

## Csonka János hajdani birodalma

A budai Bartók Béla út egyik házának falán emléktábla hirdeti, hogy itt állt a Kismotor- és Gépgyár őse, az az üzem, amit Csonka János, a Műegyetem tanmühelyének egykori vezetője, a magyar autó- és motorgyártás úttörője, a porlasztó társfeltalálója alapított 1925-ben.

Csonka János műszaki munkássága – különösen a századfordulót megelőző és az azt követő évtizedekben – nagy hatással volt a magyar ipar fejlődésére, elsősorban feltalálóként. Az egykori műhelyből 1929-ben gépgyár, majd Csonka János halála után 1939-ben részvénytársaság lett.

Később új, korszerű gyár épült a Fehérvári úton és 1941-ben az üzem ide költözött, itt bővült, mind termékpalettáját mind pedig munkaslétszámát tekintve. 1948-ban a gyárat államosították, nemzeti vállalat lett, akkor kapta a Kismotor- és Gépgyár nevet. Ez időben Bartha Bertalan, a vasasszakszervezet akkori főtitkára lett a vállalat első munkásigazgatója.

Történetét hosszú évekig a fejlődés, a bővítés, a prosperálás jellemezte, korszerű gépek, üzemrészek, szociális létesítmények fémjelzték e korszakot. Az 1963-as ipari átszervezés új fejezetet nyitott életében, ugyanis több vállalat egyesítésével bővült. Volt két vidéki gyára is, Baján és Mezőkövesden.

– *Mi a helyzet most, 1996-ban, amikor 70 éves is elmúlt a jelenleg Csonka János nevét viselő Gépgyár? – ezt kezdtük Andor Lászlótól, a szakszervezeti bizottság titkárától.*

– Összementünk – mondja röviden és tömören. És valóban, ahogy végigmegyünk az egykor nagy üzemcsarnokokon és telephelyen, mindenütt üresen tátongó, kiadásra, vagy eladásra váró épületek, maga a Gépgyár egy kicsiny csarnokban üzemel.

– *Mi is történt itt, ahol a régiek szerint emléke él csupán Csonka János gyárának?*

– A 80-as évekig igazán jól mentek itt a dolgok. Azután minket is utolért a hanyatlás és 1991-ben a teljes szétesés. Helyesebben: két gyár maradt talpon. Az, ahol most beszélgetünk, itt Budán, a Fehérvári úton és Mezőkövesden a másik, ahol egy svéd vállalkozó próbál szerencsét.

Hagyományos termékeink közé tartoztak a belsőégésű motorok, majd a vasúti, közúti és vízi járművek különféle szerelvényei, felszerelési cikkek. Régen legfőbb feladatunkat a közúti járműprogram határozta meg. Mindebből mára maradt a kompresszorgyártás, – főként az Ikarusznak és a győri gépgyárnak, azután kisebb, jelentéktelenebb tételben fűnyírókat, kerti kapákat gyártunk, a régi, még megmaradt alkatrészeket használjuk fel.

– *Milyen szervezeti formában dolgoznak?*

– 1991-ben kft. lett a vállalat, mint állami cég, majd 1992 végén privát konzorcium, a tulajdonosok 20 százalékban a dolgozók, akik még megmaradtak és módjukban állt beszállni anyagilag is a vásárlásba. Sajnos nem annyian, ahányan szerettek volna, mert kölcsönt nem tudunk szerezni sehonnán. Azután 50 százalékban a vezetők vették meg és van még egy jelentéktelen rész, ami megmaradt állami tulajdonban. Most folynak a tárgyalások arról, hogy ez is a konzorcium tulajdonába megy át.

– *Milyen kilátások vannak, lesz-e perspektíva?*

– A legnagyobb baj, hogy semmiféle jövőképet nem tudnak nekünk felmutatni, még most is folyik a gyár eladása, kiadása, mert a jelent át kell valamilyen módon vészelni. A termelési értékünk 350 millió, ami bizony nem sok. Kis mennyiségben szállítunk a németeknek, románoknak, az Ikarusz buszok kompresszorait is mi készítjük, de míg régen 30-40000 kellett ezekből évente, most elenyészően kevés, még akkor is, ha a pótalkatrészgyártást is beszámítjuk. A telephelyek bérbeadásáról folyik be 70 millió.

A munkaslétszám igencsak megcsappant, már csak a régi gárda, a törzsmag van itt, sajnos el is öregedünk, többnyire 50 év körül járunk. Ha innen el kellene menni, minden bizonyosan utcára kerülne, mert ebben a korban már sehol nem kell az ember manapság.

