

Kiss András

## „Robbanjon fel a pártház!”

*A Csepel Autógyár fegyelmi ügyeinek vizsgálata (1950–1961)*

A Csepel Autógyár évtizedeken keresztül a magyar közúti járműgyártás meghatározó vállalata volt. Az autógyárat – jóllehet 1992-ben felszámolás alá vonták, majd ezt követően megszűnt – napjainkban (is) erőteljes nosztalgia övezi. A vele kapcsolatban kialakult eufemizmust az sem csökkentette, hogy egyes gyártmányai magukon hordozták a szocialista korszak termelésének visszásságait, technológiai-minőségi problémáit, amelyek már az 1950-es évek erőltetett iparosítása kapcsán jelentkeztek, és a tervgazdaság ellentmondásaiból eredeztethetők.<sup>1</sup> A vállalat egykori dolgozóival készített interjúk azt mutatják, hogy a munkások a gyárnál eltöltött éveket az egyéni és a vállalati életút tekintetében alapvetően pozitívan értékelik. Az is kitűnik, hogy a munkások az elért sikerek részeseinek tekintették magukat, és büszkéek voltak vállalatuk eredményeire. Mindez azonban szöges ellentétben állt azzal, ahogyan a hatalom a munkásokat a gyakorlatban kezelte és szankcionálta. Az 1950-es évektől a munkások bizonyos csoportjait éppen a „munkáshatalom” fegyelmezte és büntette a legkülönbözőbb eszközökkel.

Jelen tanulmány a fegyelmezés vállalaton belül lezajló gyakorlatát kívánja körüljárni a Csepel Autógyár vezetőinek és dolgozóinak mozaikszerűen felvilágosított példáin keresztül.<sup>2</sup> A különböző vétségtípusokra vonatkozó adatok hiánya miatt tanulmányunkban néhány jellemző ügy bemutatására vállalkozunk. Az írás a munkásság szemszögéből vizsgálja a témakört, azonban kitér a vállalat vezérigazgatójának fegyelmi ügyére, amelynek 1959-ben azonnali elbocsátás lett a következménye. Ezt azért érdemes kiemelni, mivel a vállalat(ok) vezetői csoportjának tagjait és a munkásokat az 1950-es évektől a legkülönbözőbb okok miatt állíthatták fegyelmi bizottság vagy bíróság elé. A termelési terv teljesítésének hajszája számtalan okot szolgáltatott a hatalomnak a példastatuálásra. Ilyenek voltak az „önkényes kilépők”, a „tervcsalás” vétségét elkövetők, a munkából elkéső vagy zavaros szerelmi ügyekbe keveredő dolgozók szankcionálásai. A tanulmány arra keresi a választ, hogy a Csepel Autógyár alapítását követő évtizedben miként működött, és hogyan változott az állampárti, valamint a vállalati fegyelmezés-büntetés gyakorlata.

<sup>1</sup> A vállalat korai történetéhez lásd Kiss 2007, 2015a, 2015b.

<sup>2</sup> A tanulmány alapjául a szerző 2016-ban megvédett disszertációjának negyedik fejezete szolgál (Kiss 2015a: 229–257). Az itt bemutatott esetek egy – az autógyáron belüli fegyelmezés-büntetés kérdésével foglalkozó – átfogó kutatás első eredményei.

Az autógyári dolgozók fegyelmi büntetéseinek elsődleges levéltári forrásai a vállalat pártbizottságának iratai. A forrásanyag hiányosságát azonban az adja, hogy a pártbizottsági ülésjegyzőkönyvek között nem találhatók összesített – akár vétségenkénti megoszlást is bemutató – kimutatások, jóllehet rendszeresek voltak a párt- és munkafegyelmi ügyek. További iratok az állami ellenőrzés csúcshelyén, az Állami Ellenőrző Központ (ÁEK) hivatali anyagában fordulnak elő, amelyek között bőven találunk a vállalat egészére vonatkozó, komplex vizsgálati dokumentációt.

