

KISS ANDRÁS

## A Csepel Autógyár történetéről

Magyarországon a rendszerváltás óta eltelt másfél évtizedben – alapvetően a politikai-ideológiai korszakváltás miatt – az üzem- és gyártörténetírás visszafejlődött. Természetesen azóta is születtek gyártörténet jellegű írások, de számuk meg sem közelíti a Kádár-korszakban elkészültekét.<sup>1</sup> Ráadásul – eltekintve egy-két lelkes helytörténész munkájától – a jelenkor-történeti kutatásokban ma sem rendelkezünk modern szemléletű gyártörténeti munkákkal.<sup>2</sup>

A történetírásnak ezt az ágát vállalat- vagy vállalkozástörténetnek is nevezik, de kiterjedhet a bankok, a kereskedelmi intézetek történetének kutatására is. Máshonnan nézve a helytörténethez és a társadalomtörténethez áll a legközelebb, hiszen a gyárak a munkahelyteremtéssel bekapcsolódtak a települések életébe, így azok társadalmi–politikai struktúráit alapjaiban változtatták-határozták meg.

A szocialista időszak üzemtörténet-írásának kiemelt támogatottsága azon az ideológiai tételre alapult, hogy a „munkásosztály” a rendszer leginkább privilegizált társadalmi csoportja.<sup>3</sup> A Kádár-korszakban megjelent

<sup>1</sup> Az üzemtörténet-írás fő műhelye a Magyar Történelmi Társulat 1967-ben megalakult Üzemtörténeti Szakosztálya volt.

<sup>2</sup> Az elmúlt pár esztendőben megjelentek új, munkáséletmód-kutatással is foglalkozó kötetek. Lásd például HORVÁTH Sándor–PETHŐ László–TÓTH Eszter Zsófia (szerk.): *Munkástörténet – munkásantropológia*. Napvilág Kiadó, Budapest, 2003; HORVÁTH Sándor: *A kapu és a határ: mindennapi Sztálinváros*. MTA Történettudományi Intézete, Budapest, 2004. A helytörténeti kutatásról lásd GLATZ Ferenc: Legújabb kori történetírásunk néhány kérdése és a helytörténeti kutatás. In: Uő (szerk.): *Helytörténeti tanulmányok és krónikák a felszabadult Magyarország történetéből*. Zrínyi Kiadó, Budapest, 1971; Uő: Helytörténeti forráskiadásunk módszertani kérdéseiről. *Századok*, 1971/5. 1100–1109.; Uő: Jelenkortörténet és jelentörténet. In: VALUCH Tibor (szerk.): *Hatalom és társadalom a XX. századi magyar történelemben*. Osiris Kiadó–1956-os Intézet, Budapest, 1995. 17–27.

<sup>3</sup> Hanák Péter viszont az üzemtörténet-írás megkérdőjelezésére keresett magyarázatot, és úgy ábrázolta, hogy ez Magyarország viszonylagos ipari elmaradottságára vezethető vissza. HANÁK Péter: Az üzemtörténet

üzemtörténeti munkák *egy része* ennek megfelelően propagandamunka lett, és valójában nem törekedett a munkásság helyzetének ábrázolására – ellentétben például a *Magyarország felfedezése* című könyvsorozat szerzőivel, akik a hivatalos beszédmódnak is megfelelő kötetekbe rejtették kritikájukat, vagy a szamizdatban megjelent munkástanulmányok íróival, akik kutatásaikkal bizonyítani akarták: a munkásoknak annak ellenére sanyarú a helyzetük, hogy a propaganda szerint munkásállamban élnek.

Tanulmányomban a magyar teherautó-gyártás egyik szimbólumának tekintett Csepel Autógyár 1949-es megalakulását, annak előzményeit mutatom be, majd elemzem a gyár gyors fejlődését az 1950-es években, és két, egykor ott dolgozó munkással készített interjúk alapján azt: hogyan hatott ez a gyári munkások élet- és munkakörülményeire.<sup>4</sup> Az egykor ott dolgozókkal folytatott beszélgetések során négy témakörből tettem fel kérdéseket; ezek a következők voltak: 1. gyermekkor, család és származás; 2. mikrotörténet: a település, a falu; 3. a megélt történelem, háború; 3. munkahely, gyárral kapcsolatos kérdések; 4. társas kapcsolatok, szabadidő eltöltése, életmód.<sup>5</sup> Kérdéseim többnyire célirányosak voltak, de mindig arra törekedtem, hogy az interjúk kötetlen élménybeszámolókká váljanak. A beszélgetések elején arra kértem interjúalanyaimat, meséljenek a gyárral kapcsolatos emlékeikről, mert egykori munkahelyük történetét akarom megírni.

## A gyár „előtörténete”

A Csepel Autógyár elnevezése ellenére nem köthető Nagy-Budapest 1950-ben kialakított csepeli peremkerületéhez, nevét – annak ellenére, hogy volt kapcsolata a Csepel Vas- és Fémművekkel – mindössze területi elhelyezkedése indokolta.<sup>6</sup>

Szigetszentmiklós és a közvetlen környezetében (5 kilométerre) fekvő, tőle nagymértékben különböző Szigethalom (ez utóbbit csak 1950-ben

---

kutatásának problémái. In: INCZE Miklós (szerk.): *Az üzemtörténet-írás kérdései. Elméleti és módszertani tanulmányok*. Magyar Történelmi Társulat Üzemtörténeti Szakosztálya, Budapest, 1979. 47–67.

<sup>4</sup> A témából adódóan kitekintek a gyár 1960-as, 1970-es évekbeli történetére is. A Csepel Autógyár történetével többnyire jubileumi alkalmakra készült propagandakiadványok és reklámbrosúrák foglalkoztak. Kivéve JUHÁSZ István–BÖHM Antal–PÁL László: *Bejáró munkások a Csepel Autógyárban*. Szakszervezetek Elméleti Kutatóintézete, Budapest, 1975.

<sup>5</sup> Vö. TÓTH Eszter Zsófia: Munkásság és oral history. *Múltunk*, 2005/4. 78–99.

<sup>6</sup> Korábbi nevén Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt., illetve 1950 után Rákosi Mátyás Művek.

nyilvánították községnek, korábban mindössze telepi ranggal bírt) települések fejlődésüket a gyárnak köszönhették. Szigetszentmiklósról 1892-től – a HÉV üzembe helyezésétől – kezdve a lakosok nagy része, az egykori mezőgazdasági munkások budapesti gyárakba, többek között a Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt.-be jártak dolgozni.

