



Otthonunk Hírlevele

Az Otthonunk a XVI. Kerület Egyesület Hírlevele

II. évfolyam, 2. szám 2007. június

IKARUS KIÁLLÍTÁS UTÁN

Gerendás Ferenc, a volt Ikarus újság főszerkesztője



A Külkereskedelmi Főiskola aulájának a földszintje, az emeleti körfolyosója március 30-án délután zsúfolásig megtelt. Az Ikarus több száz volt dolgozója jött el, hogy találkozzon régi munkatársaival, emlékezzen az együtt töltött időszakra, a közösen végezett munkára, és a hajdan volt nagy vállalatra.

A jelenlévők mindegyike keresett is valakit, valakiket, s körbe járt. Kézfogásokat, kézfogások követték, s ölelgetések, rövid kérdések: hogy vagy? mivel foglalkozol? ... mosolyok, fölismerő, fölvilanó tekintetek.

Francis Fukayama filozófus történész írta: „Az igazi közösségeket a tagok közösen vallott és követett értékei, normái és tapasztalatai fűzik egybe. Mind mélyebbek és erősebbek ezek a közös értékek, annál erősebb a közösségi összetartozás érzése.”

Ez a találkozó is azt bizonyította, hogy az Ikarus nem csak egy ipari egység, a robotolás színhelye, hanem nagyon sokunknak évtizedekig élettere, és oly emberek közössége, akikkel együtt örvendtünk, bosszankodtunk, dolgoztunk, és büszkékedtünk az előállított járművekkel. Ez a gyár adta életünk jelentős részének keretét, és munkánk értelmét, értékét.

A megnyitó beszédek (dr. Hidaí Judit dékán, Kovács Péter polgármester és Mádi Jenő nyugalmazott műszaki igazgató) a felejthetetlen múltat idézték, a hajdan volt világég történetét. A kiállított fotók bemutaták az évtizedek alatt készített autóbuszokat, Teszák Sándor karikatúrái pedig a fonákokra emlékeztettek, az Ikarusról készített filmeknek még másnap is volt száz nézője. Az üzemi újságból összeállított, fölvilasított szemelvények emlékeket hívtak elő hallgatók emlékezetéből.

És mindezekre a koronát a kapcsolatok újra élesztése, a beszélgetések tették föl.

Jól érzékelteti a találkozó hangulatát a következő e-mail-en érkezett köszönet: „Szeretném megköszönni a tegnapi felejthetetlen összefüvetit. Mérheterlen boldogsággal töltött el az a tény, hogy a 10-20, és ennél több éve nem látott kedves Ikarus-os Ismerősökkel találkozhattam, beszélhettem Velük, megölelhetttük egymást. Ez valami fantasztikus volt! Szép volt az egész rendezvény, és rengetegen voltak. Talán Ti sem gondoltátok, hogy ennyien éljenek. Köszönöm Neked, és a kedves Segítőidnek ezt a szép napot. Mivel mondtam, hogy dolgoztam azon a napon is, de egy kicsivel előbb elkéretkeztem, hogy kellő időben ott lehessenek. Boldog voltam tegnap, és valami plusz feltöltődést kaptam a lelkembe. Jó érzés volt, hogy 38 évig Ikarusos lehettem. Köszönöm, ...ez a csoda többször is megismétlődhesen.”

És egy másik e-mail-ből néhány sor: „Hihetetlen élmény volt, olyan emberekkel találkozni, akiket 15-20 év óta nem láttam. Ezek a találkozások mély nyomot hagytak bennem, és sokáig emlékezni fogok rá.”

Nem véletlen, hogy sokan úgy búcsúztak: találkozunk jövőre ismét!

Köszönet a szervezőknek, a támogatóknak, a főiskolai hallgatóknak, az önkénteseknek!

Szervezzük a következő IKARUS napot, amelyet

2007. szeptember 8.-án

tartunk (szeptember második szombatja) az

Ikarus pályán.

További információért forduljon

Egyesületünk Ikarus klubjához:

06/30/986-88-22 és szabozsoka@t-online.hu



Kerületünk és az Ikarus....

no és az Otthonunk a XVI. kerület Egyesület kapcsolata!

Az Ikarus gyár sorsa összefonódik kerületünk újkori történetével. Az még igencsak kérdéses, hogy mi lesz az Ikarus gyár területével kapcsolatos fejlesztési elképzelésekből. Az viszont ismert, hogy a múlt-század hetvenes éveinek végére az Ikarus Európa legnagyobb buszgyártója, majd a nyolcvanas évek elejére a világ piacának meghatározó szereplője volt.