A modern kori magyar nagyüzemi munkásság fegyelmezésével az elmúlt évtizedekben kevesen foglalkoztak.<sup>3</sup> Az idevonatkozó szociológiai tanulmányok és monográfiák egyik része a munkásmagatartások szempontjából és a vállalatok belső működésével kapcsolatosan elemezték a kérdést. A szerzők célja ezenkívül az volt, hogy támpontokat adjanak az 1970-es évek szocialista vállalatvezetési modelljeihez, és mélyrehatóan elemezzék a munkások munkahely-változtatásának indítékait.<sup>4</sup> A szakirodalom másik részét azok a munkák alkotják, amelyek a munkafegyelem, a vállalat és a munkás viszonyának jogi szabályozását, a fegyelmi ügyek jellemzőit állítják a középpontba. Hozzá kell tenni, hogy e munkák a jogi vonatkozások mellett a munkafegyelem szabályozásának társadalomtörténeti vetületeit és az elítélt dolgozók munkaszervezeti magatartásait történeti-szociológiai módszerrel mutatják be. Mindez annak köszönhető, hogy a dolgozók büntetésével kapcsolatos kutatások ekkor az MTA Szociológiai Intézetében folytak.<sup>5</sup> A témához részben kapcsolódó, közelmúltbeli társadalomtörténeti kutatásokhoz sorolható Mark Pittaway és Belényi Gyula munkássága, akik a magyar nagyüzemi munkásság személyi kötöttségektől terhelt munkaerő-piaci helyzetét, mindennapjait, a munka világát és az állami ellenőrzés rendszerét komplex módon vizsgálták.<sup>6</sup> Az állami ellenőrzés működésének vizsgálata azért lényeges, mivel éppen az ellenőrzések (és nyilvánvalóan következményeik) szol-

<sup>3</sup> Eltekintünk az elsődlegesen munkásmozgalmi jellegű munkák felsorolásától, amelyek az 1945 előtti munkástársadalmat ért hátrányos megkülönböztetéseket és büntetéseket emelik ki. Az eddigi legátfogóbb hazai vizsgálatot Koltai Gábor disszertációja adja, aki kutatásaiban egy fővárosi kerületi pártbizottság pártfegyelmi ügyeit vizsgálta (Koltai 2014).

<sup>4</sup> Héthy–Makó 1972; Héthy 1983.

<sup>5</sup> Gyekiczky 1986, 1987a, 1987b, 1989; Belényi 1984, 2009. Belényi már a *Kritika* 1984. évi 3. számában közzétett néhány olyan 1952-ből származó büntetőbírói ítéletet, amelyet a munkahelyi fegyelem ellen vétőkkel szemben hoztak. A *Munkafegyelem mint társadalmi jelenség* című kutatást az intézet Szakszervezetszociológiai Osztályán Makó Csaba irányította. A kutatás célja a munkások fegyelmezése és az azzal kapcsolatos mechanizmusok változásának vizsgálata volt.

<sup>6</sup> Pittaway 1998, 2003; Belényi 2009. A dolgozók fegyelmezésének és büntetésének kérdése a korabeli propaganda- és ismeretterjesztő irodalomban is tetten érhető, elsősorban a társadalmi bíróságok kapcsán: Posta 1966; Molnár 1977. A kiadványokból képet kaphatunk a társadalmi bíróságok működéséről és a hatalom által elvárt magatartásformákról. A pártállam bírói és fegyelmi ügyeit érinti: Rác 2016. A munka és a magyar nagyüzemi munkásság társadalomtörténetének feldolgozása a REWORK-OTKA Kutatócsoport keretében újabb lendületet vett. A legújabb historiográfiai összegzést adja: Valuch 2017: 4–24.

gáltattak alapot a hatalomnak a vállalatok és alkalmazottaik különböző jogcímű megbüntetésére.