Szigethalom életében döntő változást jelentett a Dunai Repülőgépgyár felépítése.<sup>7</sup> A korábban Weiss Manfréd Repülőgép- és Motorgyárnak nevezett, Tökölhöz legközelebb elhelyezkedő gyárkomplexum 1928. július 9-én alakult meg. A nyersanyagot, szerszámokat, a gyártáshoz szükséges különféle gépeket a Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt. anyavállalat adta. A Dunai Repülőgépgyár Rt. nevet 1941. július 19-én vette fel, amit 1941 júniusában egy magyar–német repülőipari szerződés megkötése előzött meg. A gyár és a repülőtér fejlesztését egyértelműen a német hadiipar egyre növekvő igényeinek minél teljesebb körű kielégítése kívánta. 1944. április 3-án és 13-án angol-amerikai repülőgépek bombatámadást hajtottak végre a részvénytársaság ellen: ennek során szinte az összes üzem megrongálódott. Ezután a gyárat áttelepítették. A berendezéseket 1944 nyarán Kőbányára és Budatétényre légvédelmi pincékbe vitték, majd november 15-e után Bécsbe, Ausztriába szállították át. A gyártelepet (Horthy-ligetet) 1945. január 12-én érték el a szovjet csapatok. 1945. november és 1946. április 1. között a gyárban szovjet katonai tehergépjárműveket javítottak.<sup>8</sup>

1946. november 13-án a Dunai Repülőgépgyár Rt. jóvátétel fejében (mint korábban magyar–német tulajdon) a Magyarországi Szovjet Javakat Kezelő Hivatal irányítása és ellenőrzése alá került, majd 1948-ban államosították.<sup>9</sup> Ezután kezdtek foglalkozni repülőgépmotorok javításával és gyártásával is, a repülőgépgyártás azonban politikai döntés miatt nem indult meg; helyette tehergépkocsik készültek.

A Dunai Repülőgépgyárnak döntő szerepe volt a későbbi Csepel Autógyár megalapításában, hiszen a telephelyek, a dolgozók, az átruházott vagyon és a gépi berendezések egy része – bár a bombázások miatt zöme romos, értékcsökkent állapotban – rendelkezésre állt. Az új vállalat (a Csepel Autógyár) alapításáról a Népgazdasági Tanács 1949. október

<sup>7</sup> A település történetéről bővebben lásd *Tanulmányok a Ráckevei járás múltjából*. Kiadja az MSZMP Ráckevei Járási Bizottsága és a Ráckevei Járási Tanács V. B., Ráckeve, 1972. 269.

<sup>8</sup> KOVÁTS Lajos: *A Dunai Repülőgépgyár Rt. története*. Magyar Történelmi Társulat, Üzemtörténeti Szekció, Budapest, 1985. 20. 47., 91., 103.

<sup>9</sup> A 2990/1948. sz. kormányrendelet (1948. április 8.) intézkedett a Dunai Repülőgépgyár állami kezelésbe vételéről. 1949. március 18-án létrejött a Dunai Repülőgépgyár Nagyvállalat (115/1949. M. T. határozat).

26-i ülésén döntöttek, a határozatot 1949. november 3-án hirdették ki.<sup>10</sup> Az alakuló nemzeti vállalat átvette a 100%-ig állami tulajdonban lévő Dunai Repülőgépgyár Rt. telepét, ingatlanait és beruházott vagyonát; fő feladata a magyar gépjárműgyártás fejlesztése lett.<sup>11</sup> Az alapítók között volt Pentelényi János, a szakmájában elismertnek számító főkonstruktor, és Rákosi Mátyás sógornője, a szovjet műegyetemet végzett és később a gyár első vezérigazgatójának kinevezett Bíró Ferencné (mindketten megbízható kádernek számítottak).<sup>12</sup>

A Csepel Autógyár megszervezésével egy időben indult meg az épülő gyár tervezése, néhány hét különbséggel pedig a meglévő romos épületek helyreállítása és az építkezés, amellyel 1952-re lettek készen.<sup>13</sup>

Ugyanezt a történetet más perspektívából mutatja a D. Imrénével készített interjú (ő mind a Dunai Repülőgépgyárban, mind a Csepel Autógyárban dolgozott). Elmondása szerint szülei munkát kerestek, és ezért telepedett le a család Csepelen a 1920-as évek első felében. Ő 1924-ben látta meg a napvilágot. Az édesapja rendőrként el tudott helyezkedni Csepelen, édesanyja háztartásbeli volt. A család többi tagja Solton maradt. A beszélgetés alapján úgy tűnik, hogy D. Imréné családja Csepelre történő bevándorlásukat társadalmi felemelkedésként élte meg. (Ez egybevág a szociológiai irodalom vonatkozó téziseivel.)<sup>14</sup> Úgy jelentette meg, hogy az 1930-as, 1940-es évek nehéz megélhetési körülményei miatt munka mellett, magánúton kellett elvégeznie a négy polgárit, majd a gyors- és gépíróiskolát. Kérdésemre, hogy ha Csepelen lakott, miért nem a Weiss Manfréd Vas- és Fémművek Rt.-ben dolgozott, azt válaszolta, hogy a „jó fizetés” vonzotta, valamint azt, hogy édesapjának jó összeköttetései voltak a repülőgépgyárral. Tehát döntésében a kapcsolati tőke szerepét és az anyagi biztonságot hangsúlyozta.

<sup>10</sup> Az alapítás pontos idejére vonatkozólag két dátumot említenek: november 18-át – RACSKÓ István (szerk.): *Három évtized. A Csepel Autógyár rövid története*. Szigetszentmiklós, 1979. –, illetve november 19-ét – BOROS Jenő: Magyar teher. „Milyen autógyár az, amelyik nem gyárt autót?” *Népszabadság*, 2004. november 24. Alapul a Népgazdasági Tanács Határozatainak Tárá, a kihirdetés időpontját, azaz november 3-át kell vennünk. 322/16/1949. N. T. sz. határozat. *Népgazdasági Tanács Határozatainak Tára*. 1949. november 3.

<sup>11</sup> Magyar Országos Levéltár (a továbbiakban: MOL) XIX–A–19–b. Népgazdasági Tanács üléseinek napirendi jegyzékei. 1949. A Csepel Autógyár N. V. alapításának indoklása. 1949. október 26.

<sup>12</sup> Az egykori gyáralapítók teljes névsorához lásd *Három évtized*. I. m. 43–46.

<sup>13</sup> MOL, XIX–A–30–a. 56. doboz. I/602. I–1–054/1950. Csepel Autógyár iratai 1950–1953. – Az Állami Ellenőrző Központ (ÁEK) jelentése a Csepel Autógyár N. V. építkezésénél megtartott rendkívüli vizsgálatról. Uo. ÁEK. I/602.

