

Kiss András

„Mi mindig elfelejtjük, hogy még nem vagyunk gyár”

A Csepel Autógyár és munkásvilága az 1950-es években

Az 1940-es évek végén különösen látványos és nagy horderejű társadalmi változások rázták fel a Csepel-szigeten fekvő Szigetszentmiklós és térsége egyhangú hétköznapjait. 1949 végén a Dunai Repülőgépgyár romjain politikai döntés alapján tehergépjármű-gyártás indult. A Népgazdasági Tanács 1949. október 26-i ülésén döntött a Csepel Autógyár Nemzeti Vállalat megalapításáról.¹ Az első ötéves terv keretében az autógyár részére a magyar gépjárműgyártás fejlesztését szabták feladatul. A tanulmányban az 1950-es évek eleji iparpolitika főbb ellentmondásainak keretében a szocialista munkaerő-gazdálkodási politika hatásainak bemutatására vállalkozom. Az elemzés során leginkább arra keresem a választ, hogy az 1950-es évek iparosításában – elsősorban az 1949 és 1953 közötti időszakban – a történet főszereplői, a munkások hogyan váltak egyrészt az események alakítóivá, másrészt sok esetben szenvedő alanyaivá. Elsődlegesen olyan eseményeket, jelenségeket vettem górcső alá, amelyekeken keresztül kirajzolódik a Csepel Autógyárban dolgozó ipari munkások és a hatalom viszonya.

A Csepel Autógyár esetében a legkézenfekvőbbnek az mutatkozik, ha a vállalat belüli folyamatokat a szocialista munkaerő-gazdálkodási politika és a munkásság számszerű növekedése tükrében vizsgálom. A választás azért esett erre a szempontra, mert az 1940-es évek végétől az ipari munkásság helyzetében olyan horderejű változások történtek, amire azt megelőzően és követően nem találunk példát. Különösen igaz ez az autógyár esetére, amelyet népgazdasági szempontból kiemelt vállalatnak tartottak. A vizsgálat alapján egyrészt lehetségessé válik, hogy bemutassuk a Magyar Dolgozók Pártja (MDP) erőltetett iparosítási, főként nehézipar-fejlesztési stratégiájának kudarcát, amely hatalmas ipari munkaerő-igényt támasztott a korszakban. Másrészt az elemzés a vállalat szintjén feltárja, hogy az egyoldalú politika nyomán nagyarányú társadalmi átrétegződés zajlott le.

A tanulmány szakirodalmi bázisaként ki kell emelnem Varga László és Belényi Gyula munkáit. Varga László tanulmányainak összegzése 1994-ben jelent meg *Elhagyott tömeg 1950–1956* címmel, amelyben az 1950-es évek munkáspolitikájáról szóló fejezet megállapításai bizonyultak a leghasznosabbnak számomra. Munkájában számtalan üzemi példát hoz – köztük a Csepel Autógyár esetét is – a kom-

¹ MNL OL XIX-A-19-b. 25. doboz. A vállalat Pest megyében helyezkedett el, közigazgatásilag Szigetszentmiklósához tartozott.

munista hatalom munkáspolitikájának ellentmondásaira.² A közelmúlt kutatási eredményei közül emellett mindenképpen ki kell emelnünk Belényi Gyula és Mark Pittaway munkáit. Belényi könyvében a magyarországi ipari munkásságnak a II. világháborút követő két évtizedében lezajlott radikális társadalmi változásait vizsgálja. Belényi Gyula a szocialista munkaerő-gazdálkodási politikára, a munkás-ság számszerű növekedésére és a munka világát érintő személyi kötöttségek bemutatására helyezi a hangsúlyt, ez a szempont a tanulmányban is jelen van. Ezzel kapcsolatban a munkaerőpiaci mozgás korlátozását, az üzemeken belüli ellenőrzést és a munkásellenállás különböző formáit is vizsgálta.³ Mark Pittaway – Belényihez hasonlóan – a munkások és a Rákosi-rendszer kapcsolatát elemezte, különösen arra összpontosítva a figyelmet, hogy a munkások miként fogadták a rendszer üzem-és bérszervezési kísérleteit, valamint arra, miként érvényesült az állami ellenőrzés az üzemekben.⁴ Tanulmányában hangsúlyozza, hogy a politika sokszor egészen nyíltan és durván avatkozott be az emberek mindennapi életébe, s ennek során a hétköznapi cselekedetek átértékelődtek és politikai jelentéstartalmakkal telítődtek. A folyamatok megértéséhez szerinte a kisemberek (például gyári munkások) mindennapi tapasztalatainak vizsgálatára vagyunk utalva.⁵

Jelen tanulmány elsődlegesen három forráscsoport felhasználására épít, amit kiegészítenek az egykori autógyári dolgozókkal készített interjúk. Az első az Állami Ellenőrző Központ iratanyaga, amelyben számtalan, a Csepel Autógyárat érintő komplex vizsgálati-ellenőrzési dossziét találunk. A források második csoportját a Munkaerő Tartalékok Hivatala iratai képezik, ahol több autógyári dolgozó bírósági ítélete maradt fenn. A harmadik forráscsoportot pedig az állambiztonsági szerveknek a Csepel Autógyár munkásairól készített jelentései alkotják. A tanulmány elsőként a szocialista iparosítás extenzív munkaerő-politikájának autógyárbeli hatásait vizsgálja, s ezzel szoros összefüggésben elemzi a vállalatot érzékenyen érintő munkáselvándorlás és a hiányzások különböző okait. Ezt követi az autógyári munkások véleménykifejezési lehetőségeinek a bemutatása, majd egy 1951. év végi, helyi munkásmegmozdulás leírása.

A SZOCIALISTA MUNKAERŐ-GAZDÁLKODÁSI POLITIKA HATÁSAI AZ AUTÓGYÁRBAN

A Csepel Autógyár megalapítása és a munkaerő biztosításának módja, nehézségei szorosan összefüggtek a korszak iparpolitikai törekvéseivel. Az MDP Központi Vezetősége (KV) 1948. novemberi ülésén foglalkozott az ipar munkaerő-szükségletének kérdésével.⁶ A kommunisták már ekkor 300 ezer új ipari munkás

² Varga 1996.

³ Belényi 2009: 137–146.

⁴ Pittaway 1998, 2003: 71–82.

⁵ Pittaway 2003: 90.

⁶ MNL OL M-KS-276. f. 52. cs. 4. ő. e.

munkába állításával számoltak. Pető Ivánt és Szakács Sándort idézve, ennek az elképzelésnek a kivitelezéséhez lényegében csakis a kényszert sem mellőző, irányított munkaerő-gazdálkodás lehetett a megfelelő eszköz.⁷ A gazdasági vezetés 1949 decemberére már 480 ezer szakmunkás és alkalmazott ipari foglalkoztatásával számolt, amely előirányzatot az öt éves terv felemelésével 600–650 ezer főre változtatták.⁸ Az ipar óriási munkaerőigényét – ahogy ezt az 1990-es évek elején kutatásaiban Belényi is összegezte – három fő forrásból próbálták fedezni. A hatalom egyrészt számolt a foglalkoztatottak számának emelésével, köztük a keresőképes nők munkába állításával. Másrészt a munkanélküliség felszámolásával, harmadrészt pedig a foglalkozási szerkezet radikális átalakításával próbálták elérni az ipari munkások számának emelését. Ez utóbbi jelentette egyébként a mezőgazdasági népesség iparba történő tömeges átírányítását.⁹ Mark Pittaway megfogalmazásával élve, a szocialista iparosítás alapvetően az ipari munkaerő expanzióját kívánta meg, és a hatalom a munkásságon keresztül korábban marginális csoportokat akart integrálni a társadalomba. Mark Pittaway szerint ez a törekvés – elsősorban a női bér munka és az átképzések területén – összeütközésbe került a munkásosztály kultúrájában gyökerező hierarchiákkal. Az egyéni normák és a munkaversenyek bevezetése pedig a szakmunkások hagyományos tekintélyével szemben jelentett kihívást.¹⁰

A Csepel Autógyárhoz alapításakor, a volt Dunai Repülőgépgyár romos területeire körülbelül 400, többnyire fiatal, az autóiiparban megélhetést remélő munkás került. A munkások a lehető legkülönbözőbb helyekről és helyzetekből, indíttatásból érkeztek az autógyárba. Voltak olyan munkások, akik abban a tudatban mentek oda dolgozni, hogy Szigetszentmiklós-Gyártelepen egy teljesen új gyár alapjait helyezik majd le. Őket minden bizonnyal a jól tájékozott munkások közé sorolhatjuk, hiszen pontosan tudták, hogy hol lesz a következő munkahelyük, korábbi vállalatvezetőjük tájékoztatta őket. Közéjük tartozott Helmer Elemér, aki az első munkások egyike volt: „1949 szeptemberében helyeztek át a csepeli Rákosi Művekből¹¹ a Csepel Autógyárba. Nemcsak engem helyeztek át, azt nem tudom megmondani, hogy hányat, de sokat.”¹² Voltak ugyanakkor olyan munkások is, akik egyáltalán nem rendelkeztek információval arra vonatkozóan, hogy pontosan milyen vállalatnál fognak majd dolgozni. Turjánszki Mihálynak például fogalma sem volt róla, amikor 1949. áprilisban a telepre került, hogy az üzem teherautókat gyárt majd. Mivel korábban

⁷ Pető–Szakács 1985: 172.