Egyesületünk még a Táncsics u. 10. szám alatt lévő közösségi helyiségében, egyéb szolgáltatások mellett - számítógép tanfolyam, ruhagyűjtés, munkaügyi szaktanácsadás, stb - több egyesületi tagunkkal közösen hoztuk létre az **Ikarus klubot**. Rendszeres találkozási lehetőséget biztosítva a találkozni, beszélgetni kívánók számára. Mondván, ne csak egy-egy kollegánk végső elkísérése kapcsán suttogva kelljen egymással beszélgetni. Sok-sok emlékfénykép került elő, az élményekkel teli találkozások során.

A Külkereskedelmi Főiskola ezirányú tevékenységünket megismerve, keresett fel bennünket azzal a kéréssel, hogy 2007-ben közösen a főiskola aulájában rendezzük meg az „Ikarus története” című kiállítást.

Az volt a szándékunk, hogy Egyesületünk segítse feltárni és bemutatni azt, hogy a gyár élete miként hatott kerületünk arculatára, történetére, jellegére. A sok-sok segítő kéz mellett az anyagi forrás összegyűjtésére - személyes példamutatás mellett - Mádi Jenő, az Ikarus gyár néhai nyugalmazott műszaki igazgatója, kerületünk diszpolgára vállalkozott és haláláig éveken keresztül - a gyárhoz kötődő volt vezetőktől - gyűjtötte a hagyományörző Ikarus napi anyagi támogatást, akik többsége napjainkban is támogat bennünket.

Az első kiállítás 2007. március 30-31-én a második 2009. június 12-13-án volt megtekinthető a főiskola aulájában. Helytörténeti képes ismertetőkkal és a gyártott típusok képeivel illusztrált kiállításnak nagyon nagy sikere volt.

A hely adottsága miatt itt csak két autóbusszal jelent meg az Ikarus gyár, egy 211-es és egy 55-os típusal. A kiállítások látogatóinak boldogsága, a viszontlátás öröme hozta az elhatározást, hogy évente kellene szervezni Ikarus napot!

Az első hagyományörző Ikarus napot, 2007. szeptember 8-án tartottuk és azóta, minden év szeptember második szombatján - immáron 12. alkalommal - szervezzük a hagyományörző Ikarus napot az Ikarus Sportpályán. Itt lehetőség van bemutatni a különböző veterán és még közlekedő típusokat, melyek nagy része magángyűjtők tulajdonában van és megtisztelnek azzal, hogy elhozzák és kiállítják buszaikat, a résztvevők, látogatók legnagyobb örömére.

Minden rendezvényünket polgármesterünk **Kovács Péter** támogatja és nyitja meg.

Az önkormányzat anyagilag is támogatja kezdeményezésünket és vannak további támogatóink is:

Webastó, Ister Invest Kft, Rákos Járműgyártó Fémipari Kft, V-Traffic 21, Brumbauer József, valamint az évente befizetett tagdíjjal a klubtagjaink.

Ha szeretnéd, hogy a hagyományörző Ikarus nap folytatódjon, támogass te is bennünket!

Budapest, 2018. szeptember 8.

Szabó Zsóka

elnök

Otthonunk a XVI. Kerület Egyesület



Otthonunk Hírlevele

Az Otthonunk a XVI. Kerület Egyesület Hírlevele

2018. szeptember 8.

Tisztelt Olvasó!

Meglepő és alighanem tudásomat meghaladó feladatra kért fel az Otthonunk a XVI. kerület Egyesület tagsága és annak vezetője - akik az Ikarus nap kitalálói - és azóta is fő szervezője Szabó Zsóka. Azt gondolta, mivel 70 éve, hogy államosították az Ikarust (később visszatérek rá, mikor történt a gyár, a megszűnésig használt nevében a tényleges államosítás) kellene egy kiadványt szerkeszteni. Igaz, köztudott szerelmese, sőt sokak szerint már megszállottja vagyok a gyárnak, mégis úgy gondoltam, nem biztos, hogy én vagyok erre a legalkalmasabb. Ha csak azt említem, hogy a nemrég elhunyt Finta László micsoda kutatást végzett, 4 könyvének megírásával, vagy az Ikarus újság főszerkesztője Gerendás Ferenc, aki életének sokkal nagyobb részét töltötte itt, és igaz hírmondója volt újságunkon keresztül ennek a mondjam nagyképpen „Ikaruszos létformának”, hát igencsak nehezemre esett a dolgot elkezdeni.

Ám, mivel a feladatot nem illik visszautasítani, elővettem a 1981-es kiadású (átdolgozott és bővített) „Az Ikarus Karosszéria és Járműgyár története” című, szakértők által rengeteg hivatalos dokumentumokkal alátámasztott, kicsit már poros kiadványomat, és most immár másodszor, nekiálltam elolvasni.

