

# Legendarul Victor Naghi

*Pe regretatul Victor Naghi l-am redescoperit într-un moment în care era dat uitării de către cei mai mulți de la ARO în mod oficial. Domnia sa continua să existe însă în subconștientul miilor de foști sau actuali salariați de la ARO. Acum se poate vorbi despre Victor Naghi ca despre legendarul director Victor Naghi.*

## Pe vremea lui Victor Naghi mașinile ARO se vopseau sub un nuc

*Naghi, se scrie în ungurește Nagy ȋi înseamnă „mare”. Victor Naghi este bucureștean neaoș, din Tei, ȋi nu are nimic unguresc în sânge după cum declară chiar el, dar pe vremea sa de glorie, atunci când era director la ARO, maghiarii spuneau că Victor Naghi e de-al lor ȋi că de-aia merge așă de bine uzina.*

*Victor Naghi este, fără doar ȋi poate, o legendă vie. De numele său sunt legate nenumărate isprăvi petrecute sub dealul Măgurei. El, directorul fără școală de inginerie, a reușit să organizeze o uzină al cărei nume ARO (Automobil Românesc) l-a făcut cunoscut în multe colțuri ale lumii. Talentul nativ al lui Victor Naghi a îngenunchiat mulți oameni cu diplome în domeniul organizatoric. Se spune că ȋtia să pună inginerii la treabă, fără să aibă nici un fel de cunoștințe tehnice. ȋi câte n-a făcut Victor Naghi pe meleagurile muscelene... Desigur, foarte mulți îmi amintesc de acest bărbat cu alură ștrengărească, purtător de șapcă proletară ȋi sacou bleomarin. Un zdrahon de om care tuna ȋi fulgera când nu mergea ceva, dar care ȋtia în același timp să fie ȋi sociabil.*

## L-am găsit pe Victor Naghi într-un bloc cu 10 etaje

Săptămâna trecută, un redactor de la „Jurnal PULS” a bătut Bucureștiul pentru a-l găsi pe Victor Naghi. Într-un bloc cu 10 etaje, pe o stradă retrasă, liniștită, locuiește familia Naghi. Vecinii nu prea știu cine a fost Victor Naghi la viața lui. Înalt cât ușa, cu părul alb și o față pe care nu puteai citi în nici un caz vârsta adevărată, Victor Naghi s-a postat în fața ușii, surprins vădit de vizita unui ziarist, declară colegul meu de redacție. „Ce să vă spun eu? Eu din nimic am făcut ceva la ARO. Dacă vrea Guvernul să afle ceva de la mine, să-mi scrie oficial și eu răspund”. Așa a spus Naghi, care a refuzat orice dialog în prima fază.

### „O să zică aștia că sunt nebun !”

A doua fază s-a derulat în următoarea zi, când Victor Naghi, ne-a vorbit, dar nu oricum. El precizează din capul locului că „o să zică aștia că sunt nebun! la -uite, vrea să ne întoarcă înapoi!”. Continuând să precizeze: „Eu nu vorbesc cu oricine, așa fără recomandare. Întrebați-l pe Iliescu. El mă cunoaște foarte bine”. După ce i-am precizat că sunt directorul unei publicații din județul Argeș și i-am spus că muscelenii îl mai țin minte și acum, fostul director și-a dat drumul la vorbă. În cele ce urmează vă redăm dialogul purtat cu Victor Naghi, un „berbec” născut în luna martie, în urmă cu 75 de ani.

### „Oamenii de la Guvern parcă vor să distrugă tot...”

- *Ce părere aveți despre uzina ARO ?*

- La ARO, prima mașină s-a făcut din ciocan. Există o

disciplină a muncii care nu însemna dictatură. Nu trebuie să ai dictatură pentru a munci. Acum vorbește toată lumea de export, dar de unde? Nu se muncește cu cap. Nu mai există disciplină.

- *Ce părere aveți despre viața politică de azi ?*

- Oamenii de la Guvern, parcă vor să distrugă tot. Toți vorbesc de privatizare dar la noi privatizarea înseamnă intrarea directă în capitalism, într-un mod primitiv. Toți vor banii înainte și apoi munca! Cum vine asta? Nu se poate așa. Trebuie spus cu bărbăție: Ce face acest Guvern? Tineretul trebuie să fie educat pentru muncă! Acum toți se fac avocați. Fură unul o pereche de opinci sau o oaie și apoi se duce să-i dea banii avocatului să-l scape. Dar nu pot eu să vorbesc despre politică sau despre altceva că o să zică lumea că: „Asta e nebun”, „Asta vrea să ne întoarcă înapoi”.