⁸ Varga 1996: 60.

⁹ Belényi 1993: 13–14.

¹⁰ Pittaway 2003: 73–74.

¹¹ Korábban Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt., majd 1950-től Rákosi Mátyás Vas- és Fémművek. A levéltári forrásokban és a köznyelvben csak RM-nek nevezték.

¹² Interjú Helmer Elemérral. Külön köszönettel tartozom Józai Attila kollégámnak, aki a „gyáralapító” munkásokkal készített interjúkat rendelkezésemre bocsátotta. A tanulmány további részében az interjúalanyok nevét csak akkor tüntetem fel, ha ahhoz hozzájárultak. A bírósági eljárásokban érintett autógyári dolgozók teljes nevét a személyes adatokra való tekintettel nem közlöm.

a helyszínen repülőgépgyártás folyt, úgy hitte, újra repülőgépeket gyártanak itt.¹³ Számtalan olyan esetről van tudomásunk, amikor a dolgozókat akaratuk ellenére helyezték át az épülő Csepel Autógyárba. Ilyen volt Vámos András is, aki 1949-ben a gyár Átadó Üzemének gyáregység-vezetője lett. „Nem akartam a Csepel Autógyárba jönni, a jövőmet a csepeli nagy gyárban [a Rákosi Mátyás Vas- és Fémművekben – K. A.] képzeltem el.”¹⁴

Rendek András, az autógyári személyzeti osztály vezetője egy későbbi, 1950. februári beszámolójában kifejtette, hogy már 1949. október óta végzett a gyárban személyzeti munkát. Feladata a dolgozók felvételének az irányítása és megfelelő munkakörbe helyezése volt. A munkások nagy részét a Rákosi Mátyás Vas- és Fémművektől vették át, a többi dolgozót a volt Dunai Repülőgépgyárból. Számtalan munkás volt ugyanakkor, akiket az Országos Munkaügyi Hivatal helyezett a Csepel Autógyárba. Rendek András a Csepel Autógyár pártbizottsági ülésén arról is említést tett, hogy minden válogatás nélkül vette fel azokat, akiket Csepelről áthelyeztek, de gyorsan azt is hozzátette: „a WM azonban a nem egészen jó munkaerőket adta át”.¹⁵ Beszámolójában feltehetően arra kívánt utalni, hogy az áthelyezett munkások autóiipari műszaki-szakmai képzettsége nem volt megfelelő. Krinyán József például 1939-től esztergályosként dolgozott a Weiss Manfréd Acél- és Fémműveknél. Esete arra példa, amikor a dolgozót előző munkahelye kész tények elé állította:

„Sok ismerősöm volt itt Szigethalomról, mindig csaltak, hogy menjek az Autógyárba, de végül áthelyezéssel kerültem át. Éppen skarlátos voltam, otthon feküdtem betegen, aztán amikor felgyógyultam, mentem be dolgozni, de mondták, hogy én már nem itt dolgozom, hanem a Csepel Autógyárban, menjek oda.”¹⁶

Az áthelyezések és a munkavállalás történetét egy másik perspektívából mutatja be Domján Imréné példája, aki az autógyárat megelőzően a Dunai Repülőgépgyárban dolgozott adminisztratív munkakörben. Domján Imréné 1949 novemberében, a gyár alapításával egy időben automatikusan került a Csepel Autógyárba. Az eseményre visszaemlékezve azt hangsúlyozta, hogy ő nem protekcióval került a gyárba, hanem mert a munkájával meg voltak elégedve.¹⁷ Sz. Antal is hasonló körülmények között jutott el a vállalathoz: az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár mátyásföldi gyárában eltöltött rövid idő után talált munkát a Csepel Autógyárban. Bejárása Csepelről Mátyásföldre a korszak közlekedési viszonyai mellett rendkívül nehézkes volt, így gyorsan döntött a váltásról.

¹³ *Fényszórá* 1974. október 2.

¹⁴ *Fényszórá* 1979. február 28.

¹⁵ MNL PML XXXV-18. 1. doboz. 1. ő. e.

¹⁶ Interjú Krinyán Józseffel. Szigethalom, korábbi nevén Szilágyi-telep, majd Horthy-liget, 1950. március 1-jén kapott községi rangot. Az 1949. január 1-i népszámlálás szerint lakóinak száma 203 fő volt (*Magyarország helységnévtára* 1951: 342–343).

¹⁷ Interjú Domján Imrénével.

Elmondása szerint döntéséhez hozzájárult az is, hogy Mátyásföldön kapcsolatba került Jerome Károllyal,¹⁸ aki a Csepel Autógyárban lévő lehetőséget ajánlotta számára. Interjúalanyom ekkor 22 éves volt, és repülőgép-szerelő végzettségének köszönhetően hamar felvették az autógyárba. Kérdésemre, hogy tudott-e válogatni a munkalehetőségek közül, így válaszolt: „Úgy voltam vele, hogy oda megyek, ahol elfogadnak, ahol van lehetőség. A Csepel Autógyár ilyen volt”, majd hozzátette: „egyszerűen kellett az emberek a Csepel Autógyárhoz”.¹⁹ Kurucz Béla, az MDP Csepel Autógyár Pártbizottságának titkára 1950. május 11-én a gyár munkaerő- és társadalmi bázisát így jellemezte:

„A gyár megalakulása után a dolgozók több helyről lettek összeszedve. Nem volt meg az a kollektíva, ami a többi gyárakban volt, meglehetősen nagy volt a bizalmatlanság, úgy az egyének, mint az eredmények iránt is. Ezt szította az itt meghúzódó reakció is. A Rákosi Művektől és a környékből jövő kispolgári szakemberekből és a párt, a kormány által ide küldött emberekből alakult meg a gyár.”²⁰

A pártértekezlet jegyzőkönyve szerint Kurucz Béla a helyzetet a kommunisták vállalatalapításbeli tapasztalatlanságával magyarázta, amelyet a Szovjetunió üzemi szervezési tapasztalatainak „kellett” kiegészíteni. Beszédében azt is hangsúlyozta, hogy politikai, kultúr- és sportközponttá kívánják tenni az autógyárat. Egyúttal reményét fejezte ki, hogy a gyárfejlesztésen keresztül a munkaerő-utánpótlás is biztosítva lesz. Érdekes, hogy Kurucz a pártra és a kormányra úgy hivatkozott, mint amelyek közvetlenül a vállalathoz irányították a munkásokat. A visszaemlékezésen kívül azonban Kurucz állítását nem sikerült forrásokkal alátámasztani, áthelyezési dokumentumok nem maradtak fenn. Az is elképzelhető, hogy a munkásoknak egyszerűen megmondták, másnapról melyik vállalatnál kell dolgozniuk.

A pártbizottság és a vállalat igazgatósága a gyár munkaerőbázisát alapvetően faluról – elsődlegesen Pest megyéből – származó mezőgazdasági és kisipari hátterű munkavállalókkal kívánta biztosítani.²¹ A vegyes hátterű munkások kezelése a pártbizottságnak elsősorban politikai kérdést jelentett. Fedor Irén, a Csepel Autógyár fiatal sztahanovista munkásnője az MDP 1950. június 11-i megyei küldöttértekezletén a kor hivatalos diskurzusát idézve így fogalmazott:

„Kezdő gyár vagyunk, munkáshiány van. Eddig nem fektettünk súlyt arra, hogy kit vegyünk fel. Így kerültek be a klerikális reakció ügynökei. Beférkőztek dolgozó asszonyaink közé. Rákosi elvtárs rámutatott ezekre a dolgokra és beszédében ráismertünk saját gyárunkra.”²²

¹⁸ Sz. Antal elmondása szerint Jerome Károly ekkor a Járműfejlesztési Intézetnél dolgozott, személyéről nem sikerült többet megtudnunk.

¹⁹ Interjú Sz. Antallal.

²⁰ MNL PML XXXV-18. 1. doboz. 1. ő. e.

²¹ Az autógyárba ingázók településenkénti megoszlását elemzi Kiss 2007: 58–63.

²² MNL PML XXXV-18. 1. doboz. 1. ő. e. 1950. június 11.