Ha, az ebből készült gyűjtés, sokak szerint nem ad valós képet, eleve elnézést kérek. Az itt töltött 38 évről, már családomnak megírtam a személyes élményeimet, most azonban igyekszem ettől eltávolodni, és önkényes módon kiragadva egy-egy témát (nem monográfiát) összeállítani.

1948 április

„Mivel az Ikarus 1948 tavaszán fizetéképtelen lett, az Iparügyi Minisztérium az üzem gyártási profiljának, szakmunkás gárdájának, és gépi berendezésének átmentése végett, a vállalatot 1948 április elején a már államosított Uhri testvérek Autókarosszéria és járműgyárába olvasztotta be. A két államosított üzemből alakult meg 1949 február 23.-án az IKARUS KAROSSZÉRIA ÉS JÁRMŰGYÁR.”

Az Ikarus végül is három üzem összevonásával alakult meg: beolvadt az Uhri testvérek Autókarosszéria és Járműgyára közkereseti társas cég, a Repülőgépgyár Rt. és a névadó Ikarus Gép- és Fémáru RT. Erre az évre kitűzött vállalatai feladatok, impozáns mértékű termelésnövekedést jelentettek: 150 db Tr5 autóbust, 100 db Tr3,5 önhordó kisbuszt, 50 db tűzoltó kocsit, 300 db különleges gépkocsit, 1000 db pótkocsit 200 db lakókocsit, 50 db export autóbust és 6 speciális célokra felhasználásra kerülő autóbust kellett készíteni. A terv sok politikai és szakmai baki miatt is, csak 97%-ra teljesült. Az év végére a Cégnél 1388 fizikai munkás és 203 szellemi dolgozó volt alkalmazva.

1950-1954

A gépjárműipar jelentős felfutási célkitűzéseket kapott az 2. ötéves terv időszakára 1954-re az eredeti előirányzat szerint két és félszer annyi traktort, kétszerannyi teherautót és autóbust kellett gyártani, mint 1949-ben. Később a közlekedési eszközök gyártását ebben a ciklusban háromszorosára kellett emelni így 5600 db autóbusz lett az elvárás. Ez a terv nem tudományos megalapozottsággal, hanem szubjektív óhajok alapján készült egyik okát adva a 1956-os eseményeknek. Az irreális tervezésnek egyetlen pozitív hatása volt: az új csarnok építése. A vállalat fejlesztési terveit fentről próbálták ráerőltetni a Cég vezetésére, így a sikeres önhordós autóbuszok fejlesztés mellett, meg kellett kezdeni a felkészülést, az alváz buszok fejlesztésére és gyártására is. Az önhordó rendszer vezető típusa ekkor a Tr5-ös volt. 1950 elején megtörtént a tanműhely felállítása, amely átlag 4-500 főnyi ipari tanuló képzésének szervezettebbé tételét biztosította.

Az 50-es évek zavaros politikai kitérői, a megalapozatlan tervezés, megmutatta, hogy nem lehet minisztériumi íróasztaloktól a fejlesztéseket koordinálni. Kár lenne belemenni az időszak emberi hangulatának alakulásába és kiszámíthatatlanságába, inkább azzal zárnam az időszakot, hogy az újabb csarnok beállítása, javította a gyártás feltételeinek egy részét, de nem a szerszámozottságot. Viszont 1953-ban 2 MFt ráfordítással megépült az új sportpálya, a művelődési ház, javult az étkeztetési kultúra, ami legalább a feszültségek levezetésére adott lehetőséget.

1955-ben már a kibocsátott autóbuszok száma felülmúlta a korábbi évek addigi legnagyobb eredményeit, de a megnövekedett kapacitás piaci elhelyezése bizonytalan volt. Két dolog fordította meg a válságosnak tűnő helyzetet. A megjelent 55-ös és 66-os autóbusz család sorozatgyártásának megindulása, és a Szovjet piacon elindított bemutató sorozat.

Ez a típus lényegében két évtizeden keresztül tudta tartani változatlan formáját és gyártásban maradt. A gépjárműgyártásban ennél hosszabb ideig gyártott típussal, csak a Volkswagen cég rendelkezik.

Az 1956-os események az akkori kor megítélése és a mai történelmi szemlélet tükrében nem olyan tényező, amit érdemes véleményezni. Maradjunk abban, hogy a gyár termelésére rövidebb hosszabb ideig ugyanúgy hatással volt, mint az ország egész gazdaságára. Idő kellett ahhoz, hogy egy új vezetéssel, és a továbbra is központilag megadott tervekkel, csak az új vezetőség felállása után kezdett a helyzet normalizálódni.