- *Pe vremea dumneavoastră ați avut realizări deosebite la ARO. Am vorbit chiar de curând cu un important specialist în industria auto care vă dădea ca exemplu bun pentru faptul că ați reușit să scăpați de turnătorii și forjă de la ARO.*

- Da, turnătoriile și forja le-am mutat acolo unde alții aveau nevoie de locuri de muncă. De ce să le fac eu pe toate? S-a făcut matrișerie mare, în schimb, la Câmpulung. Făcea de la 1/2 Kg până la 46 de tone. Această matrișerie este o mină de aur pentru ARO.

- *Ați fost un dictator ?*

- Nu trebuia dictatură pentru a conduce fabrica. Și nici acum nu trebuie. Ești plătit pentru calitatea producției și asta nu înseamnă dictatură.

### „Acum, nu mai iese muncitorul în evidență...”

- Dumneavoastră ați spus că, „cea mai înaltă facultate este

uzina!“ De ce ?

- Pentru că a<sup>o</sup>a este. Dacă muncitorul lucrează la firul de păr, care are 4 sutimi <sup>o</sup>i dacă un sfert din firul de păr nu-i iese, el plătește pentru că a făcut un rebut. Dă examen în fiecare zi. Asta e adevărata facultate. Să fii de<sup>o</sup>tept în fiecare zi! Să iei acest examen al muncii zilnic. Acum nu mai iese muncitorul în evidență. Ies alții. Avem sute de doctori docenți. Au dat un examen, au luat diploma <sup>o</sup>i gata. Apoi ce mai fac? Degeaba au diplome în buzunar dacă nu produc ceva, ulterior, cu cunoștințele lor.

- *Arătați foarte bine la vârsta de 75 de ani. Care e secretul tinereții dumneavoastră ?*

- Munca <sup>o</sup>i gândirea.

- *Cum era pe vremuri când se întâlneau la fotbal cei de la ARO cu cei de la DACIA ?*

- Era foarte frumos. Se făcea o bă<sup>o</sup>călie de mamă - mamă. Veneam cu e<sup>o</sup>arfa, ne <sup>o</sup>tergeam la ochi făcându-le semn celor de la Dacia că vor plânge după meci.

## Un ARO <sup>o</sup>i două camioane cu piese de schimb

- *Care este cea mai frumoasă amintire de la Câmpulung ?*

- Când am făcut prima ma<sup>o</sup>ină <sup>o</sup>i în spatele ei mai aveam două camioane de piese de schimb. Era prin 1957.

- *Ce ați făcut cu piesele de schimb din camioane ?*

- Păi trebuia să prezentăm ma<sup>o</sup>ina la partid, la București <sup>o</sup>i eram pregătit ca în cazul în care nu merge, să am piese de schimb la mine. Puteam să merg cu de<sup>o</sup>tu-n fund? Păi dacă nu mai mergea, pe loc o făceam să meargă. N-aveam voie să gre<sup>o</sup>esc!

Ehei, pe vremea aia vopseau ma<sup>o</sup>inile sub un nuc. Vă dați seama ce înseamnă asta? <sup>o</sup>i făceam export. Nu aveam voie să țin vapoarele

în port pentru că mă costa 1000 de dolari ora de staționare.

- *De când n-ați mai fost la Câmpulung ?*

- De vreun an <sup>o</sup>i jumătate.

- *De directorii care v-au urmat ce mai știți ?*

- <sup>a</sup>tiu că Giuvelcă a fost de vreo două ori director dar l-au măturat. L-a tot săpat cineva pe-acolo.

- *Pe vremea dvs. cum acționati pentru a păstra o atmosferă de echipă, fără săpături. Cum reușeați să îi struniți ?*

- Aoleu, dacă prindeam pe vreunul cu mâ<sup>o</sup>pa-n sac, îl chemam la mine <sup>o</sup>i ie<sup>o</sup>eau <sup>o</sup>apte mii de călduri din el. Îi explicam că eu aici fac politica muncii nu a celor care se țin de prostii.