<sup>14</sup> RÓBERT Péter: Mobilitási és reprodukciós folyamatok a magyar társadalomban. *Valóság*, 1987/10. 38.

Az 1944. áprilisi bombázások alatt a családnál, Solton találtak menedéket. D. Imréné 1949 novemberében a gyár szanálásával egy időben automatikusan került a Csepel Autógyárba – az interjúszituációban hangsúlyozta is, hogy alapító tag volt. Úgy ábrázolta, hogy nem protekcióval került a gyárba, hanem mert munkájával meg voltak elégedve. Hangsúlyozta, hogy titkárnőként a Végszereldében több magas beosztású személlyel napi kapcsolatban állt, személyesen ismerte Bíró Ferencné vezérigazgatót is. Elmondta: mivel jó volt akkoriban a közlekedés (a Csepelről induló 38-as busz gyorsan kiért Szigethalomra), ezért nem akartak oda kiköltözni. Elbeszélése szerint azért sem, mert férje (akivel 1949-ben kötött házasságot) nem szeretett volna kertes házba költözni, kertészkedni, ugyanis menekült a falusi gyökerektől, noha egy-két havi fizetésből (közel 1500 forintból) 400 négyszögöles telket lehetett volna venni. Amikor 1951-ben megszületett első gyermekük, kilépett a gyárból.<sup>15</sup>

## A gyár infrastrukturális, tájformáló hatásai

A gyár 1949. végi megalakulásakor rohammunkával indult meg a tehergépkocsik gyártása. Az ötéves terv ösztönözte iparosítás – és nem utolsósorban a hadsereg – minél több tehergépjárművet, szállító- és vontatógépet igényelt. A gyors felfutásból eredően a gyárnak a legkülönbözőbb problémákkal kellett szembenéznie (úthálózat, létszám- és lakáshiány). A volt Dunai Repülőgépgyár területét és az épülő Csepel Autógyár telephelyét az alapítás kezdetén közel 400, zömében fiatal szak- és betanított munkás vette birtokba. Lényegében ez a csoport alapozta meg Szigetszentmiklós-gyártelepen a munkáskollektívát.<sup>16</sup>

A Csepel Autógyár összlétszáma 1955-re már elérte a tízezer főt. Az óriási munkáslétszám mellett egy túlszervezett és túlbürokratizált apparátus működött, amely az egész vállalatkomplexumot irányította.<sup>17</sup> Ráadásul a gyár vezetőségébe a felső párt- és gazdasági szervek nem mindig a legalkalmasabb személyeket nevezték ki: a többnyire műszaki végzettségű felsővezetők mellett például a termelési főosztály vezetője egy kárpitos, a pénzügyi főosztályé egy középiskolai tanár lett (fizet-

<sup>15</sup> Interjú D. Imrénével, 2006. október 16. Készítette: Kiss András. – Gyermekek születése esetén az édesanyáknak a gyár 6 hét fizetett pihenőidőt biztosított, ami után munkába kellett állni.

<sup>16</sup> MOL XIX-A-30-a. 56. d. I602. Az úgynevezett munkáskollektíva a következő beosztásokból állt: szakmunkás, betanított, segédmunkás, átképzős, ipari tanuló, kisegítő és szellemi munkát végzők.

<sup>17</sup> Uo. 57. doboz. I. 13. – 602/1953.

sük havi 2400 forint volt és ehhez járult még a prémium).<sup>18</sup> A gyár osztályain és szervein kívül a legfontosabb a Magyar Dolgozók Pártja Csepel Autógyári Bizottsága és az 5–8 tagból álló ügyvezetőség volt, amely tanácsadó testületként funkcionált.<sup>19</sup> A gyár erősen túlméretezett apparátusa a munkások és a felsővezetők közötti személyes konfliktusok sokaságát eredményezte, ami több esetben megbénította a gyár „kommunikációs rendszerét”, nehezítette a termelést. 1953 nyarán felülvizsgálták az országos beruházási előirányzatot, és 16,8 milliárd forintról 1954-re 11,8 milliárdra csökkentették; az ötéves tervben meghirdetett és a Csepel Autógyár fejlesztésével kapcsolatos beruházásokra (lakás- és munkásszálló-építésekre) emiatt nem is került sor.

Szigetszentmiklós és Szigethalom az ötvenes években kibontakozott iparosítási és területfejlesztési koncepció mintapéldái voltak. Azért válhatott e két település a fejlesztések gócpontjává, mert közel vannak Budapesthez, emellett a Csepel Autógyár a ráckevei járás és Pest megye legnagyobb ipari létesítményévé vált. Szigetszentmiklós területén bolgárrendszerű gazdálkodást folyt kb. 170 hektáron, aminek feleslegéből Budapest lakossága is részesedett. A település tehát teljes egészében mezőgazdasági jellegű volt.<sup>20</sup> Lakossága 1949. január 1-jén 6495 fő volt. A település környékének forgalmában változást idézett elő a tököli szovjet repülőter bővítése (1950-ben), mivel a Csepel és Tököl közötti utat meghosszabbították, a forgalom a repülőtér délkeleti irányú megkerülésével bonyolódott le. A gyárból kiágazó másik jelentős iparvágány (az első Budapest–Józsefváros, a második Taksony felé) a tököli szovjet katonai repülőtérig vezetett.<sup>21</sup> Az 1951-ben 3725 m hosszú, villamosított fő iparvágányhoz két, oldalról bekötött rakodóvágány csatlakozott. Szigetszentmiklós és a gyár vasúti összeköttetései tehát kiválóak voltak, hiszen a község szélén vezetett és vezet el napjainkig a Budapest–Közvágóhíd-

<sup>18</sup> Uo. 56. doboz. I-602. A gyár első vezérigazgatójának ekkor a havi fizetése 3000 Ft + prémium volt a tervteljesítéstől függően.

<sup>19</sup> Uo.

<sup>20</sup> MOL XXVI-A-1. 14. doboz. 06481. Szigetszentmiklós városfejlesztési programjavaslat. Szigetszentmiklós 1949 előtti foglalkozási megoszlása a következő: 52%-a iparos, 40%-a mezőgazdasági és 8%-a egyéb kategóriába volt sorolható. Szigetszentmiklóst Cegléddel, Váccal és Gödöllővel párhuzamosan kívánták fejleszteni, területrendezési terve pedig „új szocialista város” alapjainak lerakásáról szólt (Doroggal és Esztergommal egyetemben). 1951-ben Szigetszentmiklósan mezőgazdasággal foglalkozott a lakosság 75. iparral és egyébvel 25%-a. A Csepel Autógyár mellett a településen még két malom volt, amelyek elsősorban mezőgazdasági munkásokat foglalkoztattak.