1961-1965

Ennek az időszaknak már tervfeladatai is igen magasak voltak. Lényegében el kellett érni a napi 10 darabos termelési szintet. Jelentős szerephez kellett jutnia a 100-180 fős csuklós autóbuszok darabszámának a termelési kapacitáson belül. Ezzel a nem kis feladattal együtt egy újabb és erőteljesebb kihívás is adódott, komoly minőségi gondokat jeleztek, a külföldi, elsősorban a nagy darabszámú járművet vásárló, NDK részéről. Feszültségek adódtak a Külkereskedelmi vállalat a MOGÜRT és a gyár között is (megjegyzem ez a kettősség fennmaradt egészen addig, míg a külker vállalat meg nem szűnt). Ennél is aggasztóbb tünetként jelentkezett az a tény, hogy egyetlen új, sorozatgyártásra alkalmas típussal sem jelentkezett a vállalat.

Bár a gyártott típusok még eladhatók voltak (és ezek egyre inkább elmaradtak a világszínvonaltól), de a Vevők is újabb, korszerűbb, főleg erősebb motorral gyártott termékeket igényeltek.

Az 1963 év döntő jelentőségű lépése volt: „A székesfehérvári Általános Mechanikai Gépgyár beolvasztása az Ikarus gyárba” úgy, hogy a jogutód gyár az Ikarus lett. (az összevonás 1963. január 1.-vel történt meg, hivatalosan.)

A Székesfehérvári gyár beolvadása, majd később annak korszerűbb gyártósori átalakítása tette lehetővé a későbbi évek során elért, napi max. 48 jármű kibocsátását.

A székesfehérvári gyár története önmagában is megér egy teljes kiadványt, mint ahogy ez már a gyárak megszűnése után, meg is született. Itt annyit szeretnék megemlíteni, hogy mivel korábbi feladatkörükbe, a repülőgépek javítása tartozott, egy igen magas szakmai kultúrájú közösség került, az Ikarus gyárhoz.

Az összevonáskor a Székesfehérvári gyár, a különleges gépkocsik gyártását kapta meg fő feladatául.

A 60-as évek több szempontból is meghatározták, az Ikarus fejlődését, és jövőjét. Ezek a központi döntések, nem csak a gyárat, hanem az egész járművertikumot érintették. Ma is szinte elképzelhetetlennek tűnik, hogy a távlati tervekben 1980-ra az Ikarusnak 18000 db. járművet kellett volna kibocsátania. Ez a szinte elképesztő szám, azért is kerülhetett megállapításra, mert a gyár viszonylag lassan bővülő termelése miatt, a szocialista országok sem adták fel saját gyártásuk jelentős részét. A nyugati gyártók pedig erős konjunktúrát jelentve, veszélyeztették a nagyra törő terveket. Közben az Ikarus gyártmányok minősége is sok kritikát kapott.

A termékek egyik legnagyobb hátránya a nem megfelelő motorok beépítése volt. Mivel a hazai saját fejlesztések nem hozták a várt eredményt, döntés született motor gyártási licenc vásárlására a Győri Rába Vagon- és Gépgyár részére. Az is megoldásra várt, hogy még a profiltisztítás esetén sem lehet képes, ilyen mérvű termelés növelésére a gyár, ezért erősíteni kellett a beszállítói háttérrel (Csepel Autógyár bevonása), sőt a Budapesti gyár telephelyétől mindössze 1,5 km-re fekvő MÁG (Magyar Általános Gépgyár) telephelyének 1967-ben történt megszerzése is ezt a célt szolgálta.

1966-1970

Ez az időszak a gyár életének szinte igazi fordulópontja. Döntés született arról, hogy a gyárat a világ vezető autóbuszgyártó Cégei közé kell emelni. A tervek szerint csak az amerikai és a japán gyártás előzte volna meg mennyiségben a hazai gyártást. Ez persze óriási beruházások megkezdésével kellett, hogy járjon. Végre eldőlt, hogy a Rába megvette az MAN D2156 HM 6 és a MAN 2156 HM 6U típusú álló és fekvő kivitelű 200 LE motorok licencét, és ezzel együtt megvételre került a gyártó berendezés is. Fejlesztésre kerültek a háttérpari legfontosabb ágazatok is (Csepel Autógyár, Vörös Csillag Traktorgyár, Dunai Vasmű stb.) A gyárhoz került a volt MAG épületkomplexumából a honvédség tulajdonában lévő rész (ez lett később a III. számú gyáregység).

A korszerű típusválaszték megteremtésére olyan elgondolás született, hogy az új I 250 típusnak elnevezett városközi autóbusz tervezését komplexen kell végezni, figyelembe véve a korszerűsítendő típusok igényeit is.