A vállalat munkásságának harmadik pillérét a földművelést ipari munkára váltó mezőgazdasági munkások jelentették. A mezőgazdasági munkáslétből érkező és betanított munkássá váló dolgozók szakmai hiányosságai jelentősen hozzájárultak a magas selejtszázalékok kialakulásához a vállalat termelésének fel-futási időszakában. A problémát jól érzékelteti Helmer Elemér visszaemlékezése:

„Nagyon sok volt a selejt. Olyan embereket kellett betanítanunk gépi munkára, akik előtte két nappal még a kapát fogták a kezükben. Akik újak voltak, még hetekig segítségre szorultak, ezért sűrűn lementem ellenőrizni őket. Egyszer látom, hogy éppen egy komplett tengelyt készülnek félbevágni – egyszerűen még akkor sem értették, hogyan kell használni a szerszámgépeket.”²³

A Csepel Autógyár jelentősen megnőtt munkaerőigénye mellett az egyik legnagyobb problémát a képzett szakmunkások hiánya okozta. Az autógyár folyamatosan arra törekedett, hogy a hiányzó munkáslétszámot feltöltse, az üres helyekre felvettek jelentős része azonban még így is képzetlen, az autóiipari szakmát egyáltalán nem ismerő betanított munkás volt. Java részük a mezőgazdasági munkát otthagyo, szakma nélküli dolgozókból került ki. Krinyán József gyári munkás az interjújában elmondta, hogy előfordult olyan eset, amikor egy munkagép „névlegesen” anyagihiány miatt állt. A valóság ellenben az volt, hogy az üzemben a géphez nem értett senki.²⁴

A Csepel Autógyár jelentős önköltséggel és selejttel tudta csak legyártani az öt éves terv által a gyárnak előírt tehergépkocsi-mennyiséget. A vállalat történetének szinte minden területén érzékelhetőek voltak az egyoldalú, aránytalan iparosítás negatív következményei. A legsúlyosabb gondok a termelés területén jelentkeztek. Bíró Ferencné,²⁵ a vállalat első igazgatója az első pártbizottsági ülések egyikén így reagált a munkásoknak a termeléssel és az indulással kapcsolatos aggodalmaira:

„Mi mindig elfelejtjük, hogy még nem vagyunk gyár. Ha már rendesen megindult a termelés és már gyárnak számítunk, ez akkor lesz, ha már program szerint fogunk termelni. Most felfutási stádiumban vagyunk [...] februárra már más lesz itt a helyzet.”²⁶

²³ Interjú Helmer Elemérrel.

²⁴ Interjú Krinyán Józseffel.

²⁵ Bíró Ferencné, Bíró Eugénia, szül. Katz Eugénia (1908–2004). Gépészmérnök, Rákosi Mátyás sógorneje. 1936-ban a Moszkvai Repülő Műszaki Főiskolán repülőmotor-szerkesztő és gépészmérnöki oklevelet szerzett. 1927 és 1931 között a moszkvai repülőgépgyár műszaki ellenőre. 1941–1945 között a szovjet hadsereg műszaki tisztje. 1946-tól Magyarországon élt. 1949–1952 között a Csepel Autógyár vezérigazgatója, majd távozása után 1954-ig az Autó- és Traktoripari Tröszt (ATIT) igazgatója.

²⁶ MNL PML XXXV-18. 1. doboz. 1. ő. e.

Az ugrásszerűen megnőtt ipari létszámgigény és az ebből származó gondok országos és vállalati szinten is mielőbb megoldásra vártak. 1950. januárban létrehozták a Munkaerő Tartalékok Hivatalát, amely a központosított és irányított munkaerő-gazdálkodás hatóságává lépett elő.²⁷ A termelés felfutásával egyidejűleg ugyanakkor az 1950-es évek első felében olyan kérdések kerültek háttérbe és maradtak megoldatlanul, mint a vállalati munkásszálló, a továbbképzések és az oktatás ügye.

A Csepel Autógyár munkavállalóinak száma 1950 szeptemberétől 1951 első negyedévéig kiugró mértékben emelkedett. A vállalatnál 1950. májusban 3080 fő dolgozott, júniusban 3592 fő, júliusban 3781 fő, augusztusban pedig már 4052 fő.²⁸ 1950. szeptember végére a vállalatnál 4627 fő dolgozott. A vállalat szociális osztálya azonban csak 1952. január 1-jén állt fel, pedig éppen az lett volna a feladata, hogy a létszám felfutásából eredő szociális kérdéseket kezelje. 1949. november és 1951. március között a Csepel Autógyár összes dolgozójának létszáma közel tizenötszörösére emelkedett, így 1951 márciusára már megközelítette a hatezer főt. Az Állami Ellenőrző Központnak²⁹ a Kohó- és Gépipari Minisztérium (KGM) részére készített beszámolója szerint a dolgozói létszám 1949. november elején 50-60 fő körül mozgott, és 1951. április végére hatezer főre emelkedett. Ha a beszámoló adatait vesszük alapul, az emelkedés százszoros volt másfél év alatt.³⁰ Az 1. táblázat adatai az 1950. szeptember és 1951. március közötti hét hónap létszámadatait mutatják. Ebben jól látható, hogy a „felső munkásságot” képviselő szakmunkások száma – kivéve az 1950. október–novemberi hónapokat – a betanított munkásokéhoz képest csak kismértékben emelkedett. Országos tendenciáról lévén szó, a szakmunkáság összmunkásságon belüli arányának csökkenéséről beszélhetünk, amely rövid időtávlatban is látványos. Ennek nyilvánvaló oka az volt, hogy a szocialista munkaerő-gazdálkodási politika nem az időigényes szakmunkásképzést, hanem a képzetlen új munkaerő tömeges munkába állítását erőltette.³¹

A Központi Statisztikai Hivatal havi iparstatisztikai jelentései alapján megállapítható, hogy az autógyár összlétszámában 1953 folyamán kiugró változások

²⁷ A Munkaerő Tartalékok Hivatala létrehozásáról a Minisztertanács 8/1950. Mt. sz. rendelete intézkedett. Felügyeletét a Népgazdasági Tanács látta el. A hivatal 1957-ben megszűnt, hatáskörét a Munkaügyi Minisztérium vette át.

²⁸ MNL OL XIX-A-30-a. 56. doboz. 1–602. tétel.

²⁹ Az Állami Ellenőrző Központot 1949. december 3-án a Népköztársaság Elnöki Tanácsa (NET) törvényerejű rendelete hozta létre a Legfőbb Állami Számvevőszék, a Budapesti Fővárosi Számvevőszék és az Állami Ellenőrzési Központ egyesítésével. Feladata az államigazgatási szervek és a vállalatok teljes körű vizsgálata volt. A szervezet a Minisztertanács központi ellenőrző szerveként jött létre, amely fölött a Népgazdasági Tanács gyakorolt felügyeletet. Jogutódja az 1955. évi 27. sz. törvényerejű rendelettel életre hívott Állami Ellenőrzés Minisztériuma lett. Az autógyárral kapcsolatos ellenőrzések forrásait közli Kiss 2010. Az állami ellenőrzés üzemekre történő kiterjesztéséről lásd: Belényi 2009: 139–174.

³⁰ MNL OL XIX-A-30-a. 56. doboz. 1/1–054/1951.

³¹ Belényi 2009: 99.

már nem voltak.³² Ezek szerint – a dolgozók teljes állományi létszámára vonatkozóan – havonta hozzávetőlegesen 40 és 70 fő között ingadozott az összes alkalmazott létszámának változása, de volt példa több mint 100 fős csökkenésre és növekedésre is. Mindazonáltal ezek a kisebb létszámingadozások is fennakadásokat okozhattak a termelésben. A Csepel Autógyár az 1953. év végére több mint kilenc és félezer alkalmazottat foglalkoztatott.³³

1. táblázat

A Csepel Autógyár munkáslétszáma (fő) 1950 szeptembere és 1951 márciusa között

	1950				1951		
	szeptember	október	november	december	január	február	március
Szakmunkás	1434	1553	1775	1858	1997	2011	2055
Betanított	579	742	870	906	1031	1043	1164
Segédmunkás	652	804	911	971	798	850	774
Átképzős	333	342	410	412	362	390	235
Ipari tanuló	224	223	225	223	226	228	218
<i>Munkás összesen</i>	<i>3222</i>	<i>3664</i>	<i>4191</i>	<i>4370</i>	<i>4414</i>	<i>4522</i>	<i>4446</i>
Kisegítők	316	379	334	329	311	302	334
Szellemi foglalkozásúak	1089	1034	1075	1133	1165	1165	1154
<i>Összesen</i>	<i>4627</i>	<i>5077</i>	<i>5600</i>	<i>5832</i>	<i>5890</i>	<i>5989</i>	<i>5934</i>

Forrás: MNL OL XIX-A-30-a. 56. doboz. I/1–054/1951.

1950 és 1953 között a termelési tervek teljesítése mellett a fő kérdést az autógyár számára a munkaerő állandó biztosítása jelentette. A központosított munkaerő-gazdálkodási politika egyik legfontosabb következménye az ipari munkásság létszámának rohamos növekedése volt. Az Országos Tervhivatalban készült jelentéstervezet szerint az 1950. január és 1953. június közötti időszakban a nem mezőgazdasági keresők száma összesen kb. 500 ezer fővel növekedett, ami egyértelműen az erőltetett szocialista iparosítás számlájára írható.³⁴ A Csepel Autógyár esetében tetten érhető a szocialista munkaerő-gazdálkodási politika minden káros következménye.

