el is végezte. Arra viszont csak most derült fény, hogy e nehéz időkben a gyár vezetői elvakult gyűlöletükben szovjet rendeléseket utasítottak vissza. (Holott már az első világháború előtt önálló kereskedelmi irodát tartott fenn a gyár Kijevben.) Angol rendelésre viszont gyártottak „indiai kazánokat”, amelyek a legújabb kutatások szerint végül is az első munkásállam szocialista iparosítását szolgálták.

MÁSİK SÜRÜSÖDÉSI PONT beszélgetésünkben már a legújabb kori gyártástörténelem krízise. Tíz évvel ezelőtt az egyesüléskor mindkét gyár mélypontra volt. A Mávag akkor, 1959-ben szüntette be a gőzmozdonyok gyártását. A korszerűsített Ganz-Jendrassik-motorról viszont ugyanebben az évben derült ki, hogy meggondolatlanul, a prototípusok gondos kipróbálása nélkül került egyiptomi exportra. Sorozatgyártás közben, ideges légkörben bi-

mélyi torzalkodások, a belső viharok. Ekkor került a 20 ezer fős nagyvállalat élére Cseregy János. Voltak, akik megjósolták a buká-

A vállalat munkásai voltak

Sok munkásvezetőt adott az országnak, a gyárnak a Ganz-Mávag. Ime közülük néhány ismertebb nevét szerint is.

Bartos Pál öntő, a KGM nyugalmazott főosztályvezetője;

Dapsi Károly munkás, a Csepel Vas- és Fémművek vezérigazgatóhelyettese;

Dobó István hegesztő, a KPM főosztályvezetője;

Idős Fock Jenő lakatos, a Ganz Vagongyár elbányi gyáregység-vezetője;

Fock Jenő lakatos, a kormány elnöke;

Herczegh Ferenc kovács, ugyancsak meghalt, kohó- és gépipari miniszterhelyettes volt;

Herczeg Károly lakatos, az MSZMP Fejér megyei Bizottságának első titkára;

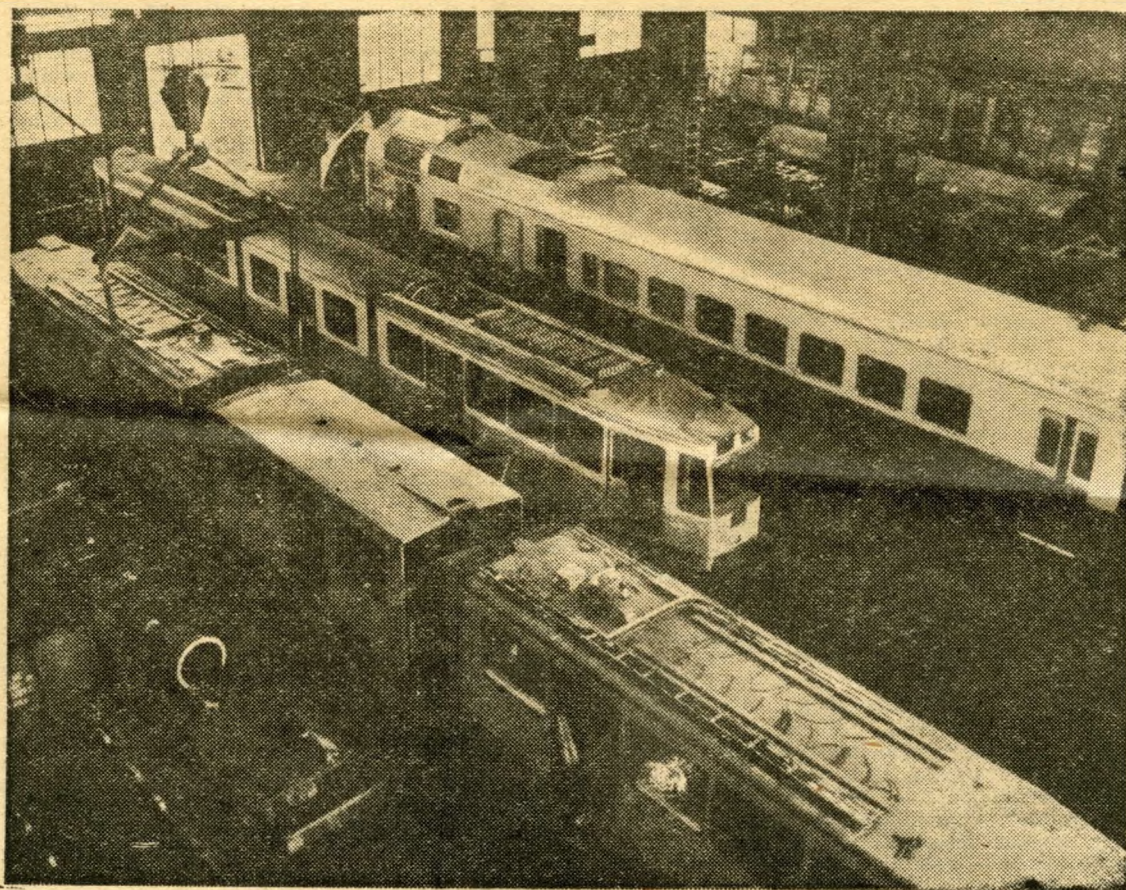
Martin Ferenc vasöntő, bukaresti nagykövet;