1968 augusztusában az Ikarusnál is történtek személycserék. Hírt Ferencet felmentették és Toldi József gépészmérnököt nevezték ki vezérigazgatónak. 1969-től jelentős számban új vezetők kerültek az Ikarus élére.

A szerteágazó sürgető feladatok mellett az új vezetésnek döntenie kellett egy új típuscsalád sürgős bevezetéséről. Elkészült a 250-es típuscsalád első néhány darabja.

1969 májusában, Nizzában a 19. Nemzetközi Autóbuszshéten a 250-es légkondicionált luxus busz elnyerte a versenytársak legigényesebb kategóriájában a 2. helyet és a Francia Karosszéria gyárosok Egyesületének ezüst serlegét. Ezzel tulajdonképpen elkezdődött a 200-as busztípus világraszóló sikorsorozata. Lassan rendeződni látszottak a beszállítói hátterek is. A Csepel Autógyár alvázgyártásra, a Pustavámi IV. gyáregység ülésgyártásra történő kialakítása (igaz, ez csak a 70-es évek közepére vált igazán meghatározóvá).

A Rába motorok nagyobb mennyiségű gyártása lehetővé tette a szocialista piacokon, a szállított mennyiség ugrásszerű növekedését. A 1970-80-ig tartó időszak lehetett a gyár „un. aranykora”. Modern gépi berendezések vásárlása, és beüzemelése, új fényező kialakítása, a vázas-lemezes üzem gyártósorainak modernizálása, az új Szerszám gyáregység létrehozása, a nemzetközileg is kiemelkedő sajtoló kapacitás növekedése, a párhuzamosan történő Székesfehérvári gyár bővítése, és korszerűsítése, már előrevetítette, hogy a felfutással a gyár a világ első három cége közé kerülhetett. Ide kívánczok az a tény is, hogy a Monacóban rendezett 20. Nemzetközi autóbuszshéten a szuper luxus 250-es tárgyalóbusz, három díjat is elnyert. Ezek közül is kiemelkedő a Monacói herceg által felajánlott **Grand Prix** a nagydíjat képviselő serleg elnyerése.

Megbízható adatok szerint, a Cég átlagos létszámmállománya 1970-re elérte a 9340 foglalkoztatottat. A kiadvány behatárolt hossza miatt, nincs lehetőség sem gyártási sem export adatok közlésére, de ezek a megjelent későbbi könyvekben, kiadványokban megtalálhatóak.

1971-ben legyártásra és átadásra került a Cég 50.000. járműve.

1973-ra nagy eredményként könyvelhető el az Irakban létesített autóbusz összeszerelő üzem, versenytárgyalásának megnyerése. Ekkor már a Szovjetunióba is évi 5500 autóbusz került kiszállításra.

A mai világban látható tendenciákkal ellentétben a Cég óriási összegeket fordított a szociális igények kielégítésére is. Bölcsődék, óvodák, üdülők, éttermi étkezések, teljes orvosi szolgáltatás, és a különböző Művelődési otthonokban, magas szintű kulturális élet folyt.

Ez a rész legyen egy újságíró (bakos) TotalCar-ban, 2015 ben megjelent írása (kissé megrövidítve, mert a személyes jellegű részeket mellőztem).

Az Ikarus 1984-ben a világ negyedik legnagyobb autóbuszgyára volt. Ebben az évben 14 ezer autóbuszt gyártottak a budapesti és a székesfehérvári, gyáregységben. Innen számoljuk az Ikarus mélyrepülését, amit jó magyar szokás szerint, általában külső okokra hivatkozva magyaráznak a szakemberek. Valójában, azonban főként belső és politikai okok vezettek oda, hogy az egyik legnevesebb hazai járműgyár mára már csak történelem.

Tizennégyezerből pár ezer

A nyolcvanas évek elejére az Ikarus pályája folyamatosan ívelt felfelé. A 13 ezer körüli éves darabszám folyamatosan lekötötte a gyár dolgozóit. Ezekben az években az Ikarust a világ legnagyobb autóbushyártói között tartották számon. A megépült járművek több mint kétharmada a jól bevált és megbízható 200-as sorozatból került ki. Ez a járműcsalád túlságosan is jól sikerült, ezért a gyár vezetése nem szívesen módosított a konstrukción, így a tervezett ráncfelvarrás évről évre elmaradt. A 200-asok leváltására tervezett Ikarus 400-as és 300-as modellek fejlesztése szándékosan lassan haladt, hogy minél tovább kihasználhassák a gyár 200-asokra való berendezkedését. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy az első jelentős 400-as széria csak 15 évvel a bemutatkozás után jelent meg. Ekkor, az Ikarus tervei szerint már a következő generációs városi típuscsaládnak kellett volna bemutatkoznia. Persze az is igaz, hogy a 200-asokat ezekben az években továbbra is keresték világszerte az üzemeltetők.