- *Cum comentați industria de azi, în general ?*

- Nu se acordă deloc importanță industriei mici. <sup>o</sup>știa ar trebui u<sup>o</sup>urați de impozite. Uite, nu mai găsești o lingură de rântă<sup>o</sup>, un tocător pentru pătrunjel, cârlige de rufe... Au ajuns la ni<sup>o</sup>te prețuri de-și vine să zici „Du-te dracului!“ Industria mică trebuie încurajată, trebuie să trăiască. Mulți iau banii de pomană în țara asta. E u<sup>o</sup>or de a gândi <sup>o</sup>i de a visa, dar e greu de a munci.

## ARO - Călătorii în istorie

### La 75 de ani, Victor Naghi nu a uitat dealul Măgurii

*Titanul de sub dealul Măgurii, Victor Naghi, își amintește cu mare bucurie absolut toate trăirile legate de uzina ARO. Cu un tonus ridicat, Victor Naghi își păstrează simțul umorului și își aduce aminte de multe pozne: „Am dat și eu examene la liceu, la Dinicu Golescu. Aveam de acasă pregătită fișuică și mă descurcam la copiat. Îmi cereau toți fișuica. Le-o dădeam din mână în mână pentru că ei nu erau în stare să-și construiască o fișuică...” - face haz Naghi continuând cu o altă povestioară: „Eram mare în partid și pe semnătura mea am băgat pe mulți la facultate. Dădeam scris că e bun pentru facultate și lua examenul. Dar au ieșit mulți meseriași.” Victor Naghi a avut un spirit foarte întreprinzător și bătaios: „I-am trimis p'ătia ai mei să fure o rețetă de cauciuc pe care să-l facem la Florești. A auzit Leana și m-a chemat să mă certe că am îndrăznit să fac acest lucru fără să ție ea. La intervenția mea a potolit-o Ceaușescu, dar era o femeie foarte a dracului.” Trecând peste acest soi de amintiri, vă prezentăm în continuare o istorie a uzinelor ARO relatată de însăși Victor Naghi. Cu o memorie fenomenală, interlocutorul nostru evocă fapte*

*dintr-o epocă cu o mare încărcătură nostalgică.*

### De la celuloză la autoturisme

DI. Naghi a ținut să facă o istorie completă a locului pe care se află azi uzina ARO. Astfel, între anii 1885 - 1899 a funcționat aici o fabrică de hârtie care, în 1933 a fost dezafectată. Din 1941 și până în anul 1944 a fost un depozit pentru materiale ale armatei. Din 1944, aici a funcționat, sub conducerea fostului director de aprovizionare - Gheorghe Țefănescu - o secție de pale de elice de la I.A.R. Brașov. În 1945 a început efectuarea de reparații ale mijloacelor de transport aparținând armatelor române și ruse. Din 1950 a început fabricația de lacăte, vermorele, pompe de stropit pentru agricultură și viticultură. Începând cu anul 1953 producția s-a diversificat, producându-se ringuri, flaiere (pentru industria textilă) și... motociclete, pentru că în 1957 să se realizeze piese de schimb auto, cutii de viteze și motoare. Tot în anul 1957 a demarat fabricația autoturismelor de teren M 57, M 59, M 461, în mai multe variante.

### Ritmurile dezvoltării

Fostul director al uzinelor ARO își amintește cu nedisimulată mândrie de modul în care s-a dezvoltat uzina. Dacă în anul 1944 suprafața ocupată era de 6.000 mp, în 1973 s-a ajuns la peste 35.000 mp din care 15.000 mp suprafață construită. Producția globală a crescut din 1950 până în 1974 de 397 de ori, iar producția marfă, tot în aceeași perioadă, a crescut de 290 de ori, în timp ce numărul salariabililor a crescut de doar 10 ori. În anul 1965 s-a început exportul de autoturisme de teren, pentru început, în două țări. În 1970, mașinile ARO se exportau în 30 de țări, pentru că în 1974, numărul țărilor în care marca românească de autoturisme era cunoscută, să ajungă la 53, în toate continentele, mai puțin

Antarctica și Australia.