³² MNL OL XIX-A-6. 96. doboz. A kiemelt vállalatok, így a Csepel Autógyár havi kiértékelő táblái tartalmazták az összes vállalati foglalkoztatottra vonatkozó adatokat és a különböző statisztikai számításokat (termelési teljesítés, munkások átlagkeresete, átlagos állományi létszámuk, beralapjuk stb.).

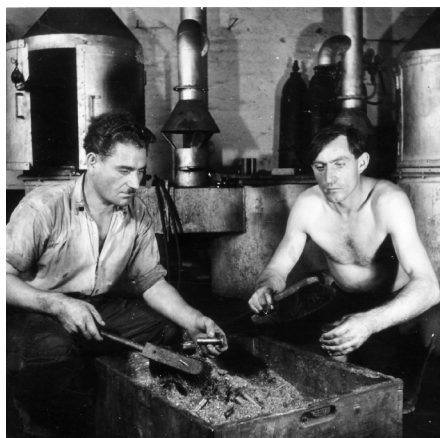
³³ Az összesített adatba beletartoztak a szak- és segédmunkások, az ipari tanulók, a vállalati vezetés hierarchiájának tagjai, a műszaki alkalmazottak és az adminisztratív-szellemi munkavállalók. Az átlagos állományi létszámot a munkavállalók folyamatosan vezetett létszámnyilvántartása alapján számították ki.

³⁴ MNL OL XIX-A-16-b. 814. doboz. Az OT jelentéstervezete, 1954.

1. kép



2. kép



Forrás: Csepel Autógyár Gyártörténeti Múzeum – Szigetszentmiklós-Gyártelep. Békés György gyűjtése.

Elvándorlás és hiányzás

A vállalat gyáregységeinek gyors kiépülésével és a munkaerőigény növekedésével párhuzamosan jelentkezett egy új, nem várt jelenség, a munkaerő-elvándorlás.³⁵ 1950. májustól 1951. márciusig különböző okok miatt 1115 fő hagyta ott a vállalatot. Ebben az időszakban 372 fő „önkéntesen”, 248 fő hozzájárulással, 188 munkás pedig fegyelmi úton távozott a vállalattól.³⁶ A Csepel Autógyárat elhagyók száma nagyságrendileg megközelíti más gépipari vállalatok azonos adatait.³⁷ 1951. márciusban a rendelkezésre álló adatok alapján tudjuk, hogy az autógyárnál összesen 5934 fő dolgozott. A számítások azt mutatják, hogy a teljes állományi létszám 18,7%-a egy éven belül elhagyta a gyárat.

A Minisztertanács, látva a felettes minisztériumoktól beérkező adatokat a vállalatoknál hirtelen fellépő szakmunkáshiányról, lépésekre szánta el magát a munkaerő-gazdálkodás területén. Az intézkedések összhangban voltak a szocialista tervgazdálkodás alaptéziseivel, Belényit idézve, „a piaci spontaneitás” elutasításával.³⁸ A Minisztertanács már egy 1950. január 8-i határozatában meg-

³⁵ A munkaerőhiányt növelte az is, hogy az első ötéves terv 1951 és 1952 közötti új beruházásai eleve jelentős munkaerőigényt jelentettek. A tervgazdaság beruházási ciklikusságának munkaerőpiacra gyakorolt hatásait Kornai János foglalta össze (Kornai 1989: 251–279).

³⁶ MNL OL XIX-A-30-a. 56. doboz. I/1–054/1951. A fennmaradt dolgozói létszámról a források nem tesznek említést.

³⁷ Vállalati összehasonlító adatokat közöl Varga 1994: 62.

³⁸ Belényi 2009: 140–141. A munkavállalók jogainak szűkítését az 1951. évi Munka Törvénykönyve alapján bemutatja Varga 1994: 59–64.

fenyegette az „önkéntes kilépőket”,³⁹ majd számos további határozat és rendelet szankcionálta a munkájukat otthagyo és a jobb lehetőségben reménykedő munkásokat. Amikor 1951 közepétől jelentősen megemelkedett a vállalatukat elhagyó munkások száma, a Minisztertanács 1951. augusztusban kiadott rendelkezése bevezette a hozzájárulás nélkül állást változtatók kötelező munkaközvetítését.⁴⁰ A munkaerő átcsábításáért a rendelet hat hónapi börtönbüntetést helyezett kilátásba. Az volt a cél, hogy elejét vegyék az ipari munkaerő elvándorlásának, és biztosítsák a tervek teljesítését. Egyik interjúalanyom a következőképpen jellemezte az „önkéntes kilépés” megítélését.

„Működött a munkaerő-kölcsönzés egy érdekes formája. Ha a Csepel Autógyár valamiért nem akarta kiadni például az Ikarusnak [az interjúalanyt – K. A.], nem tehettek semmit. Az önkéntes kilépés már a legvégső esetben történt, nem rúgták ki az illetőt, de éreztették vele, hogy idomulni kell a viszonyokhoz.”⁴¹

Sz. Antal többször is hangsúlyozta az interjúk során, hogy az a dolgozó, aki előre kívánt lépni a szakmájában és azt akarta, hogy „békén hagyják”, kimondva, kimondatlanul jobban tette, ha betartotta a szabályokat. Ebben a rendszerben felértékelődött a kapcsolati tőke, amely nélkül a tervezdasági rendszer e specifikus területe, a munkaerő-gazdálkodás sem tudott működésképes maradni. A kilépések oka az volt, hogy a mezőgazdaságból az iparban munkát találó dolgozók az aratási és cséplési munkák idején visszatértek eredeti munkájukhoz.

Rákosi Mátyás az MDP KV 1951. november 30-i ülésén tartott beszámolójában részletesen foglalkozott a munkaerő-elvándorlás kérdésével. Rákosi a Belügyminisztériumot, az államvédelmet és az Igazságügyi Minisztériumot utasította, hogy a „munkafegyelem elleni vétségekben” nyomozásokat kezdeményezzen és eljárásokat indítson. Maga Rákosi fogalmazta meg e beszámolójában a szocialista munkaerő-politika kudarcát, hiszen, mint mondta, az a dolgozó, akit „fegyelmezetlenség” miatt munkahelyéről eltávolítottak, már másnap akár tíz helyen munkába állhatott, köszönhetően a szakmunkáshiánynak.⁴² A munkásvándorlás megfékezésére a gazdasági vezetés, élén Gerő Ernővel⁴³ – szovjet mintákat követve –, a büntetőjogot kívánta felhasználni szabályozó eszközként.⁴⁴ Az intézkedések érdekessége, hogy az „önkéntes” kilépés büntetőjogi szankcionálása egyaránt érvényes volt a vállalatigazgatókra és a munkásokra is.

³⁹ A Minisztertanács 9/1950. Mt. sz. rendelete. 1951 harmadik negyedében a nehéziparban már 13 140 fő hagyta ott „önkéntesen” a munkahelyét, ez az összes kilépés 17,7%-át tette ki, a könnyűiparban ugyanez a szám 2877 fő volt, a kilépések 11,8%-a.

⁴⁰ A Minisztertanács 161/1951. Mt. sz. rendelete.

⁴¹ Interjú Sz. Antallal.

⁴² MNL OL M-KS-276. f. 52. cs. 18. ő. e.

⁴³ Gerő (Singer) Ernő (1898–1980) kommunista politikus. 1945 és 1949 között közlekedésügyi miniszter, 1948–1949 között pénzügyminiszter, majd 1949-től 1952-ig államminiszteri rangban a Nép gazdasági Tanács elnöke.

⁴⁴ Belényi 2009: 141.

A Csepel Autógyár dolgozóira vonatkozóan számtalan bírósági ügyiratot találhatunk a Munkaerő Tartalékok Hivatala iratai között. Általában elmondható, hogy az autógyári munkások trükkök sokaságára kényszerültek, hogy elkerüljék a felelősségre vonást munkahelyváltás esetén. Gyakorlat lett például, hogy a munkások a kilépéskor megkapott munkakönyvükbe változtatásokat vezettek be, vagy akár – szélsőséges esetben – a nevüket is megváltoztatták. Ezért indult feljelentés B. Mária munkásnő ellen is a Budapest XX. kerületi Rendőrkapitányságon.⁴⁵ B. Mária a vádirat szerint 1950. október 27-én, a vállalathoz történt belépésekor kérte a munkakönyve kiállítását, onnan azonban 1952. január 28-án „önkéntesen” kilépett.

„B. Mária ezután, hogy az önkényes kilépés anyagi és egyéb hátrányos következményeit kijátssza, következő munkahelyén, a perespusztai Állami Gazdaságnál elhallgatta, hogy részére már állítottak ki munkakönyvet, és hogy előzetes munkahelyéről önkényesen lépett ki, valamint a Váci Járás Végrehajtó Bizottságától új munkakönyv kiállítását kérte az előbbtől eltérő személyi adatokkal.”⁴⁶

B. Máriát ezért nemcsak az „önkéntes” kilépés, hanem közokirat-hamisítás miatt is elítélték, négyhavi börtönbüntetésre. Hasonló utat járt be K. Andrásné munkásnő, aki az „önként” kilépett bejegyzést törölte ki a munkakönyvből, és javította ki „hozzájárulással” kilépettre. Négy hónapi szabadságvesztésre ítélték, de büntetését végül háromévi próbaidőre felfüggesztették, mivel férje éppen katona volt, és négy hónapos gyermekét egyedül nevelte.⁴⁷ A közokirat-hamisítást általában három-négy hónapos börtönbüntetéssel sújtották, amit kivételes esetekben, enyhítő körülmények alapján felfüggesztettre módosítottak.