<sup>21</sup> 1951 novemberében a magyar hadsereg légierője Taszárra költözött, a tököli repülőteret pedig a szovjetek vették át.

ról Ráckeve-re tartó HÉV, amely leginkább a budapesti kerületekből a Csepel Autógyárba ingázó munkásokat szállította.<sup>22</sup> A másik közlekedési és szállítási út a Duna volt. A csepeli Duna-ágon egy hajóállomás volt, amely a személyforgalom szempontjából jelentéktelennek bizonyult, azonban ez számított a legolcsóbb és leggazdaságosabb zöldségszállítási módnak Budapestre. Mivel Szigetszentmiklós Budapest közelében fekszik, lehetővé vált (elsősorban) olyan üzemek létesítése, amelyek a csepeli gyáregységekkel kooperáltak.<sup>23</sup>

## Vállalati lakáelosztás és munkásszállás

A felszabadulás után Magyarországon országos és helyi szinten óriási mértékű lakáshiány mutatkozott. Az országban 1949-es adatok szerint közel 1,8 millió lakóház, valamint lakóépület volt, pedig erre az évre többségében helyreállították a háború által megrongált épületeket. A lakásszükséglet csökkentését a lakások „tömegtermelésével” kívánták megoldani.<sup>24</sup>

A Csepel Autógyár rohamszerű fejlődésével párhuzamosan gondoskodni kellett megfelelő számú lakás, lakóépület biztosításáról. A munkások elszállásolásának problémáját tetézte, hogy a gyár szociális osztályát csak meglehetősen későn, 1952 elején szervezték meg. Ezen felül a környező településekre áramló lakosságot, a dolgozók családtagjait is el kellett helyezni, Szigetszentmiklós és Szigethalom pedig mezőgazdasági és vidékies jellegéből adódóan erre nem volt alkalmas. E két községben nem voltak emeletes házak, több száz munkást is befogadni tudó épületek, ezért munkásszállót akartak építeni, elkészültéig pedig ideig-

<sup>22</sup> MOL XXVI-A-1. 41. d. TERINT.

<sup>23</sup> Uo. 21. doboz. – Szigethalomról a következőkben nem szólok, mivel szerepe a gyár létrejöttének időszakában elenyésző volt. A Csepel Autógyárba 1950-ben még mindössze kb. 100 munkás járt innen dolgozni, míg Csepelre, a Rákosi Mátyás Művekbe 600 fő. Ez azért is soknak tűnhet, mert 1950 szeptemberében Szilágyi-telep lakossága csak 2200 főt tett ki (uo. XXVI-A-1-064/4-1950. 14. doboz.). Szigethalom lakossága az 1960. évi népszámlálás adatai alapján 2826 fő volt, amelyből 574 fő 1949. január 1-je után született, helyben lakott 1148, nem helyben lakott 1104 fő. Az aktív keresők száma 1531 volt, amelyből 1003 a lakóhelyén (valószínűsíthetően az autógyárban), 518 pedig lakóhelyén kívül dolgozott (feltehetően a Csepel Művekben). *Központi Statisztikai Hivatal, 1960. évi népszámlálás adatai. A keresők munkahelye és lakóhelye.* 9. k. 1963. 326. Továbbá tájékozódásként lásd *A munkások helyzete az ipari vállalatoknál.* KSH, Budapest, 1961/3. 207.

<sup>24</sup> HORVÁTH Sándor: A magyar társadalom életformája a fordulat éveiben, 1945–1949. In: FEJTL István–LZSÁK Lajos–SZÉKELY Gábor (szerk.): *Fordulat a világban és Magyarországon 1947–1949.* Napvilág Kiadó, Budapest, 2000. 348., 350.

lenes megoldást találni. Az első ötéves tervben erre bizonyos összeget elkülönítettek, ám a beruházások leállítása miatt annak csak egy részét használták fel.<sup>25</sup>

Lakótelepet és munkásszállót Szigetszentmiklóson építettek. A munkásszálló (amelyben 2-3 személyes szobákat kívántak kialakítani) terveit 1950. január 4-én vitatták meg,<sup>26</sup> és ebben a hónapban el is kezdték az építkezést. A kétszintes épületet 1950. november 7-én avatták fel, ám a 120 férőhely kevésnek bizonyult.<sup>27</sup>

A Szakszervezeti Bizottság és a gyárigazgatóság 1952-ben úgy határozott, hogy a munkásszálló földszinti lakásait átalakítják Ipari Technikumnak, ezért 50 főt ki kellett költöztetni. Egyeseket, elsősorban győrieket, Szigethalmon magánlakásokban helyeztek el, 10 embert meg „felkértek”, hogy vállalja a napi ingázást. Összesen 20 munkás a szigetszentmártoni üdülőbe került.<sup>28</sup> A gyár vezetősége úgy vélekedett ugyanis, hogy 200 fő képzése az Ipari Technikumban lényegesen fontosabb feladat, mint az, hogy 70-80 dolgozó közvetlenül a gyár mellett lakjon. Azt állították, hogy a munkásoknak ez csak annyiból hátrányos, hogy távolabbról kell bejárniuk, továbbá nincsen központi fűtés és melegvíz.<sup>29</sup> Az intézkedés és magyarázata cinikusnak tűnik.

A gyár bizonyos estekben saját hatáskörében döntött egyes dolgozók elhelyezéséről, de a lakásokat alapvetően a tanácsok utalták ki. A vezetők azoknak, akik nem tudtak szállást találni, Szigethalmon tanyát bérelt (Ballótanya), ahol mostoha körülmények között tizenketten laktak. 1951-ben javasolták, hogy Szigetszentmiklóson romos lakóépületeket állítsanak helyre, és ott helyezték el azokat, akiknek lakását kisajátított-

<sup>25</sup> MOL XXIX-F-1-h-0098. 12. d. Bizonyos tervezett beruházásokhoz (például szürkevasöntöde) kapcsolódóan tételesen ismertették a lakásépítésre szánt, milliós nagyságrendű összegeket, amelyekről az Országos Tervhivatal rendelkezett (uo. XXVI-A-1-064/7. 23. d.).

<sup>26</sup> Miklósi János fegyelmi bizottsági tag ekkor azt javasolta, hogy előbb egy csecsemőotthont építsenek, mert 60 anyáról tud, akik szomszédokhoz adják be gyermekeiket, amikor dolgozni mennek, ráadásul ingáznak. Politikatörténeti és Szakszervezeti Levéltár, Szakszervezetek Központi Levéltárának anyaga (a továbbiakban: PIL SZKL) 47. f. 1868. ő. e. Jegyzőkönyv a Csepel Autógyár munkásszálló tervének megvitatásáról. 1950. január 4.