## Zimbrul Carpaților

Din noianul de amintiri despre acea epocă de glorie a automobilului românesc de teren, nu puteau să lipsească performanțele și aprecierile de care s-a bucurat pe plan internațional. Domnul Victor Naghi amintește câteva din cele mai importante aprecieri la adresa produsului uzinelor ARO: Locul I la Raliul Pădurilor în Belgia; Locul II la Raliul „Infernul Smârcurilor”; Expediția cehoslovacilor în Afganistan și Pakistan unde mașinile ARO au parcurs peste 25000 Km; Expediția Trans - Africană în care ARO a traversat Africa de-a lungul a 20000 Km, fără a avea probleme deosebite, în condiții infernale; Locul I în Italia, la Prado, într-un concurs la care au participat peste 60 de mașini de la cele mai renumite firme; Locul I în SUA; în Columbia a fost numit TORO („Taurul Carpaților”), iar în fosta RFG a căpătat denumirea de „Zimbrul Carpaților”.

## Cum a fost posibil?

„Desigur, vă veți întreba cum au fost posibile aceste succese?” continuă interlocutorul nostru. Și tot dânsul ne răspunde cu vorbe ce par a suna demagogic, dar care conțin mari adevăruri. Se referă în primul rând la „munca susținută pentru ridicarea conștiinței muncitorilor, inginerilor și maiștrilor”. Faptul că automobilul s-a realizat în Muscel, unde ocupația inițială a salariaților era oieritul sau pomicultura le-a ridicat acestora conștiința de clasă. De asemenea, faptul că era un produs sută la sută românesc și era un ambasador al Muscelului în lume.

## Uzina - o facultate

Una din principalele preocupări ale directorului Victor Naghi era formarea cadrelor. Grupul școlar de pe lângă uzină ajunsese să numere peste 2500 de elevi care învățau la școala profesională, liceul industrial, școala de maiștri și tehnicieni proiectanți și, ulterior la Facultatea de subingineri. Există de asemenea și școala de calificare la locul de muncă, unde tânărul lua contact nemijlocit cu producția. Domnul Naghi ține să sublinieze că un rol deosebit în pregătirea viitorilor specialiști pentru uzină l-a avut fostul prim - secretar Năstase care era foarte activ și foarte atent cu procesul de formare a tineretului pentru munca creatoare. Se interesa îndeaproape de problemele grupului școlar, venind aproape săptămânal să vadă cum merg treburile. „Ne-a fost de mare ajutor!” spune domnul Naghi.

## Stimulente morale

Întrucât recompensele bănești erau greu de acordat pe vremea aceea, pentru a crea un spirit de competiție și a recompensa sau penaliza munca oamenilor, s-a recurs la un sistem de stimulare... morală. Astfel elevii merituoși, care terminau cu bune rezultate studiile și muncitorii care își făceau bine treaba primeau o „scrisoare de recomandare” în care li se recunoșteau meritele. De asemenea, muncitorii fruntași și pensionarii primeau o „Diplomă de onoare”. Se trimiteau scrisori părinților tinerilor care nu-și vedeau de treabă și chiar primăriilor din localitățile de baștină, prin aceasta făcându-i pur și simplu de râs.

## Munca în echipă

Există un sistem bine pus la punct de urmărire a producției și de înlăturare a greutăților, a problemelor ivite. Ofițerul de serviciu, care stătea în fabrică de la ora 15,00 până a doua zi la 7,00 dimineața, trebuia să circule permanent prin secții, notând toate problemele ivite pe care le raporta la prima oră. În urma acestor rapoarte se formulau responsabilități colective pentru punerea la punct a neregulilor.

Domnul Victor Naghi își amintește cu nostalgie de butucul de lemn pe care se făceau aripile, din ciocan, care ajungeau la export. Ne recită și câteva versuri, amintind de uzina de sub dealul Măgurii cu brazi și mesteceni...

Vom reveni cu alte amintiri ale acestui om extraordinar care s-a identificat cu o mare mândrie națională a timpului său: ARO.