Méhes Lajos lakatos, az KISZ központi bizottságának első titkára;

Pongrácz Kálmán esztergályos, nyugdíjas, a főváros egykori polgármestere, jelenleg az Elnöki Tanács tagja;

Tordai Jenő hengerfűrés, külkereskedelmi miniszterhelyettes és még sokan mások, igazgatók, főosztályvezetők, a fegyveres erő tisztjei.

Sok régi munkás a Ganz-Mávagban tölt be ma is felelős funkciókat. Így a pártbizottság, a szakszervezeti bizottság titkára, a kereskedelmi igazgató, az igazgatási, a személyzeti, a jogi, a gyártásfejlesztési, az üzembiztonsági főosztály vezetői, gyáregységvezetők, főmérnökök és még többen mások a Ganzban vagy a Mávagban mint munkások kezdtek.



Készülnek a csuklós villamosok és motorvonatok az újszerelvényben.

(Bánhalmi János felvételei.)

Kovács József

tését, rekonstrukcióját, leírták (amortizáltak) termelőberendezéseiket, s így a korszerű járműveket igen olcsón exportálhatják. E kedvezőtlen piaci feltételek között is a Ganz-Mávag a reform első esztendejében 9 százalékos eszközárányos nyereséget ért el, bár ebbe exportjának állami visszatérítése is besegített. Az idén a termelés gazdaságossága lényegesen javult, a nagyvállalat jövedelmezősége azért így sem éri el a gépipari átlagot.

Az új helyzetben viszont a nyereség alakulásától függ a dolgozók jövedelmének színvonala. A tavalyihoz képest valamelyest nőtt a nagyvállalat részesedési alapja, ennél is gyorsabban növekedett az év közben kifizetett összegeket. A reform első esztendejében 15 millió forintot, az idén pedig már több mint 20 millió forintot fordítottak év közben béremelésre, illetve ösztönző prémiumok fizetésére. Így a Ganz-Mávag dolgozóinak ideai átlagos keresete több mint kétezer forinttal lesz több, mint a reform előtt, 1967-ben. A gazdasági, a társadalmi vezetők érzik a felelősséget a gondjaikra bízott kollektívával szemben. Ezért is elégedetlenek az eredményekkel.

ESZTENDŐK SZÜKSÉGESEK az ellentmondások, a mai gondok megoldásához. A tervek már körülalazódtak. A vállalati célkitűzések lényege, hogy a vasúti járműgyártás részaránya a teljes termelésben a jelenlegi több mint 60 százalékról 50 százalékra csökken. Növekszik viszont a gazdaságos, hagyományos termékek: a vizgék, a hidak, a vasszerkezetek gyártási aránya. Új, gazdaságos cikkekkkel is bővíti a Ganz-Mávag profilját, így egyebek közt vegyipari és építőipari gépek, berendezések gyártására készülnek. Noha a vasúti járművek termelésének részaránya csökken, a gyártás gazdaságosságát a választék bővítésével, a termékek korszerűsítésével növelik. Jövőre elkészül például a 2700 lóerős, nagy teljesítményű Diesel-elektromos mozdony első két mintapéldánya a MÁV részére. Ezekbe a mozdonyokba már francia licenc alapján gyártott motorokat építenek. Még az idén elkészítik — ugyancsak a MÁV részére — az első két speciális kivitelű, könnyű, hatrészes motorvonatot, alacsony tengelynyomással. Jövőre további nyolc ilyen motorvonatot, a negyedik ötéves tervben pedig százat gyártanak hazai igényekre a mellékvonalak forgalmának bőnyoltására.

HOSSZÚ ÉVEKEN AT az exportfeladatok mellett háttérbe szorultak a magyar vasút igényei. Az új körülmények között megváltozott a helyzet: a MÁV szükségleteinek kielégítése vált a Ganz-Mávag fő feladatává. S így a jubiláló nagyvállalat lesz a törvényerőre emelt közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásának egyik jelentős ipari bázisa. S ezzel a nagy múltú, a magyar ipar világhírűvé megalapozó vállalat gazdaságos exportlehetőségei is csak javulnak.