<sup>27</sup> *A húszeszedik. A Csepel Autógyár öt esztendeje.* Nehézipari Kiadó, Budapest, 1954. 58.

<sup>28</sup> A szigetszentmártoni üdülő funkciójából adódóan a törvényben előírt követelményeknek sem felelt meg, mert fűteni csak a társalgót lehetett, a tisztálkodást csak lavóról tudták elvégezni. A munkások több esetben panasszal fordultak a Munkásellátási Osztályhoz lakás- és életkörülményeik kritikus állapota miatt. MOL XXVI-A-1-064/7. 23. d.

<sup>29</sup> Uo. XIX-A-30-a. I/602. 57. doboz. A központi fűtés és melegvíz-szolgáltatás hiánya önmagában is óriási hátrányt jelentett a Csepel Autógyár munkásai számára, főleg abban az esetben, ha a gyárban sem tudtak mosakodni. A kezdeti időszakban többnyire erre sem volt lehetőség.



ták a lakótelep-építkezések miatt, de végül ezt sem valósították meg.<sup>30</sup> 1953-ig összesen 400 lakást építettek fel Szigetszentmiklóson.<sup>31</sup> Ezzel együtt a lakásprobléma oka volt az is, hogy több olyan épületet, amely alkalmas lett volna lakásnak, óvodának, bölcsődének, orvosi rendelőnek használtak.

A munkásszálláson kívül egy másik „kategória” is létezett, az úgynevezett szolgálati lakás. Ezeket a lakásokat a gyárigazgatóság elsősorban a gyár vezetőinek utalta ki. A Csepel Autógyár lakásügyeivel az Autó- és Traktoripari Tröszt (ATIT) Személyzeti osztálya kiemelten foglalkozott, mert úgy ítélték meg, hogy a Csepel Autógyár helytelen lakásgazdálkodási politikát folytatott.<sup>32</sup>

## Ingázás és életmód

Az 1940-es évek végén radikálisan megváltozott a magyarországi ipari munkaerőpiac. Százerek vándoroltak el, főleg az Alföldről és a Dél-Dunántúlról.<sup>33</sup> A nehézipar felfutásával és az újjáépítés kibontakozásával, majd az ötéves terv további erőltetésével a parasztszármazású, mezőgazdasági munkából élők számára mobilitási lehetőséget kínált a nagyipari munkavállalás, ez azonban együtt járt azzal, hogy vállalniuk kellett az ingázást, annak minden nehézségével együtt.<sup>34</sup>

A munkahely és a lakóhely közötti, órákat igénybevevő napi ingázás (bejárás) igen széles társadalmi réteget érintett. Az erre kényszerültek

<sup>30</sup> Uo. XXVI-A-1. 1950–1953. 25. d. TERINT. Szigetszentmiklósi lakótelep-lakásépítkezése, Szigetszentmiklós komplex lakásberuházása.

<sup>31</sup> Uo. XXVI-A-1-06481-1950, 14. d. A szigetszentmiklósi lakótelep építkezései már 1950-ben elkezdődtek, és párhuzamosan folytak a gyorsvasút fejlesztésével. A lakótelep folyamatosan bővült, a nagyközségeit elkezdték *Autóváros* néven emlegetni. A lakótelep később a József Attila lakótelep nevet vette fel. Csak 1953-ban sikerült a tervet teljesíteni, amikor is 274 lakást adtak át a dolgozóknak.

<sup>32</sup> Uo. M-KS 276. f. 95. cs. 111. ő. e.

<sup>33</sup> BELÉNYI Gyula: Fordulat a munkaerőpiacon az 1940-es évek végén és a nagyipari munkásság helyzete az 1950-es években. In: *Fordulat a világban és Magyarországon*. I. m. 169–170.

<sup>34</sup> A társadalmi mobilitás kérdéseiről lásd HARCZA István: Társadalmi struktúra és mobilitás az 1949. évi népszámlálás adatai alapján. *Demográfia*, 1974/2. 195–202.; ÖRKÉNY Antal: A társadalmi mobilitás történelmi perspektívái. *Valóság*, 1989/4. 20–33. A korszakban a munkaerő két legnagyobb forrását a faluról elvándorló parasztok, valamint a munkába álló nők alkották. BAJÁK László–SOMOGYI Gyula (szerk.): *A szociális gazdálkodás feketekönyve. Elvesztegetett évtizedek*. Business Klub, Budapest, 2002. 56.; PALASIK Mária: A nők tömeges munkába állítása az iparban az 50-es években. In: PALASIK Mária–SÍPOS Balázs (szerk.): *Házastárs? Munkatárs? Vetélytárs? A női szerepek változása a 20. századi Magyarországon*. Napvilág Kiadó, Budapest, 2005, 78–100.

helyzete hátrányosabb volt, mint nem ingázó dolgozótársaiké. A bejárásnak – a Kádár-korszakbeli szociológiai vizsgálatok szerint – voltak objektív és szubjektív okai. Objektív oknak minősíthető a vidéki munkalehetőségek hiánya, a városi-ipari üzemek munkaerő-kereslete, a nagyváros szívóhatása; szubjektív oknak tekinthető a továbbtanulási, felemelkedési vágy (karrier), a vonzó városi életforma és a jobb elhelyezkedési lehetőség.

Az első alapos, a Szakszervezetek Pest megyei Tanácsának kezdeményezésére induló és a Szakszervezetek Elméleti Kutatóintézete Rétegpolitikai osztálya által készített, a bejáró munkások élet- és munkakörülményeire vonatkozó kutatások eredményei 1975-ben jelentek meg. A vizsgálatban bejárónak tekintették mindazokat, akik közigazgatásilag más helységben dolgoztak, mint ahol bejelentett lakásuk volt; helyben lakónak pedig az üzem területi elhelyezkedéséből adódóan a Szigethalmon és Szigetszentmiklóson lakó munkásokat.<sup>35</sup>

Levéltári kutatásaim alapján Szigetszentmiklós–Gyártelep irányba összesen öt olyan útvonalat sikerült rekonstruálnom, amelyeken jelentős „vándorforgalom” bonyolódott le. Ezen útvonalak többsége Pest megye déli részéről érte el Szigetszentmiklós–Gyártelepet, a gyárközpontot, de létezett egy út Budapest felől is.<sup>36</sup> A Területrendezési Intézet (TERINT) illetékesei öt év alatt (1955-ig) 5460 új dolgozó munkába állításával számoltak; azt tervezték, hogy a Duna–Tisza közének mezőgazdasági munkaerő-feleslegéből összesen 2900 főt fognak biztosítani, így Szigetszentmiklós nagyközség lakossága 16–17 ezerre növekedne.<sup>37</sup>

<sup>35</sup> A dolgozókat kérdőíves módszerrel is vizsgálták a következő szempontok alapján: 1. a bejáró munkások foglalkozási, demográfiai összetétele és mozgása (lakóhely, életkor, gyermekek száma, családi állapot); 2. a bejáró munkások szociális élettere (a lakások nagysága, azok felszereltsége, a családok anyagi viszonyai); 3. kulturális és egészségügyi ellátottság (iskolai végzettség, szakmai képzés, kulturális aktivitás és szabadidő, tömegkommunikációs eszközök használata); 4. társadalmi és politikai aktivitás (mozgalmi, tömegszervezeti); 5. a bejárás objektív és szubjektív okai; 6. a dolgozókkal készített interjúk megállapításai. A kutatás eredményeiről lásd JUHÁSZ István–BÖHM Antal–PÁL László: i. m. 58.