Tetézte a gondokat, hogy nehezen eladhatóvá váltak a korszerű típusok. A gyönyörű formatervű Ikarus 300-as sorozat tagjai csak idegen alvázal és gépészettel találtak gazdára, főként az angol és a svéd piacokon. Gond volt a kapitalista országokból származó alkatrészek beszerzésével is. De a legnagyobb baj az volt, hogy ezek a tőkés országokból származó összetevők jelentősen megdrágították a buszokat, így azok a szocialista országokban eladhatatlanná váltak. Ezért például az **Ikarus 365**-öst jelentősen át kellett tervezni.

Tehát amikor a neves magyar gyár 1984-ben 14 ezer autóbust épített, már gyülekeztek a viharfelhők. A nyolcvanas évek második felére bebizonyosodott, hogy a KGST-országok egyre rosszabb gazdasági helyzetbe kerültek, ami a magyar iparvállalatokat - a szinte csak a szovjet piacra termelő Ikarust is - igen érzékenyen érintette. Ezek a nehézségek rányomták bélyegüket a munkaszervezésre is, egyre rosszabb minőségű anyagokat építettek be és az összeszerelési minőség is hagyott némi kívetnivalót maga után. Ezekben az időkben megsokszorozódtak a garanciális problémák.

A nyolcvanas évek végére a KGST-országokba exportált buszok rubelben elszámolt ellenértéke egyre kevésbé fedezte a termelés költségeit. Ráadásul egyre több tőkés országból származó alkatrész került be a 200-as szériába is - amit természetesen dollárban kellett kifizetni. A KGST-piac megrendelői viszont rubelben fizettek a buszokért, és a szovjet fizetőeszköz napról-napra inflálódott. A megrendelések folyamatosan csökkentek, a gyár beszállítói eközben meg folyamatosan emelték áraikat, árvita alakult ki köztük és az Ikarus között, emiatt a mátyásfüldi üzem 1988-ban két napra leállította a termelést. A csökkenő bevételek miatt 1990-re a gyár eladósodott, amit csak fokozott az importőrök fizetési képtelensége. Még ebben az évben sor került az Ikarus szanalására, a kormány azonban újabb szegyet vert a neves gyártó koporsójába, ugyanis a Szovjetunió eladósodása miatt 1990. január 17-én azonnal hatállyal visszavonta minden a Szovjetunióba exportálandó termék kiviteli engedélyét.

Ettől függetlenül az Ikarus folyamatosan termelte a buszokat. A kiviteli engedély visszavonása után három hónappal már 1100 kocsi álldogált a gyárudvaron. Ezen járműveknek nemcsak a tárolása, de a gyártás finanszírozása is óriási pénzügyi gondot okozott. Az ebben az időszakban keletkezett pénzügyi zavart a gyár a bezárásáig sem heverte ki.

Tovább nehezítette az Ikarus helyzetét, hogy a nyolcvanas években folyamatosan átalakult a nemzetközi és a hazai gyártmánystruktúra és buszpiac. Ahogy a piac telítődött, már nem volt szükség a szalagszerű gyártásra és a nagy darabszámú, egyforma sorozatokra, megjelentek az egyedi igények. A kilencvenes évek elejére a gyártók között egyre nagyobb verseny dúlt a kisebb, néhány darabos szériák elnyerésére is. Az ilyen tíz-húsz darabos szériák szalagszerű gyártása nehezen vagy egyáltalán nem volt megoldható. Ezért ezek a kivitelek sokszor jelentős élömunka-ráfordítással készültek, ami igencsak megdrágította az elkészült járműveket. Így az Ikarus a KGST-piac összeomlását nem tudta kihasználni és az új piacokon is elvesztette versenyelőnyét. Ez idő tájt már csak 3000 autóbusz készült a két üzemben.

A termelőkapacitások kihasználatlansága miatt 1993-ban közel 2500 embert bocsátottak el és mindennapossá vált az alkatrészhiány és az emiatt hetekig veszteglő félkész autóbuszok látványa is.

A kilencvenes évek közepére felmerült a gyár privatizációja. Ekkor a Mercedes-Benz és a Volvo kezdett érdeklődni az Ikarus iránt. A gyár tulajdonosa az Állami Vagyongazdálkodási (ÁV Rt.) megkezdte a tárgyalásokat a német gyáróriással, de a szakszervezetek nyomást gyakoroltak a dolgozókra is és a közvéleményre is, magyar gyártó maradjon magyar kézben! Nem kell Mercedes, nem kell Volvo, válasszátok Angyal Ádámot! Felkiáltással. Így az egyre nagyobb ellenállás miatt az Ikarus privatizációja meghiúsult, és mindkét nagy gyártó visszavonulót fűjt.