– *Mióta dolgozik ebben az üzemben?*

– Én 33 éve, marós voltam, majd horizontál esztergályos lettem, azután ahogy jöttek a modern CMC gépek, azokon is megtanultam dolgozni. Itt végeztem el a szakközépiskolát, a technikusminősítőt és minden aktuális tanfolyamot, ami éppen a munkához kellett. 1987 óta művezető vagyok.

Szakszervezeti bizalminak 1975-ben választottak meg munkatársaim, de igazából 1980 óta végzek komolyabb szakszervezeti feladatokat. 1990-ben lettem szb titkár, persze nem függetlenül, ma is ellátom a művezetői teendőket.

Nem mondom, hogy könnyű időben kerültem itt a szakszervezeti munka élvonalába, de mindenképpen vállalni kell az itt maradtakért, a megmaradásunkért.

– *Mi jelenti ma itt, ebben az erősen csökkent létszámú, túlélésért küzdő gyárban a szakszervezeti munkát?*

– A klasszikus szakszervezeti feladatok, hiszen a régi tagok, az érzelmileg elkötelezettek megmaradtak a legnehezebb időben is. Annak nagyon örülünk például, hogy a közelmúltban sikerült új kollektív szerződést kötni a vállalatvezetéssel. Nem állítom, hogy könnyen ment, hiszen egyre gyököztek, hogy felesleges, mert a Munka törvénykönyve tartalmazza jogainkat és kötelességeinket. De mi úgy voltunk vele, hogy ahol szakszervezet van, ott kell legyen egy saját és sajátos, csak a mi munkahelyünkre szabott törvénykönyv és ez a kollektív szerződés. Eget megrázó dolgokat ugyan nem tartalmaz, de a munkabér-szabályozást belevettük, az idén is megkaptuk a 22 százalékot, igaz nem teljes évre, két részletben történt az emelés. Az átlagnál magasabb végkielégítés is bekerült a KSZ-be, a hűségjutalom is, azután az, hogy évente háromszor, május 1-én, augusztus 20-án és október 23-án mindenki kapjon 500 forint jutalmat. Nem sok ez, inkább csak jelképes összeg, de a figyelem, a megbecsülés apró jeleként mindenkinek jólesik. Minden évben megkapjuk a 13.

havi fizetést is. A betegszabadságra és a rendes szabadságra is az átlagbért kapjuk, tehát többet, mint a Munka törvénykönyve megszab. Igaz, a KSZ tartalmaz olyan dolgokat is, melyek a vállalatvezetésnek kedveznek, mert a pótszabadság megszűnt, a gépkocsi használat is, a túlóra több lett, de természetes, hogy kétdoldalú a szerződés és mindkét fél érvényesíti benne bizonyos mértékig az akaratát.

– *Egykor itt sok és sokféle szociális gondoskodás állt a dolgozók rendelkezésére. Gondolom, az étkezés, sport, szakképzés, kulturális, lehetőségek már mind megszűntek...*

– Valóban, egykor sokszínű volt az ilyen formában nyújtott kedvezmények palettája. Mára erősen megcsappantak a lehetőségek. Nemrégiben adtuk el az ebédlőt, a sportpályát, nehéz szívvel, de választási lehetőség nélkül. Az ebéd-hozzájárulást, havi 1200 forintot kapjuk, sőt most tárgyalunk egy külső céggel, talán meleg ebédet biztosítanak annak, aki igényli. A kollektív szerződésben is meghatározott védőruha, munkaruha megvan mindenkinek. Az egyetlen balatoni üdülőnk megmaradt Szárszón és igen kedvelt dolgozóink körében, önkénteségek áron mehetnek ide pihenni. A tagdíjakból szinte csak segélyekre futja, 10-15 segélykérelem rendszeresen érkezik, betegsége, halálzásra főként.

– *Nemrégiben üzemi tanács választás is volt. Miként zajlott?*

– Nem nagy örömmel, de én lettem az üzemi tanács elnöke is. Egyben a szakszervezeti testület lett az üzemi tanács testülete is, így alakult, így kell vállalnunk. Sokat segít nekünk a tanácsaival, személyes jelenlétével Csonka Lajos, a vasas munkatársa, aki itt volt esztergályos – egyébként Csonka Jánosnak, a gyáralapítónak csak névrokona – aki nemcsak nosztalgia-ából, hanem igazi baráti segítő szándékkal jön közénk, ha szükséges.

– A gyárral szemben áll Csonka János, az alapító szobra. Kis téren, amit róla neveztek el. Bár maradéktalanul elégedetten tekinthetne a jövőben is egykori birodalma felé!

Leopold Györgyi