*P.S. Fostrul director Victor Naghi avea meticulozitatea și disciplina în sânge. Pe lângă dialogul purtat a ținut să ne lase și un material scris, la sfârșitul căruia și-a așezat semnătura pentru conformitate.*

## Cu gândul la Victor Naghi...

Tot cu gândul la ARO, mi-am adus din nou aminte de Victor Naghi. De ce nu or fi vrut consilierii locali să-l declare cetățean de onoare nu prea pot să înțeleg... Te pomenești că mi-au rămas reminiscențe comuniste prin vene... Aș putea fi acuzat, în acest fel, de o aripă a muscelenilor... Tot pun puncte-puncte, după aceste vorbe aruncate așa, ad-hoc, cu gândul la ce a fost ARO odinioară. Ce dacă acest lucru s-a întâmplat pe vremea economiei de comandă ? E vreo problemă în faptul că ARO ajungea în peste optzeci de țări, fie și prin sistemul C.A.E.R. ? Trăiau muscelenii, care lucrau la ARO, mai rău ca acum ? Vedem că vremurile lui Victor Naghi nu pot fi contestate ? Mă refer strict la istoria ARO ! Atunci, de ce să nu fi acceptat consilierii noștri locali un lucru de notorietate: ARO a avut un vârf de lance la capitolul management, păstrând proporțiile economiilor de atunci și de acum, în persoana lui Victor Naghi. Acum, vorbim despre regretatul Victor Naghi. Pentru că, nu mai este printre noi. Când am discutat cu domnia sa, ultima dată, la telefon, se bucura ca un copil la gândul că va fi adus la o manifestare de presă, la Pitești, de către fostul său șef, unde urma să

primească diploma de excelență a publicației PULSUL, pe care o conduceam la acea dată. Era prin primăvara lui 2000. Până în ultima clipă, adică până în noapte, târziu, am tot sperat că va veni la Castelul Micești, pentru că acolo se desfășura manifestarea. Erau prezenți mulți dintre foștii directori de la ARO și de la DACIA. I-am spus fostului director de la Centrala DACIA, Mihai, că îl așteptăm pe Victor Naghi. Nu-i venea să creadă ! Ei, din nefericire, nu a putut să vină, pentru că medicul i-a interzis în ultimul moment să facă acel drum. La scurtă vreme, aveam să aflăm că pierdusem ultima ocazie de a-l mai revedea - într-un cadru festiv - pe cel care a rămas o legendă vie pentru ARO. "Cea mai înaltă facultate este uzina !". Aceasta a fost una dintre maximele lui Victor Naghi, cu care s-a mândrit tot timpul. Este posibil ca un soi de complex al său, datorat lipsei studiilor superioare, să-l fi inspirat în maxima amintită, dar, oricum, nu i se poate contesta valoarea.

O să fiu, probabil, catalogat drept un nostalgic al vremurilor apuse. Ei, bine, sunt nostalgic după vremurile ce țin de bunăstarea ARO. Atât. Vă spuneam - mai direct, mai printre rânduri - că, directorul general de la DACIA - Groupe RENAULT, Christian ESTEVE, crede că ARO are probleme în actuala formulă de funcționare cu Statul patron, cu Statul administrator. Perfect reală remarca omului francez ! Fără o privatizare urgentă, ARO nu dă semne de viață veșnică... Cunosc păreri ca acestea: "la ce bun să ne grăbim să ne vindem uzina pe nimic; și... de ce n-ar rămâne a noastră, a statului...". A noastră și a nimănui ! Acesta este adevărul. Dacă ar fi existat conștiința, despre care cei din generația mea au învățat pe la școli, atunci ar fi existat într-adevăr și directori care să-și dea duhul, fie numai metaforic, pe altarul uzinei ARO; și dacă exista cu adevărat conștiință, atunci ar fi existat mult și bine regimul comunist, dar tocmai asta a fost principala hibă: Conștiința este o poveste

pentru foștii... și, poate, vreodată..., pentru viitorii activiști de partid sau, mai bine zis, activiști de manipulare a conștiințelor.

Dacă cineva dorește să mă contrazică, fac public deja, în avans, că am cel puțin două subiecte cu care fac harcea-parcea orice opoziție pe această temă. De exemplu, mă întreb, aș, într-o doară, care a fost sursa de finanțare a celor mai bogați oameni din Câmpulung ? De ce directorii de la ARO sunt, uneori, împărțiți în tabere de opinii, diametral opuse ? Am zis și eu, n-am dat cu parul'.

Am plecat de la Victor Naghi și uite unde am ajuns... Mă opresc aici - că, cine știe - poate spun vreo prostie...