Az „önkéntesnek” titulált munkásmagatartás mellett az autógyári dolgozókat az igazolatlan hiányzások miatt is szankcionálták. Varga László adatai szerint csak 1950 decemberében a vállalatnál naponta 100 fő hiányzott igazolatlanul.⁴⁸ Az Államvédelmi Hatóság már 1951-ben jelentést készített a Csepel Autógyár termelésének hiányosságairól. Ebben a vállalatvezetők elemzésén túl kitértek arra is, hogy szerintük a pontatlan és hiányos tervteljesítések egyik fő oka a nagyszámú igazolatlan hiányzásokban keresendő, ahogy egy állambiztonsági jelentés fogalmazott: „Sok a lógás az üzemben.”⁴⁹ A Ráckevei Járásbíróság

⁴⁵ A feljelentést a vállalatok jelzésére a Munkaerő Tartalékok Hivatala tette a dolgozó lakóhelye szerint illetékes rendőrkapitányságon. Ha az illető munkás a mezőgazdasági dolgozók között végzett toborzás útján került a vállalathoz, akkor a toborzás során kapott előleget vissza kellett fizetnie, vagy a fizetéséből vonták le az összeget. Az ítéleteket szinte kivétel nélkül „A tervgazdaság büntetőjogi védelméről” szóló 1950. évi 4. sz. törvényerejű rendelet alapján hozták meg. Az ügyeket a területileg illetékes Ráckevei Járásbíróság tárgyalta, amelyek fellebbezés esetén a Pest Megyei Bíróságra kerültek.

⁴⁶ MNL OL XIX-C-4-b. 39. doboz. 17/B/131/1952.

⁴⁷ MNL OL XIX-C-4-b. 39. doboz. 17/K/27/1952.

⁴⁸ Varga 1996: 41.

⁴⁹ ÁBTL 3. 1. 9. V–113.448/1951.

az ilyen ügyek többségében pár hónapos javító-nevelő munkát szabott ki az autógyári munkásokra, amelyet általában 10%-ot meghaladó munkabércsökkenés is kísért.

A Csepel Autógyár munkásaival kapcsolatos ügyekben gyakran szerepelt az ítélet indoklásában az autógyár gazdasági jelentősége. Az ítélethozatalnál súlyozottan vették figyelembe az adott vállalat népgazdasági besorolását, valamint azt, ha rábizonyították valakire, hogy „kárttevő célzattal” maradt távol a munkahelyétől. A Csepel Autógyár az első öt éves terv során az első kategóriájú beruházások között szerepelt, a közvetlen szomszédságában fekvő Szigetszentmiklós község pedig szintén az első osztályú, fejlesztendő települések között kapott helyet. A Munkaerő Tartalékok Hivatalától az ügyeket a területileg illetékes rendőrségre továbbították, ahol lefolytatták a nyomozást, majd azok a járásbíróshoz kerültek. A tárgyalások jellemzően rövid időn belül lezajlottak. Az ítéletek általában nem voltak súlyosak, azonban a bírósági procedúra megviselhette a munkásokat.⁵⁰ Az MDP KV Titkárság 1952. augusztus 27-i ülésén elfogadott határozata rendelkezett arról, hogy a bíróságok három hónapnál rövidebb vagy egy évnél hosszabb időre javító-nevelő munkát már ne szabjanak ki.⁵¹ Ennek oka az volt, hogy az ítéletekkel a gyár termelése továbbra sem vált egyenletessé. A pártvezetés nem érte el azt a célját, hogy a munkások ne hagyják el munkahelyüket és a vállalatok részére a munkaerőt biztosítsák. A Csepel Autógyár gazdasági jelentőségét azonban az ítéletek továbbra is kiemelték.

H. Margit 24 éves munkásnőt 1952. szeptember 24-én ítélte bűnösnek a Ráckevei Járásbíróság „tervbűncselekmény” büntetésében. H. Margit 1951 májusában került az autógyárba. Ezt megelőzően mint betanított szerelő, majd az átképző tanfolyam elvégzése után, 1951. októbertől közszerű munkakörben dolgozott. A járásbíróság H. Margitot 15%-os munkabércsökkenés mellett négy hónapos javító-nevelő munkára ítélte. Az ítélet indoklásában kiemelte, hogy H. Margit az autógyári munkahelyét 1952. augusztus és szeptember folyamán engedély nélkül hagyta el. A vád szerint a fenti időszakban betegségére hivatkozva nem ment dolgozni, „mulasztása” miatt fegyelmi eljárást indítottak ellene, azonban továbbra sem jelent meg az autógyárban, és a vállalati fegyelmi eljárás sem vezetett eredményre. A magánorvosa által kiállított igazolást a betegségéről a bíróság nem fogadta el, a ráckevei járásbíróság ítélete szerint éppen azért, mert magánorvos készítette:

⁵⁰ Belényi Gyula egy 812 perre kiterjedő vizsgálat során arra a következtetésre jutott, hogy a gazdaságpolitika célja elsődlegesen nem a súlyos büntetés kiszabása volt, hanem a munkahelyhez kötés és a vállalatok részére szükséges munkaerő biztosítása. Vizsgálata szerint a bíróságok mindössze három esetben szabtak ki egy évnél hosszabb börtönbüntetést, a többi elmarasztaló ítélet 12 havi vagy annál rövidebb börtönbüntetést mondott ki. Ezeknek mintegy 10%-a volt börtönbüntetést, 90%-a pedig ún. javító-nevelő munka. Elemzésének középpontjába a munkahelyét gyakran változtató, vándorló munkásréteget, az ún. alsó munkásságot helyezte (Belényi 2009: 102, 143).

⁵¹ *A Magyar Dolgozók Pártja határozatai* 1998: 170.

„Az elmondottakra tekintettel, a járásbírósnak az a véleménye, hogyha bizonyos fokú elfáradtság vagy gyöngélkedés fenn is forgott a terhelnél, [...] nem szenvedett a terhelt olyan mérvű egészségháborításban, amely indokoltá tette volna, hogy ő a munkahelyéről az SZTK vagy a gyári orvos engedélye nélkül távol maradjon.”⁵²

A vállalati munkások hiányzásainak másik oka a cséplési-aratási munkákkal függött össze, ami miatt hosszabb időre estek ki a termelésből. A vállalat dolgozói között számtalan kétlaki munkás esetével találkozhatunk. A kétlakiságnak nevezett jelenség, vagy kettős lakás, ahogy Varga Zsuzsanna is rámutatott, a Rákosi-korszakban erős negatív jelentéstartalmat hordozott. A hivatalos ideológia szerint a kétlaki munkások nem számítottak a munkásosztály teljes értékű tagjainak, mivel ragaszkodtak földtulajdonukhoz.⁵³ A hatalom álláspontját a kétlakiságról Rákosi szavai foglalták össze:

„[Az] ilyen munkás elmarad a proletariátus általános fejlődésétől. Nem jár iskolába, nem hallgatja meg a gyűléseket, nem megy a szemináriumra. Csak arra gondol, hogy minél hamarabb hazamenjen és túrhassa a földjét. Természetesen így maga sem fejlődik és visszahúzza az egész munkásosztály fejlődését.”

C. János, aki tököli földműves családból származott, 1949-ben került a Csepel Autógyárba mint segédmunkás. A többnapos hiányzása miatt a vállalat először fegyelmi vizsgálatot indított ellene, majd ezt követően újból felvette a munkát kilenc napra. Ezután újra Tökölön, a cséplésben vett részt, amiért a bírósági eljárást megindították ellene. A Ráckevei Járásbíróház C. Jánost 15%-os munkabércsökkentésre és négy hónapi – a Csepel Autógyárban „letöltendő” – javító-nevelő munkára ítélte. Az indoklásban ugyan figyelembe vették paraszti származását és az igazolatlan hiányzás okait, azonban az ítéletben hivatkozott jogszabályok⁵⁴ szerint a szigort vele szemben is alkalmazni kellett. Ügyében kiemelték, hogy hiányzott a „kártevő célzat”, valamint hogy „a népi demokrácia gazdasági rendjének nem ellensége”.⁵⁵ Esete klasszikus példa a központosított tervgazdaság visszatérő problémájára: a vidéki gazdálkodást tömegesen otthagyo munkások nagy számban kívántak visszatérni a mezőgazdasági munkához, ahol szintén jelentős munkaerőhiány mutatkozott. Varga Zsuzsanna utal arra, hogy gyakori volt, hogy nem maga a családfő hagyta el a mezőgazdaságot, hanem a fiát vagy fiait küldte az iparba dolgozni, hogy rendszeres havi keresetükkel segítsék a falun maradt családtagokat.⁵⁶

⁵² MNL OL XIX-C-4-b. 39. doboz. sz. n./1952.