<sup>36</sup> MOL XXVI-A-1-06481. 14. doboz. Az első irány (nevezhetjük munkáshullámnak is) a Csepel-szigetről érte el Gyártelepet. Települései, ahonnan jelentős számú munkástömeg vándorolt: Ráckeve, Szigetszentmárton, Szigethalom, Tököl. A 2. útvonal: Kiskunhalas, Pereg, Dömsöd; a 3. útvonal: Alsónémedi, Bugyi irány; a 4. út: Lajosmizse, Dabas, Gyón, Sári, Örkény, Ócsa; az 5.: Nagykőrös, Cegléd, Pilis, Monor, Üllő. Taksony és Dunaharaszti a 4. és 5. útirány találkozásánál fekszik. 1952-ben naponta 2960, 1954-ben már 4390 dolgozó járt be naponta a Csepel Autógyár központi gyártelepére; ekkor az első irányból kb. 1410, a másodikból 400, a harmadikból 300, a negyedikből 1080, az ötödikből 1200 fő.

<sup>37</sup> A gyár vezetése erre az eshetőségre gondolva kiszámolta, hogy ekkora lakosságnövekedés esetén minimum 1900 lakás szükséges a 3900 szobával.

Az 1950-es évek közepén a munkások nagy része a lakáshiány miatt lakóhelye és a Csepel Autógyár között ingázott. Az 1960-as, 1970-es évekre a helyzet csak annyit változott, hogy a lakáshiány ugyan csökkent, ám továbbra is sokan rendszeresen bejártak.<sup>38</sup> Az 1970-es évek végére a Csepel Autógyár vonzáskörzetébe már 36 község tartozott. Innen és a gyár kolóniáiról (Szigetszentmiklós és Gyártelep) sokan jártak be a központi üzembe, ahol ekkor már csaknem 12 ezren dolgoztak.<sup>39</sup> A többiek gyakran lerobbant, egészségtelen, túlzásfolt lakásban, társbérletben, albérletben, szükséglakásban vagy munkásszállón laktak.<sup>40</sup>

A Csepel Autógyárba bejáró munkások között is voltak napi bejárók és távolsági ingázók.<sup>41</sup> 1975-ben a gyár dolgozóinak 60%-a nem Szigethalmon és Szigetszentmiklóson lakott, hanem a gyár vonzáskörzetéhez tartozó községekben és Budapesten.<sup>42</sup>

Interjúim, úgy vélem, újabb támpontokat nyújtanak a gyári munkások életmódjának elemzéséhez. D. Imréné úgy ábrázolta, hogy 1949-től a napi ingázás számára nem jelenthetett akadályt. A már említett „jó fizetés” miatt (amelynek pontos összegére interjúalanyom nem emlékezett) megérte a bejárás, a korán reggeli kelés. Kérdésemre, hogy a fizetésből mire tellett, elmesélte, hogy szobakonyhás lakást vettek Csepelen, a Deák Ferenc utcában. A lakást berendezték, „konszolidált állapotokat” teremtettek. (Ez a lakástípus a „két szoba-összkomfort” mellett a legelterjedtebb volt.)<sup>43</sup>

A bejáró munkásoknak kevesebb idejük jutott a családra, művelődésre, tanulásra valamint a szórakozásra. D. Imréné sokadmagával azok közé tartozott, akiknek nem volt segítségük a gyereknevelésben. Egy, a szabadidejével kapcsolatos beszélgetés során interjúalanyom – eltűnődve a Csepel Autógyárban és a Rákosi Mátyás Művekben eltöltött évekről – a következőket idézte fel: „Amikor a gyárba mentünk, ott letettek bennünket, és aztán nekünk megszűnt a külvilág. Nekünk csak a munka volt a munkahelyen. Akkor nem volt még szabad szombat [...] Vasárnap kellett meg-

<sup>38</sup> 1960-ban a Ráckevei járásban (ahova a Csepel Autógyár is tartozott) az iparban foglalkoztatott aktív keresők száma 9624, járásban jelenlévő ipari munkások száma 15 785 volt. A 9624 aktív kereső közül 6707-en bejárók voltak. 1960. évi népszámlálás. I. m. 64.

<sup>39</sup> BOSSÁNYI Katalin: Termékváltás – lépésváltás. A termékszerkezet átalakításának tapasztalatai a gépipar három vállalatánál. *Társadalmi Szemle*, 1977/4. 71.

<sup>40</sup> *A szocialista gazdálkodás*. I. m. 56.

<sup>41</sup> Az 1970. évi népszámlálás adatai alapján csaknem egymillió ember lakóhelyétől mindennap a másik településen lévő munkahelyre utazott, Pest megyében például a helyben lakóknak több mint 50%-a más településre járt el dolgozni. MÓD Aladárné: „Bejáró” életmód – cél és valóság. *Társadalmi Szemle*, 1978/6. 67–68.

<sup>42</sup> JUHÁSZ István–BÖHM Antal–PÁL László: i. m. 6.

<sup>43</sup> A korabeli lakásvizonyokról bővebben HORVÁTH Sándor: *A magyar társadalom életformája*. I. m. 347–352.

csinálni a mosást, a takarítást és mindent. Emlékszem, hogy az a megálapodás volt közöttünk Imrével, hogy vasárnap délben senki nem ülhetett le ebédelni, amíg mindent el nem végeztünk közösen. Akkor leültünk szépen ebédelni. Nem volt szabad szombat. Ez megint egy jó dolog volt, amikor behozták. [...] Nagyon boldogok voltunk és nagyon örültünk, nagyon sokat jelentett az életünkben a szabad szombat. Hát olyanok voltunk, mint a rabszolgák. Mert tiszta ruha kellett, enni kellett.”

