

Szakmai beszámoló a „120 év a győri ipar szolgálatában” című konferenciáról

2016. december 6-án a Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltára és a Dr. Kovács Pál Megyei Könyvtár és Közösségi Tér a Rába Magyar Vagon- és Gépgyár elmúlt 120 évének történetére emlékezve konferenciát rendezett.

A tematikusan három részre tagolódó konferencia első szakaszában három előadás hangzott el a gyár dolgozóiról és vezetőiről. Honvári János egyetemi docens „Inasból vezérigazgató. Horváth Ede a Vagongyár élén (1963-1989)” címmel a nagyüzemet bő három évtizeden keresztül irányító vezető pályafutását ismertette. Előadásában kiemelte, hogy megítélése már életében is ellentmondásos volt: emlegették legendás jótevőként, de a gyár rabszolgájaként, kemény kezű, olykor erőszakos vezetőként, illetve a szocialista korszak legnagyobb kapitalistájaként is. Mint embert az előadó ellentmondást nem tűrő, konfliktusos ugyanakkor türelmetlen, zárkózott személyiségként jellemezte. Jelentős volt a szerepe a gyár fellendítésében, új termékszerkezetének kialakításában, ugyanakkor a '80-as évek végére nehéz helyzetbe került, a szocializmus minden hibáját rajta kérték számon. Ezt követően Biczó Zalán, a Széchenyi István Egyetem könyvtárosa „A Vagongyár igazgatói, mérnökei és művezetői 1896-1939” címmel, a 2015-ben megjelent, több mint 500 személy köztük jó 120 mérnök) életrajzi adatait tartalmazó lexikona alapján, az első négy évtized vagongyári közép- és felsővezetőiről beszélt, megemlítve többek között azt is, hogy hány helyről (például a Ganz-gyárból, a Skoda-gyárból, de még Brünnből és Berlinből is) érkeztek. Kitért az üzemben dolgozók létszámának gyors ütemű gyarapodására, valamint a sokszínű termékpalettára is. Zárásként Bartha Anikó Eszter, a Magyar Tudományos Akadémia Társadalomtudományi Kutatóközpontjának tudományos főmunkatársa „Munkáspolitikai és munkásság a Kádár-korszakban” című előadásában arról beszélt, hogy a munkásosztály a Kádár-korszakban – ellentétben a hivatalos ideológia állításával – már korántsem tekinthető homogénnek, az 1960-as évek végére pedig, amikor az új gazdasági mechanizmus bevezetésével megpróbálták piaci ösztönzőket beépíteni a tervgazdaságba, az is kiderült, hogy a munkásokat már az életszínvonal emelésével is elégedetté lehet tenni. A korszak hangulatjelentéseiből jól látszik, hogy a munkásokat a napi megélhetési problémák, a munkahelyi és a közlekedési gondok foglalkoztatták leginkább.

A második szakasz előadásai az üzem II. világháború alatti termelésének egyes kérdéseivel foglalkoztak. Nagy Róbert, a Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltárának főlevéltárosa „Fiat repülőgéplícenccel megállapodások és titkos

szerezések 1937-1945” címmel a magyar légierő gerincét alkotó olasz gyártmányú repülőgépek javítására 1937 márciusában aláírt szerződés létrejöttének előzményeiről beszélt, hozzátéve azt is, hogy a Győrben létesült javítóműhely lett az alapja később a Messerschmitt-repülőgépek itt megvalósuló gyártásának. Albisi-Páncél Mátyás rendőrtiszt „Harcoksigyártás a Vagongyárban az 1940-es években” című előadásában hangsúlyozta, hogy bár páncélosok tekintetében a Vagongyár csak a Turán harckocsik gyártásában vett részt, két éven át folytattak kutatásokat a páncélvédelem megerősítése érdekében, és a páncéllemezek hőkezelésében jelentős eredményeket értek el. Kuriózusként bemutatta a végül gyártásra nem került Turán-vontató tervrajzát is. Áldozó István, a Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltárának igazgatóhelyettese, „A Messerschmitt Me-109-es gépek gyártása Győrben 1942-1944” címmel tartott rendkívül színvonalas előadást. Kiemelte, hogy Győr nem véletlenül kapta meg a repülőgépgyártást, ugyanakkor az 1941. június 6-án megkötött német-magyar egyezmény értelmében az itt gyártott gépek kétharmada a németek részére készült, tehát egyfajta bér munka-programnak tekinthető. A tervezett 660 repülőgép előállításához 16 ezer négyzetméteren kezdtek gyárépítésbe, azonban a gyártás megkezdését sok nehézség hátráltatta. Az első gép átadására 1942 decemberében került sor, 1944 áprilisáig pedig összesen 208 repülőgép készült el. A gyáregységek széttelepítésének köszönhetően a Rába győri üzemcsarnokait ért 1944. április 13-iki bombatámadást követően is tudták tartani a termelést és 1944. júliusában további 78 repülőgépet tudtak átadni. A szekció utolsó előadását Magó Károly zászlós (MH86. Szolnok Helikopter Bázis) tartotta „A magyar katonai repülőgépeken használt álcázó festékek” címmel. Arra a kérdésre kereste a választ, hogy volt-e önálló magyar festékgyártás az álcázó színekhez, vagy német festékeket használtak?

A harmadik szakaszban először Szabó János nyugdíjas mérnök beszélt „120 év közúti jármű gyártása a Rába Nyrt.-nél” címmel arról, hogy az említett bő évszázadban 57 ezer vasúti kocsit és több mint 39 ezer közúti járművet gyártottak. Az előadó képekkel illusztrálva bemutatta az első, Praga-licence alapján készített személygépkocsit, tehergépkocsit és sportautót is, majd elmondta, hogy például a híres Botond teherautóból 1486 db készült, továbbá ismertette az 1950 után gyártott számos járműtípust (dömperek, katonai járművek, autóbuszalvázak, erőgépek és vontatók, valamint pótkocsik). A konferencia végén Nagy Róbert beszélgetett „A győri ETO 1904-1945 emlékek és sikerek” című kötet szerzőjével, Biczó Zalánal a könyv érdekességeiről. A közönség megtudhatta, hogy a vagongyári Egyetértés Torna Osztályt Budapestről érkező esztergályosok hozták létre 1904-ben, akkor még a Dalkör keretében. A klubot a gyár folyamatos támogatása mellett Győr városa is segítette, labdarúgó-együttese pedig 1910-ben és 1913-ban is vidékbajnok lett.

A szép számú jelenlévő részvételével lezajlott konferencia méltó megemlékezés volt a Rába Magyar Vagon- és Gépgyár 120 éves fennállásáról: a rendkívül színes és alapos tudományos előadásoknak köszönhetően részletes képet kaphattak a résztvevők a gyár legendás múltjáról.

A konferencia megrendezéséhez a Nemzeti Kulturális Alap 204108/01361 pályázati azonosító szám alatt 350.000 forintos támogatással járult hozzá.