⁵³ Varga 2012: 37. Következő idézet ugyanott.

⁵⁴ Az ítéletek szinte kivétel nélkül a tervgazdaság büntetőjogi védelméről szóló 1950. évi 4. sz. törvényerejű rendeletre hivatkoztak.

⁵⁵ MNL OL XIX-C-4-b. 39. doboz. 17/G/1952. A Ráckevei Járásbíróház ítélete C. János ügyében, 1952. szeptember 24.

⁵⁶ Varga 2012: 39.

Mark Pittaway szerint 1953 februárjára az „önkéntes” munkaelhagyás, illetve az igazolatlan hiányzás miatt perbe fogottak aránya negyedével csökkent az 1950. évhez képest, amikor bevezették a jogszabályt, pontos számadatot azonban nem közöl.⁵⁷ 1951–52-ben 15 ezer főt állítottak bíróság elé a munkaviszony engedély nélküli felmondása miatt. Varga László adatai szerint a gyárakban a fluktuáció soha nem ismert méreteket öltött ekkoriban. Példaként hozza fel, hogy 1950 és 1952 között a négyezer főt foglalkoztató Láng Gépgyárban a dolgozók fele évente lecserélődött. A munkaerőhelyzet azonban még súlyosabb volt a bányákban. Összehasonlításként említi, hogy Komlón például fél év alatt hét-ezer fő vállalt munkát, azonban ezek közül ötezer bányász „viharos gyorsasággal” el is hagyta a bányát.⁵⁸

Az érvényben lévő szankciók ellenére a Csepel Autógyárat 1952-ben és 1953-ban is a munkaerőlétszám hullámzása jellemezte. A Csepel Autógyár beszámolója szerint 1952 negyedik negyedében az újonnan felvett dolgozók létszáma 1077 fő, az elbocsátottaké 564 fő volt. Kirívó adatnak tűnik, hogy 1952-ben az összes felvételi létszám 2968 személyt, az elbocsátás pedig 2129 főt érintett. A vállalat célja természetesen az volt, hogy a különböző okok miatt távozó dolgozók helyét mielőbb betöltse. A jelentős munkásvándorlást a gyár vezetése a mezőgazdasági munkákkal próbálta magyarázni:

„Ez főleg abból adódik, hogy gyárunk létszámát a várostól való távolsága miatt a környékbeli dolgozókból kell feltölteni, akik a mezőgazdasági munkák idején igyekeznek munkahelyüket elhagyni.”⁵⁹

Az autógyár 1953. negyedik negyedévi mérlegbeszámolójának áttanulmányozása során részletes adatokat találtam az 1952. és 1953. évi külső és belső fluktuációról. A „belső áthelyezéssel” a gyáregységekben jelentkező munkaerőhiányt kívánták orvosolni.⁶⁰ 1952-ben valamilyen „belső áthelyezésben” részesült 3755 fő, ez a szám 1953-ra 2611 főre csökkent. Az 1952. és az 1953. évet összehasonlítva megfigyelhető a vállalati hozzájárulással kilépők rendkívül magas száma is, ami az 1953. évben némiképp mérséklődni látszott. 1952-ben 853 fő, 1953-ban már „csak” 572 fő lépett ki az autógyárból hozzájárulással. További adat, hogy a Csepel Autógyárban 1952-ben 217 fő távozott fegyelmi úton, 1953-ra viszont már csak 69 fő.⁶¹ A vállalatot „terhelte” a dolgozók kötelező sorakatonai szolgálata is, amely 1952-ben és 1953-ban szintén magasnak tekinthető.

⁵⁷ Mark Pittaway megemlíti, hogy továbbra is magas volt a hiányzások száma, valamint a munkaerő-elvándorlás is megmaradt (Pittaway 2003: 82). Utalás a Minisztertanács 9/1950. Mt. sz. rendeletére.

⁵⁸ Varga 1996: 62–63.

⁵⁹ MNL PML XXIX-88. 1. doboz. A Csepel Autógyár 1952. negyedik negyedévi mérlegbeszámolója, 1952. december 31.

⁶⁰ Külső fluktuáció alatt az autógyártól való végleges távozást értették, a belső fluktuáció pedig a gyáron belüli áthelyezést jelentette.

⁶¹ MNL PML XXIX-88. 1. doboz. Az autógyári kilépések okainak vizsgálata.

Mindez azért is volt fontos, mert a kötelezettség a fiatal, szakmájukban „felszabadult” gyári munkásokat érintette. 1952-ben 425 fő, 1953-ban pedig 258 fő hiányzott hadkötelezettség miatt a termelésből.

A vélemények kifejezésének lehetőségei

Az autógyári munkások véleménynyilvánításának számtalan érdekes formája alakult ki az 1950-es években. Az Államvédelmi Hatóság (ÁVH) munkahelyi jelenlétéről a munkásoknak is tudomása volt, ezért óvatosak voltak. Belényi könyvében utal arra, hogy az ÁVH nemcsak a katonai és gazdasági szempontból kiemelkedően fontos üzemekben volt jelen, hanem a kisebb, kevésbé jelentős gyárakban is. Az állambiztonság lényegéből következően az autógyárba beépített személyek szinte valamennyi rendszerellenes megnyilvánulásról részletes jelentést készítettek. A politikailag megbízhatatlan dolgozókat az MDP Államgazdasági Osztályának javaslata szerint az üzemekben elszórta helyezték el, de munkájukat, sőt tervteljesítésüket is figyelemmel kísérték.⁶² A rendelkezésre álló állambiztonsági dokumentumok tanulmányozása arra enged következtetni, hogy a Csepel Autógyárba az alapítástól kezdődően jelentős számú államvédelmi tiszt épült be. Elsődleges feladatuk a vállalat vezetőségének jellemzése, a rendszer ellen izgatást folytató személyek megfigyelése és a folyamatos jelentésírás volt az autógyári eseményekről, valamint a dolgozói megnyilvánulásokról.

Más vállalatokhoz hasonlóan a Csepel Autógyárban is előfordultak falfirálások, amelyeken a munkások a hatalomról, a kommunistákról és általában a vállalat vezetőségéről formáltak véleményt. 1950 júliusában például az autógyár igazgatósági épületének második emeleti mosdójában az MDP-t gyalázó, „demokráciaellenes” feliratokat találtak a munkások, s ezt a vállalatvezetőség jelentette az államvédelemnek. A gyanú L. Gáspár munkásra terelődött, akitől a gyár rendészeti osztályán íráspróbát is vettek, és rábizonyították, hogy a „cselekményt” ő követte el. A bizonyítási eljárás során mindössze annyit jegyeztek fel, hogy L. Gáspár a kihallgatása során ideges volt, és néhány betű és szó az íráspróba során hasonlóságot mutatott a feliratokkal. Ennél minden bizonnyal nagyobb súllyal hatott, hogy egyes dolgozók elmondása szerint Sztálin születésnapján a kommunistákat szidalmazta: „Hangoztatta, hogy ez a rendszer jobban elnyomja a munkásokat, mint a múlt rendszer. Neki mindig jól ment a múlt rendszerben, most pedig a családja éhezik.”⁶³ Elégedetlenségének valós alapja lehetett, havi fizetése ugyanis az autógyárban mindössze 580 forint volt.⁶⁴

⁶² Az ÁVH munkahelyi jelenlétéről lásd bővebben: Belényi 2009: 155–157.

⁶³ ÁBTL 3. 1. 9. V–113.448/1951. L. Gáspár üzemi karakterisztikája. Következő idézet ugyanott.

⁶⁴ Az összeg azért is számított rendkívül alacsonynak, mert 1950-ben egy autógyári munkás a havi 800–1000 forintot is megkereshette, ami magasnak volt mondható a korszakban. A fizetések összegét több tényező is befolyásolta, így például a nyersanyaghiány. Ebben az esetben a munkások részére állásidőt fizettek. Varga László adatai szerint a Gábor Áron Vasöntöde Kirov

A jelentések nagyobb hangsúlyt fektettek a dolgozók termeléssel összefüggő véleménynyilvánításaira. 1950. július 18-án például, amikor az autógyárban a koreai nép megsegítésére gyűjtést tartottak, a következő szövegű falfeliratot találták, s ezzel is L. Gáspárt gyanúsították:

„Menjetek ti [kommunisták – K. A.] ki és ott mutassátok meg az erőtöket, ne békés, becsületes embereket küldjete a vágóhídra te [...]. Te [...] komcsik, ti menjete ki Koreába, ti már megértete arra, hogy elpusztuljatek. Ne adjon senki egy fillért sem.”

Az ÁVH javasolta L. Gáspár őrizetbe vételét, amire a jelentést követő napokban sor is került. Sz. Antal az interjú során vállalati helyzetét úgy ábrázolta, hogy ő tudta, „mi a határ és meddig lehet elmenni”.⁶⁵ Elmondásából is arra következtethetünk, hogy azok a munkások, akik nem álltak be a sorba, azaz nem jegyezték békekölcsönt, nem jelentkeztek munkaversenyre, s így az üzemekben a hatalom számára passzív magatartást mutattak, sőt esetleg ellentétes véleményüknek nyilvánosan is hangot adtak, általában nem számíthattak kedvező bánásmódra.