D. Imréné az interjúszituációban úgy jelenítette meg, hogy életében központi jelentőségű a munka – a nagyipari munkakörülmények között végzett és a háztartási (reprodukciós) munka egyaránt. Házasságát modernnek mutatta, mivel férje is kivette részét a háztartási munkából, megosztották a terheket. Másfelől azt hangsúlyozta, hogy számára a család volt a legfontosabb, és „tabusította”, mennyire át voltak politizálva a munkahelyek a korban, viszont hangsúlyozta, milyen gyorsan beilleszkedett a – korszak szóhasználatát felidézve – „a gyári kollektívába”.

D. Imréné elbeszélése szerint nem voltak barátkozó természetűek. Ő a csepeli református leánykörben tevékenykedett, emellett férje munkatársaival barátkoztak, kevés szabadidejükben kirándultak, vidékre utaztak, néha Pestre jöttek moziba vagy színházba.

Másik interjúalanyom, H. Ferenc munkás 1956-tól 1995-ig dolgozott Szigethalmon, így ő „törzsgárdadolgozó” volt. Iparoscsaládban nőtt fel, édesapja cipész, édesanyja háztartásbeli volt. A nagykanizsai gépipari szakiskola elvégzése után 1952-ben mint járműgépész két év szakmai gyakorlatra jelentkezett a Csepel Autógyárba. Az itteni tapasztalatok és a munkalehetőség miatt döntött a felköltözés mellett. 1956. július 2-án lépett be a gyárba, ahonnan kordedvezménnyel ment nyugdíjba. Dolgozott esztergályosként, majd négy hónap múlva marósként, volt szerzőjavító, szerelő, diszpécser, majd technikus lett. 1964-től a Gyártmányfejlesztési Főosztályra került tervezőmérnökként, és részt vett a Csepel Autógyár tehergépkocsijainak tervezésében. Amikor szabadidejéről kérdeztem, elmondta, hogy amíg nem nősült meg, szinte majdnem minden nap bement Pestre barátokkal, ismerősökkel szórakozni. Elmondása szerint ezt meg is tehetette, hiszen fiatal volt, lehetősége is volt rá. 1956 júliusa és 1961 szeptembere között (kivéve azt a két évet, amikor katona volt) a szigetszentmiklós-gyártelepi munkásszálláson lakott. Ekkor, házasságkötése után, feleségével Szigethalomra költözött.<sup>44</sup> Helybeli lakosként nagyobb lehetőségei nyíltak karrierjének építésére, sza-

<sup>44</sup> Interjú H. Ferencsel, 2006. október 17. Készítette: Kiss András. – H. Ferenc a mai napig Szigethalmon él, ellentétben D. Imrénével, aki végül Pesterzsébeten telepedett le.

badidejének eltöltésére, mint D. Imrénének. A munkásszállásról, az ott eltöltött időről és arról, miért nem sikerült a gyár lakótelepén lakást kapni, a következőket mondta: „Igen, a lakótelepre költözés. Arra fogták az embereket, hogy költözzenek be. Ez úgy 1950 és ’56 között volt. Azok kapták, akik megnősültek, gyerekük volt. Utána már nem nagyon, esetleg kapcsolat útján kaphatott.”

Az általa elmondottakból látható, hogy a helyi lakáskiutalást az 1960-as évek első felében is kontrollálta a gyár. A szálláson lakó munkások számára tehát kitörési lehetőségnek számított a helyben nőés és családalapítás (elmondása szerint egykori szigetszentmiklós–gyártelepi szállótársa, mert más lehetőséget nem látott a kitörésre, 1956-ban disszidált). Az, hogy helyben lakott, bejáró munkatársaival ellentétben nagymértékben megkönnyítette beilleszkedését mind a gyárban (munkahelyi identitás), mind Szigethalmon (lokális identitás). Beszélgetésünkben H. Ferenc hangsúlyozta, milyen sokfelé kirándultak. Hétfégekre a gyár buszt biztosított, azzal bejárták az országot, szinte minden pontjára eljutottak, állami gazdaságokban is voltak. Ahogy ő fogalmazott: „Pozitív, maradandó élményeim vannak. Nem éreztük azt a nagy elnyomást, amit mostanában emlegetnek. Ugyan külföldre nem lehetett rohangálni, de országon belül nem éreztették.” Azaz kiemelte: ellentétben a rendszerváltás utáni közvélekedéssel, ő nem tartja elnyomásnak a szocialista időszakot. Állítását azonban tompította azzal, hogy elismerte: külföldre nem lehetett utazni, de úgy jelenítette meg, hogy ő ezt nem élte meg bezártságként.

Az 1960-as évektől a „kulturális aktivitás” elsődleges színtere a Csepel Autógyár Művelődési Háza volt. Felépültéig a kulturális előadásokat a gyár igazgatósági épületében tartották, egy erre a célra kijelölt helyiségben. Ott rendezték a filmvetítéseket, a DISZ-gyűléseket, a termelési értekezleteket és az év végi értékelő gyűléseket is. A gyár akkoriban csoportos operalátogatásokat is szervezett a dolgozóknak.<sup>45</sup> Az 1950-es évek elején a szervezőknek problémát jelentett, hogy egyes távolabbi települések dolgozói nem mentek el a kulturális rendezvényekre. Ezt a munkaverseny miatti leterheltséggel és azzal magyarázták, hogy a dolgozók hazaiykezeknek. Taksonyt az esti órákban már nem lehetett elérni, mivel Szigetszentmiklós–Gyártelepről mindössze egyetlen vonat volt, amely hazaszállította őket.<sup>46</sup>

<sup>45</sup> MOL M-KS 276. f. 95. cs. 111. ő. e. Érdeklőség, hogy 1953-ban egy, a Csepel Autógyárban tartott kultúres-ten levetítették a 6:3 című magyar filmet, amire a magyar válogatott két tagját is meghívták, akik viszont nem mentek el.

<sup>46</sup> PIL SZKL 47. f. 3350. ő. e. A megállapítás az 1950-es évek viszonyait tükrözi.