Érdekességként megjegyezzük, hogy a Mercedes ezután már többé nem érdeklődött a magyar buszgyár iránt, pedig ők a Volvóval ellentétben garantálták, hogy az Ikarus nevet fenntartják, de az egyik gyáregységet bezárnák és a dolgozók majdnem felét elbocsátanák. A meghiúsult adás-vétel után a Mercedes a törökországi Aksarayban lévő buszgyárát kezdte el fejleszteni. A BKV egyébként nemrég épp ebből a gyárból származó buszból vásárolt 15 darabot.

Visszatérve az Ikarus kálváriájára, az ÁV Rt. ezután Angyal Ádámot nevezte ki az Ikarus elnökének, aki továbbra is szorgalmazta az Ikarus privatizációját. Az újabb sikertelen privatizációs forduló után, mivel nem volt komolyan vehető vételi szándék, 1996-ban az igazgatósági tanács menesztette a cég felszámolását szorgalmazó Angyalt. Ezt követően Széles Gábor került a gyár élére, aki offenzívát indított a keleti piacok visszahódítására. A gyártott buszok száma emelkedni kezdett, 1997-ben hosszú idő óta először a gyár újra nyereséges lett.

Az Állami Privatizációs és Vagyongazdálkodási Rt. (ÁPV Rt.) továbbra is a gyár minél előbbi értékesítését szorgalmazta, ekkor került újra előtérbe a Volvo. A svéd gyártó vállalta, hogy egyelőre mindkét gyárat és azok dolgozóit is megtartja, azonban a márkanévet nem állt szándékában megtartani. **Ez újra kiverte a biztosítékot a szakszervezeteknél és a dolgozóknál**, így a Volvo 1997-ben ugyanarra sorsra jutott, mint néhány évvel korábban a Mercedes.

A sors pikantériája, hogy a Volvo mindenképpen szeretett volna egy gyárat a volt KGST-országok egyikében, egyrészt az olcsó munkaerő, másrészt ezeken a piacokon való egyre erősebb jelenléte miatt. Mivel hazánkban kikosarozták őket, ezért Lengyelországot szemelték ki az új gyáruknak. A lengyel kormány tárt karokkal várta a svéd gyártót, még állami támogatást is kaptak, hogy Wrocław mellett felépítsék a teljesen új, korszerű autóbuszgyárukat. A hetvenes-nyolcvanas években több ezer Ikarust szállítottunk Lengyelországba, most viszont a **Rába-Volvo együttműködésnek** köszönhetően épp innen

a wroclawi gyárból származó, kész Volvo-buszokat értékesít hazánkban, **viszonylagos sikerrel** az állami tulajdonban lévő Rába.

Az Ikarus 1998-ra egyre több új és korszerű autóbust mutatott be. Sőt! Tervbe vették az **autó-, teherautó-, terepjáró- és felépítménygyártást is**. De hiába állt jól a vállalat szénája, az ÁPV Rt. továbbra is értékesíteni kívánta a két gyárat. A Széles Gábor vezette konzorcium így teret kapott és még abban az évben megszerezte az Ikarus részvényeinek többségét, összesen egy forintért. Cserébe garanciát vállalt arra, hogy az elkövetkező tíz évben az Ikarus dolgozóinak munkát biztosít, s ha ezt nem tudja teljesíteni, az összes kimaradt járulékot be kell fizetnie az államkasszába a dolgozók után.

Ezután Széles többször is tőzsdére szerette volna vinni az Ikarus részvényeit. Ezt olyannyira komolyan gondolta, hogy a gyár összes dolgozójának az eltöltött munkaidő után, arányosan osztott ki részvénycsomagokat. De az Ikarus soha nem jutott el a tőzsdére, így a dolgozóknak kiosztott részvények gyakorlatilag értéktelenek maradtak.

A további sikereknek az **1998-as orosz válság vetett véget**, ami nagyjából padlóra is küldte a céget. Az első Orbán-kormány pénzügyminisztere, Járai Zsigmond nem engedélyezte a moszkvai és szentpétervári kiszállításokat, még akkor sem, amikor az orosz partner állami garanciát kapott a buszok kifizetésére, sőt még előleget is utaltak az Ikarusnak. De úgy tűnik, ez mind kevés volt ahhoz, hogy a magyar gyár megkezdhesse a szállításokat. Így újra tele lett a két gyáregység udvara félkész és kész autóbuszokkal, amiket később csak nagy nehézségek árán lehetett értékesíteni. Ennek következménye lett az Ikarus Rt. pénzügyi helyzetének újabb radikális romlása, ezért újból több száz munkástól kellett megválnia a cégnek.