Egy munkabeszüntetés története

Egy vállalaton belül a fizetések összege kétségkívül a munkásokat leginkább érdeklő kérdések egyike. Egymás bérei azért is voltak a munkások beszédtemái, mert a hatalom részéről erőltetett normarendezések a dolgozók nagy részénél eleve keresetsökkentést idéztek elő. A normák állandó rendezése az iparban nemhogy a teljesítmények növelésére, hanem éppen visszatartására készítette a munkásokat. Belényi szerint e dolgozói attitűddel kapcsolatban a vállalatok vezetése általában tehetetlennek bizonyult.⁶⁶ A dolgozókat a keresetsökkenés mellett az is felháborította, hogy a normarendezést dolgozói kezdeményezésként mutatták be. Általánosan jellemző volt, hogy a normarendezések előtt a normások kikísérletezték, hogy a munkások egy adott munkát teljes erőfeszítéssel hogyan és pontosan mennyi idő alatt tudnak elvégezni. Végezetül ezt a teljesítményt állapították meg mint mindenkire kötelező normát, amelyet ha valaki nem teljesített, az a fizetése csökkenését eredményezte. A munkások által elért teljesítmények a következő évi terv alapját képezték. Hasonló volt a helyzet

műhelyben munka esetén a dolgozók 1100-1200 forintot is kerestek, azonban volt olyan hónap, hogy anyagihiány miatt 500-550 forintot. A keresett összeg ez utóbbi esetben egy többtagú családdal számolva még a létfenntartásra sem volt elegendő (Varga 1996: 74). Az 1950-es évek elején az autógyár középvezető beosztású dolgozóinak alapbére 2400 forint volt, amihez prémium is tartozott (MNL OL XIX-A-30-a. 56. doboz. I-602).

⁶⁵ Interjú Sz. Antallal.

⁶⁶ A normarendezésekről áttekintést nyújt: Belényi–Sz. Varga (szerk.) 2000: 26–31; a munkások magatartását részletezi Varga 1996: 34–58. A normarendezések történetének első elemzési kísérlete Rákosi Sándortól származik, azonban ő csak 1950-ig vizsgálta a kérdést (Rákosi 1985: 201–219).

a munkaverseny-felajánlásokkal is, ahol a magas teljesítményszázalékot elért sztahanovisták eredményeit vették alapul. A munkásoknak 1951 végére már elegendő kellemetlen tapasztalata lehetett az új bérezési rendszerről. 1951. december 23-án az autógyár szerszámgépgyárában és motorgyárában munkabeszüntetésre került sor a fennmaradt állambiztonsági dokumentumok szerint. Délután 14 órakor a szerszámgépgyárban kb. 250, a motorgyárban pedig 14 óra 15 perckor kb. 350 dolgozó hagyta ott munkapadját. A spontán megmozdulás oka az volt, hogy a béreket december 23-án nem fizették ki.

Az ügy háttérében az állt, hogy az Országos Munkabérmegállapító Bizottság (OMB)⁶⁷ 1951. december 12-én kelt rendelete engedélyezte a részfizetések december 21-i, 22-i és 23-i folyósítását. Az OMB rendelkezése azonban nem vonatkozott a gépipari, így a Csepel autógyári munkásokra sem.⁶⁸ A vállalatnál általánosan bevett gyakorlat volt, hogy a karácsony után esedékes béreket még az ünnep első napja előtti munkanapon folyósították. 1951-ben így a munkások jogosan reménykedtek abban, hogy fizetésük egy részét megkapják az ünnepek előtt. Az autógyár dolgozói között elterjedt az a hír is – a rendelet hibás értelmezése alapján –, hogy a béreket december 23-án folyósítják. 1951. december 22-én az autógyár bér- és munkaügyi osztályának vezetője, Hercegh Géza felhívta a Kohó- és Gépipari Minisztérium Bér- és Munkaügyi Főosztály vezetőjét, és közölte vele, hogy az üzem dolgozóinak részfizetést kell biztosítani. Ezt követően Bíró Ferencné, az üzem igazgatója intézkedett a kifizetések engedélyezéséről.

1951. december 23-ára annyiban változott a helyzet, hogy a minisztérium és az autógyár bérosztálya között újabb telefonbeszélgetésre került sor, s a minisztérium felhívta a vállalat figyelmét, hogy mégsem lehetséges a bérek kifizetése. A munkások türelme és bizalma ezt követően fogyott el. December 23-án 14 órakor kijelentették, hogy abbahagyják a munkát, mivel „karácsony napján nincs egy fillérjük sem, nem ülhetnek a terített asztalhoz”.⁶⁹ Ezt követően a szerszámgépgyár 250 dolgozója otthagya gépét, és Bíró Ferencné kezdte el szidni. Közülük mintegy 120 munkás az igazgatósági épületbe, Bíróné szobája elé vonult, ahol hangot adtak a követelésüknek. A karácsony után, december 27-én felvett jegyzőkönyv szerint a vállalatnál több sztahanovistát is inzultus ért, mivel közülük többen nem akarták abbahagyni a munkát. U. Pál autógyári sztahanovistának munka közben kikapcsolták a gépét és veréssel fenyegették. M. Zoltán sztahanovista esztergályos pedig a jegyzőkönyvben a következőket állította:

⁶⁷ A bizottság a Népgazdasági Tanács felügyelete alá tartozott, a tanács 1952. novemberi megszűnését követően a Minisztertanács alá került.

⁶⁸ Belényi Gyula könyvében említést tesz az eseményről (Belényi 2009: 161–162). Arra vonatkozóan nem sikerült adatot találni, hogy a részfizetés miért nem vonatkozott a gépipari munkásokra. Ellenben az OMB 5494/1950. számú határozatában utalást találhatunk arra, hogy a gépiparban, a járműiparban és a nehézfémiparban a dolgozókat minden hónap 27-én kellett kifizetni.

⁶⁹ ÁBTL 3. 1. 9. V–113.446/1951. Következő idézetek ugyanott.

„Amikor elkezdtem dolgozni, a velem szemben lévő gépnek J. István esztergályos állt, felém köpött, majd szidta az anyámat és hangosan ordított, hogyha nem hagyom abba a munkát, akkor agyoncsap. Én válaszoltam, hogy nincs igazatok, mert 27-én van csak fizetés és így joggal az, hogy abbahagyátok a munkát.”

Az esetről készült jelentés szerint az összegyűlt munkások obszcén, „demokráciaellenes” és a kormány vezetőit szidalmazó kijelentéseket tettek. Ez idő alatt a motorgyár közel 350 dolgozója is követelte a bérek kifizetését. A történetek rendkívül gyorsan Bíró Ferencné tudomására jutottak, aki azonnal a gyárba érkezett, és az összegyűlt munkások előtt röpgyűlést tartott. A jelentés szerint a tömeg hangulatát nem tudta kedvező irányba befolyásolni, ezért az igazgatóság épületébe ment, ahol már kb. 600 főnyi tömeg várta. Bíróné feltehetően ekkor döntött úgy, hogy az ÁVH segítségét kéri, mert a jelentés a továbbiakban úgy fogalmazott: „Az Ellenőrzési és Rendészeti Osztály beosztottjait, valamint a közelben lévő népnevelőket a tömegbe küldtük azok szétosztatása végett.” Eközben a tömeget „lázító” R. Miklóst és M. Rozáliát a tömegből kiemelték és az üzemből „eltávolították”. A népnevelők és az ÁVH embereinek a beavatkozásával is három órára volt szükség, hogy a rendet helyreállítsák, némi meggyőzés és 11 „hangadó” eltávolítása árán. Az ÁVH azokat a munkásokat távolította el, akik a felszólalásaikkal a legnagyobb sikert érték el a dolgozók között, valamint azokat, akik a munkafegyelem és a kormány tagjai ellen tettek kijelentéseket. K. Imre szerelő például így beszélt:

„Most látjátok, hogy ennyire volt érdemes dolgozni az évi terv befejezéséért. Míg nem volt befejezve, mindent ígértek, most, hogy befejeztük, nem adják ki a pénzünket. Majd ezentúl is így melőzünk nekik. Csak drágaságot, meg jegyrendszert kaptunk tőlük.”