A kultúrház az 1960-as évek elején épült fel Szigetszentmiklós és Szigethalom határán. Az 1970-es évek szociológusai úgy jelenítették meg, hogy a helyi lakosok még a bejáróknál is kevesebb időt fordítottak művelődésre, tanulásra, szórakozásra, valamint pihenésre. Ezt azzal magyarázták, hogy a helyiek Szabolcsból települtek be, és munkaidő után is dolgoztak: vagy a házukat építették, vagy másodállást vállaltak, fuszitak. A kutatók azt a következtetést vonták le, hogy a művelődési házat egyik község lakosa sem érezte magáénak.<sup>47</sup>

Ami az egykori munkások társadalmi-politikai aktivitását illeti, nem állapíthatjuk meg, hogy az ingázás negatívan befolyásolta volna közéleti tevékenységüket. A tagságok és funkciók megoszlása azt mutatja, hogy a helyi lakosok között többen voltak, akik semmilyen tagsággal sem rendelkeztek, a bejárók pedig magasabb arányban töltöttek be valamilyen pozíciót.<sup>48</sup> D. Imréné és H. Ferenc is, annak ellenére, hogy különböző időszakokban dolgoztak a gyárban, egyöntetűen azt állították: hogy „ne legyen belőle probléma”, „azon ne múljon”, azaz ne piszkálják őket a pártonkívüliség miatt, inkább beléptek a pártba, amely magyarázat inkább utal egy konfliktuskerülő magatartásformára, mint elköteleződésre. Másfelől azzal, hogy így ábrázolták párttagságukat, igazodtak a rendszerváltás utáni közbeszédhez. H. Ferenc hangsúlyozta, hogy Pentelényi János nem volt párttag.

## **„Munkásvédelem”, avagy kedvezőbb élet- és munkafeltételek**

Levéltári források alapján értelmezhető, hogy egy konkrét egészségügyi kérdésben lépett fel a gondoskodó, de egyúttal szankcionáló állam képviselője: „Jelentés jött, hogy a kútnál dolgozik egy ember, akiből állandóan hullik a féreg. Megvizsgáltattam az ügyet. Ez egy szegény ember. Beszéltem a pénzügyi igazgatóval, és arra a megállapodásra jutottunk, hogy 360 Ft-ot a szociális alapból rendelkezésére bocsátunk, de nem kapja kézhez, hanem a munkaerő-gazdálkodás szerzi be számára a ruhát. Kiküldtük a lakására a gyári OTI-megbízottat, hogy fertőtlenítsen lakását. Azt a választ kaptuk, hogy teljesen féregmentes lakást találtak. Szülei rendes emberek, akik azt mondják, csupán hanyagságból nem tisztálkodik. Megmondtuk a szüleinek, hogy a lakás fertőtlenítése után 3 nap fizetetlen szabadságot adunk, utána kap egy rendes

<sup>47</sup> JUHÁSZ István–BÖHM Antal–PÁL László: i. m. 21.

<sup>48</sup> Uo. 25.

ruhát. Figyelmeztettük az elvtársat, hogy hasonló eset ne forduljon elő, mert akkor el lesz bocsátva a gyárból...”<sup>49</sup>

A hatalom képviselői úgy vélték, joguk van beavatkozni az emberek tisztálkodási szokásaiba. Ez a nevelő szándékú paternalista intézkedés megmutatta az állampolgároknak, mi a helyes viselkedési mód, és hogy aki ehhez nem alkalmazkodik, azt megbüntetik. Ebben az esetben állásának elvesztésével fenyegették meg a dolgozót.

A szocialista állam hasonló sajátossága volt az úgynevezett beteglátogató rendszer, ami jó példa az emberek mindennapjainak totális ellenőrzésére. A betegszabadság idején beteglátogatók keresték fel a munkásokat lakásukon, hogy megbizonyosodjanak arról: tényleg betegek-e és nem lógnak-e a munkahelyükről. A gyárvezetőség 1952-ben úgy határozott, hogy kiszélesítik a beteglátogatói jogkört és az ezzel foglalkozó apparátust. Az igazgatóság a Szakszervezeti Bizottságnak átadta a megbetegedett dolgozók névsorát a „dolgozók lelátogatása” céljából.<sup>50</sup>

A Csepel Autógyárnak Balatonfüreden, 1953-ig Szigetszentmártonban, 1954-től Leányfalun, az 1970-es évektől Vonyarcvashegyen üdülője, Balatonmáriaifürdőn gyermeküdülője, 1953-tól Balatonszemesen pihenőotthona volt. A gyár 1951. május 25-én egy vadásztársaságot is létrehozott, feltételezhetően nem a munkások részére.<sup>51</sup>

A Csepel Autógyár megalakításával egy időben döntöttek arról, hogy a munkaerő-utánpótlás biztosítása miatt technikumot hoznak létre. 1949-ben ugyan iskoláról még nem beszélhetünk, de novemberben már három szeminárium indult több mint negyven hallgatóval.<sup>52</sup> Amíg nem létesült szakmunkásképző iskola ugyanis, addig a tanulók a Rákosi Művekbe jártak iskolába, 1950-ben 249-en.<sup>53</sup> A továbbképző tanfolyamokon kívül (amelyeket Szigetszentmiklós–Gyártelepen tartottak) úgynevezett MEO-iskolák és átképző tanfolyamok is voltak.<sup>54</sup> Az átképző tanfolyamokon a jelentkezőket elsősorban esztergályos, marós, köszőrűs, villanszerelő, lakatos és autóvillamossági szerelő munkakörre ké-

<sup>49</sup> PIL SZKL 47. f. Jegyzőkönyv, 1949. december 15.

<sup>50</sup> *A Csepel Autógyár 1952. évi kollektív szerződése*. Budapest, 1952. 26. Egy beteglátogató alkalmával 137 beteget látogattak meg, 12 betegnek letiltották a fizetését, mert a beteglátogató őket nem találta otthon. 1952-ben összesen 4780 szakszervezeti tag volt a gyárban.

<sup>51</sup> Uo. 2699. ó. e.

<sup>52</sup> Uo. 1868. ó. e.

<sup>53</sup> MOL XIX-A-30-a. I-602. I/1–054. 56. doboz.

<sup>54</sup> SZKL 47. f. 2691. ó. e. Ez a mi szempontunkból annyiban érdekes, hogy a fent említettek határozták meg H. Ferenc gyári életútját is (szinte minden munkakörben dolgozott), annak ellenére, hogy az ő pályafutása igazán az 1960-as évek elején ívelt fel.

pezték át. A MEO-iskolák látogatásának biztosítására az ÁEK külön ellenőrt foglalkoztatott, hogy a tanulók ne morzsolódjanak le.<sup>55</sup>

\*

A Csepel Autógyár története a történeti elemzések legitim terepe: magában foglalja az 1949–1956 közötti iparfejlesztés, társadalompolitika és annak a későbbi évtizedekben a munkások életmódjára gyakorolt hatásait. Dolgozatom is mutatja például, hogy az 1945 utáni magyar társadalom fiatalabb nemzedékének jelentős mobilitási lehetőségei lettek. Közülük sokan választották a bejáró életmóddal járó megpróbáltatásokat is – azért, hogy életszínvonalukon javítsanak, és többre jussanak, mint elődeik.

<sup>55</sup> U. o. A hiányzókkal külön, személyesen is foglalkoztak. Azokat, akik igazolatlanul hiányoztak, a nyilvános megfenyítésem felül pénzbüntetéssel is sújthatták.