A tulajdonos mentve a menthetőt, több kisebb cégre darabolta a nagyvállalatot. Többek között Mátyásfüldön az Ikarus Centrál Kft-t, míg Székesfehérváron az Ikarus Alba járműgyártó Kft-t alapította. Közben fokozatosan jelentek meg a hazai piacon a nagy nyugat-európai gyártók járművei, amik az Ikarus több mint ötven éves monopolhelyzetét kívánták megtörni, végül sikerrel.

Az ismét hullámvölgybe került gyár csoport egy részét 1999 júliusában, Széles Gábor elnök és Elios Pascual, az Irisbus vezérigazgatója által Barcelonában aláírt szerződés értelmében az Irisbus csoport vásárolta meg, a cég neve **Ikarusbusra** változott. Az autóbuszgyártás, a márkanév és a típusok gyártási joga az olasz-francia nagyvállalathoz került. Ezután a Széles Gábor vezette Ikarus Rt. elsősorban beszállítóként kapcsolódott be a járműgyártásba.

Az Ikarusbus nem vásárolta meg a mátyásfüldi üzemet - kivéve az Egyedi Autóbuszgyártó Kft-t - és Székesfehérvárra helyezte az összes típus gyártását. Ezzel a 300-as sorozat eltűnt a palettáról, csak a 200-as Ikarus továbbfejlesztett változatát, a Classicot, és a 400-asokat gyártották tovább. A 2000-es évek legelején, az orosz piacon lett volna érdeklődés továbbra is az Ikarus buszok iránt, de a nyugati és a helyi gyártók kiszorították a magyar buszokat, így az Ikarusbus már csak a hazai vevőkre támaszkodhatott, de az elmaradt Volán- és BKV-járműbeszerzések, valamint a nem sokkal korábban megjelent külföldi és hazai konkurencia az Ikarusbus végét jelentették.

Az utolsó három Ikarus 2003 októberében gördült ki a gyárkapun, amikor is három 280.33-as indult Tádzsikisztán felé. A székesfehérvári gyár bezárását követően az Irisbus tovább folytatta a termelést a budapesti Ikarus Egyedi Autóbuszgyártó Kft. csarnokában.

Ezt a gyárat, az elavult gyártástechnológiára, a magas élőlétféle-igényre és a garanciális problémákra részben jogosan hivatkozva, az Irisbus 2007. december 31.-én bezárta.

(Megjegyzem a gyár a F15-ös Iveco alvázak gyártásba vételéig rentábilis volt. Ez a hajtásláncában már elavult, és erőszakkal kialakított, korszerűtlen külső forma miatt, a termékeket, az önköltség alatti áron értékesítették, így lett veszteséges a Cég „sic szerző”)

Az Ikarus újjáéled, újra és újra és újra...

Ezek a történések már nem a nagyhírű gyárról szólnak, hanem azokról a nem éppen korrekt „játzmákról” ami a Márkanév adás-vételével is összefüggött.

A legendás járműgyár az államosítás után, idén lenne 70 éves. Történetében 123 éves. Úgy látszik, hogy ezt a jubileumot úgy fogjuk megünnepelni, hogy végleg búcsút inthetünk annak, hogy valaha is új, sorozatban gyártott Ikarus autóbuszokat láthassunk a magyar és külföldi utakon.

2018. 08. 22.

Végvári József



Az Otthonunk a XVI. Kerület Egyesület Ikarus klubja, 2007-től minden év szeptember második szombatján az Ikarus Sportpályán szervezi a hagyományörző Ikarus napot, veteránbuszok társaságában. Sok-sok önkéntes segítő és jó néhány kitartó volt vezető önzetlen támogatása, valamint Önkormányzatunk rendszeres támogatásával.

Polgármesterünk Kovács Péter kezdettől kiemelkedő figyelemmel kísérte, segítette jelenlétével megtisztelte, anyagi támogatással segítette a hagyományörző Ikarus napot.

Ha szeretnéd, hogy a hagyományörző Ikarus nap évente megszervezésre kerüljön, támogass bennünket!

Számlatulajdonos: Otthonunk a XVI. Kerület Egyesület Ikarus klubja,

Számlaszámunk: 58600551-11030173 Duna Takarékszövetkezet Bank.

KÖSZÖNJÜK!

Szabó Zsóka

otthonunk.ikarus@gmail.com

www.otthonunkikarus.hu