Az autógyári eseményekről készült további jelentések már arról számoltak be, hogy az üzemben viszonylag hamar helyreállt a rend, anyagi kár mindössze a termelés kiesés miatt keletkezett. A munkások csak kis számban beszéltek a történetekről, amiben minden bizonnyal jelentős szerepe lehetett annak, hogy „kiemelt” és az ÁVH által elszállított kollégáikról semmit sem tudtak. Bodrogi József ÁVH-százados 1951. december 23-án azt jelentette, hogy „[a] dolgozók már úgy könyvelik el az eseményeket, mintha semmi sem történt volna, feledésbe ment”. Az ÁVH illetékes századosa az autógyári párttitkárral és Bírónéval egyeztetve listát állított össze azokról a munkásokról, akiket azonnal el kívántak bocsátani vagy szigorú írásbeli megrovással akartak büntetni. A büntetések közé tartozott az alacsonyabb munkakörbe helyezés, amely kisebb fizetéssel járt, valamint az átlagosan száz forint pénzbüntetés. A Csepel Autógyár személyzeti osztályvezetője a sztrájkot követő napokban nyolc munkavállalót azonnal elbocsátott, 68 főt pénzbüntetéssel sújtott, a dolgozók többsége pedig fegyelmi büntetést kapott. Az államvédelmi jelentések szerint a sztrájkot követő egy-két napon

belül öt munkást letartóztattak. Az eseménnyel és a rendezavarásban részt vevőkkel kapcsolatban az ÁVH 1952-ben tovább folytatta a nyomozást, és első hullámban öt, később pedig tíz munkás internálását rendelték el. Belényi a Bodrogi József ÁVH-századostól származó jelentésekre alapozva feltételezi, hogy a letartóztatottak száma a későbbiekben növekedett.⁷⁰ Érdekes adalék, hogy a Csepel Autógyárban az 1950-es évek elején dolgozó Sz. Antal és P. Kálmán interjúalanyok a munkabeszüntetésre egyáltalán nem emlékeztek. Sz. Antal 1950. januártól dolgozott a Csepel Autógyárban, P. Kálmán pedig 1951. márciusban került a gyár üzemfenntartási részlegéhez. A sztrájkjal kapcsolatos kérdésre mindkét interjúalanyom egybehangzóan azt válaszolta, hogy az autógyárban az esetről nem hallott, és arról a későbbiekben sem szerzett tudomást.⁷¹ Belényi Gyula vizsgálatai során arra a következtetésre jutott, hogy a gyári tiltakozó akciók és sztrájkszervezési kísérletek egymástól elszigetelten zajlottak, tudatos szervezkedésnek nem bukkant a nyomára, és nem is tartja valószínűnek, hogy léteztek ilyenek.⁷² Az ügy súlyát fokozta, hogy a Csepel Autógyárat népgazdasági szempontból fontos objektumnak tartották, mivel az a hadseregnek és exportra is szállított, és eleve problémás gyárnak tekintették.

„A gyárban erős az ellenséges beszűrődés, ami a munkafegyelem rovására megy, sok azoknak a munkavállalóknak a száma, akik munkahelyükről igazolatlanul távol maradnak és elkésnek, amely a tervteljesítés rovására megy.”

A munkabeszüntetés fő indítéka a bérfizetés elmaradása volt, de Belényit idézve az autógyári munkások megmozdulása a rendszerrel szembeni általános kritikát is megfogalmazott. A munkahelyi munkásmentalitás az erős hatalmi nyomásnak köszönhetően azonban idővel fokozatosan megváltozott. Az évek múlásával egyre kevesebb sztrájkszervezési kísérlet történt, a munkások ellenállása és véleménynyilvánítása a legtöbb esetben a mosdókba, illemhelyiségekbe szorult vissza.

* * *

A Csepel Autógyár létrejötté az első ötéves tervnek volt köszönhető. Az autógyárnak polgári beruházásokat teljesítő vállalatként jelentős hadiipari megrendelésnek is elegendet kellett tennie tehergépkocsik gyártásával, de ezzel együtt sem volt hadi üzem. A tervek mindenáron történő teljesítése, a felelősségre vonástól való félelem a vállalat munkástársadalmában feszültségeket okozott. A Budapest agglomerációjában létesített, teljesen új iparágat képviselő üzem az erőltetett iparosítási politikának köszönhetően hatalmas munkaerőigényt támasztott a térségben. Ennek a munkaerő-politikának a negatív tünetei rendkívül gyorsan és látványosan jelentkeztek az autógyár termelésének kezdeti felfutási időszakában.

⁷⁰ Belényi 2009: 162.

⁷¹ Interjú Sz. Antallal; interjú P. Kálmánnal.

⁷² Belényi 2009: 157.

Az autógyár a közvetlen környezetéből és Budapestről jelentős számú munkaerőt foglalkoztatott, a vállalatnak ugyanakkor szembe kellett néznie az ipar egészségét érintő munkáselvándorlás problémájával, amely az üzemben 1953-ra kezdett mérséklődni. Az állam a személyi kötöttségi rendszer kialakításával és a munkaerő mozgásának korlátozásával drasztikus hatást gyakorolt az ipari munkásságra. Ennek következtében az autógyári dolgozók a rájuk erőltetett kötöttségeket sajátos módon próbálták ellensúlyozni vagy áthágni. Az 1950-es évek elején a vállalatoknál a totális állami ellenőrzés megvalósulásáról beszélhetünk, aminek végül az lett a következménye, hogy a dolgozók a véleményüket sem nyíltan, sem egymás között nem merték őszintén elmondani.

FORRÁSOK

Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltára (ÁBTL)

3. 1. 9. V-113.446/1951. Vizsgálati dosszié, 1951.

3. 1. 9. V-113.448/1951. Vizsgálati dosszié, 1951.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

XIX-A-6. Országos Munkabérmegállapító Bizottság iratai, 1945–1954.

XIX-A-16-b. Országos Tervhivatal TŰK-iratok, 1949–1990.

XIX-A-19-b. Népgazdasági Tanács üléseinek jegyzőkönyvei, 1949–1952.

XIX-A-30-a. Állami Ellenőrző Központ Kohó- és Gépipari Főosztály, 1949–1956.

XIX-C-4-b. Munkaerő Tartalékok Hivatala általános iratai, 1950–1956.

M-KS-276. f. 52. cs. MDP Központi Vezetőség, 1948–1956.

M-KS-276. f. 95. cs. MDP KV Ipari és Közlekedési Osztály, 1952–1956.

Magyar Nemzeti Levéltár Pest Megyei Levéltára (MNL PML)

XXXV-18- Magyar Dolgozók Pártja Csepel Autógyári Pártbizottságának iratai, 1949–1956.

XXIX-88- Csepel Autógyár éves mérlegbeszámolók, jelentések iratai, 1950–1955.

Fényszóró [a Csepel Autógyár Pártbizottságának lapja], 1974, 1979.

Interjú Domján Imréné gyári munkással, 2006. Készítette Kiss András. (A szerző tulajdonában.)

Interjú Helmer Elemér gyári munkással, 2011. Készítette Józai Attila. (Józai Attila tulajdonában.)

Interjú Krinyán József gyári munkással, 2011. Készítette Józai Attila. (Józai Attila tulajdonában.)

Interjú Sz. Antal gyári munkással, 2015. Készítette Kiss András. (A szerző tulajdonában.)

Interjú P. Kálmán gyári munkással, 2015. Készítette Józai Attila – Kiss András. (A szerző tulajdonában.)

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Belényi Gyula 1993: *A sztálini iparosítás emberi ára. Foglalkozási átrétegződés és belső vándorlás Magyarországon (1948–1956)*. Szeged.
- Belényi Gyula 2009: *Az állam szorításában. Az ipari munkásság társadalmi átalakulása Magyarországon 1945–1956*. Szeged.
- Belényi Gyula – Sz. Varga Lajos (szerk.) 2000: *Munkások Magyarországon 1948–1956*. Budapest.
- Kiss András 2007: A Csepel Autógyár történetéről. *Múltunk* 2. 50–65.
- Kiss András 2010: A baráti, szocialista vizsgálat, kontra hűtlen kezelés alapos gyanúja. *Archivnet* (10.) 5. http://www.archivnet.hu/hetkoznapok/a_barati_szocialista_vizsgalat_kontra_hutlen_kezeles_alapos_gyanuja.html – utolsó letöltés: 2015. június 14.
- A Magyar Dolgozók Pártja határozatai* 1998: (Főszerk. Izsák Lajos.) Budapest.
- Magyarország helységnevtára* 1951. Budapest.
- Pittaway, Mark David 1998: *Industrial Workers, Socialist Industrialisation and the State in Hungary, 1948–1958*. (PhD Thesis.) Liverpool.
- Pittaway, Mark David 2003: Az állami ellenőrzés társadalmi korlátainak újraértékelése: az ipari dolgozók és a szocialista diktatúra Magyarországon, 1948–1953. In: Horváth Sándor – Pethő László – Tóth Eszter Zsófia (szerk.): *Munkástörténet, munkásantropológia. Tanulmányok*. Budapest, 71–82.
- Pető Iván – Szakács Sándor 1985: *A hazai gazdaság négy évtizedének története 1945–1985*. I. kötet. *Az újjáépítés és a tervutasításos irányítás időszaka*. Budapest.
- Rákosi Sándor 1985: Normarendezések 1948–1950. In: Molnár János – Orbán Sándor – Urbán Károly (szerk.): *Tanulmányok a magyar népi demokrácia negyven évéről*. Budapest, 201–219.
- Varga László 1994: *Az elhagyott tömeg 1950–1956*. Budapest.
- Varga Zsuzsanna 2012: Mít ér a munkás, ha paraszt (is)? A falusi munkásság és a hatalom a Kádár-korszakban. *Korall* (13.) 49. 37–57.