A kutatási előzmények rövid áttekintése után megkísérem kategorizálni az autógyári munkásokat érintő munkafegyelmi vétségtípusokat. Ezek felállítása során a fő szempontot – korabeli kategorizálás híján – a cselekmény jellege nyújthatja. Az első csoportba azok az esetek tartoznak, amikor a munkavállalók „önkényesen” távoztak a munkahelyükről, és máshol (akár a járműipartól eltérő iparágban jobb fizetés reményében vagy kétlaki munkásként a mezőgazdaságban) vállaltak munkát.<sup>7</sup> A második, a korabeli rendelkezések alapján súlyos ítélet alá eső cselekmény a „tervcsalás” (és ehhez szorosan kapcsolódva a norma- és bércsalás) vétsége volt, amelyet a hatóságok igyekeztek mielőbb kiszűrni. A tervgazdaság rendszerében azonban a vállalatoknak sok esetben trükközniük kellett termelési és szállítási terveik teljesítéséért. Mindez egy éles szemű állami revizor előtt nem maradhatott felderítetlen. A cselekmények harmadik csoportjába azok az ügyek sorolhatók, amikor a dolgozók elkéstek vagy „lógtak” a munkahelyükről, korabeli szóhasználatul élve „igazolatlanul mulasztottak”, és a többszöri késés miatt érte őket vállalati retorzió. Elmondható, hogy a vállalatnál az esetek jelentős százalékában ez utóbbi volt az általánosan elterjedt és tömeges.<sup>8</sup> A negyedik kategóriát azok a „klasszikus” fegyelmi ügyek alkotják, amelyeknek okai a munkások magatartásában, életmódjában, verbális (káromkodás, az állami és a pártvezetők elleni kijelentések) vagy fizikai (verekedés) megnyilvánulásaiban kereshetők.<sup>9</sup> A hatalom a gyárkapun belül és kívül egyaránt megkövetelte állampolgáraitól, hogy a „szocialista erkölcs” szerint éljenek, dolgozzanak és ápolják társas kapcsolataikat. A Csepel Autógyár pártbizottsági jegyzőkönyveinek tanúsága szerint az 1950-es években szinte alig akadt olyan ülés, ahol ne tárgyalták volna a munkások kijelentései vagy magatartása miatt kialakult helyzeteket, amelyek csak részben zárultak fegyelmi büntetéssel. Különösen érdemes azokat az ügyeket vizsgálat alá venni, amelyekben a főszereplők párttagok voltak. Az alábbiakban elsősorban azok az ügyek kerülnek bemutatásra, amelyek leginkább tükrözik a munkahelyi konfliktusokat, a hatalom arroganciáját és büntetési törekvéseit.<sup>10</sup>

<sup>7</sup> Az autógyári munkásokat érintő ügyekhez lásd Kiss 2015b: 98–104.

<sup>8</sup> Varga László adatai alapján 1950. decemberben naponta 100 fő hiányzott igazolatlanul az autógyárból. Varga kutatási adatait közli: Kiss 2015b: 100.

<sup>9</sup> A Budapest VIII. kerületi párttagok pártfegyelmi vétségeinek elemzése során további kategóriákat állít fel: Koltai 2014: 144–151.

<sup>10</sup> Az „önkényes” kilépés kérdéséről a közelmúlt szakirodalmában számos adalék található, ezért ennek tárgyalásától eltekintünk. Ezt tesszük azokkal az esetekkel is, amelyekben a munkásokat államellenes bűncselekménnyel vagy izgatással vádolták. Az autógyári munkások önkényes kilépéseinek vizsgálatáról és államellenes kijelentéseiről lásd Belényi 2009: 161–162; Kiss 2015b: 91–109.

## AMIKOR A BÜNTETÉS ELMARAD – VEZETŐI CSOPORTOK VIZSGÁLATA

Az ÁEK 1950-ben már a Csepel Autógyár világháborúban megsérült épületeinek helyreállításánál és az új építkezéseken tartott rendkívüli ellenőrzéseket.<sup>11</sup> A vizsgálatok végén feltárt problémákért általában a vezető beosztású munkavállalókat tették felelőssé. A hivatal 1950. július 14-i jelentése rámutat arra, hogy a gyors gyárrekonstrukció során szervezatlenség, illetve munkaerőhiány mutatkozott.<sup>12</sup> A revizorok által rendkívülinek minősített ellenőrzés még elnéző volt; szankciókat egyáltalán nem írt elő, még akkor sem, amikor megállapítást nyert, hogy az építkezés tervek nélküli megkezdése hiba volt nemcsak a tervszerűség, hanem a gazdaságosság szempontjából is.

A vállalatnál egyébként minden évben zajlott átfogó vizsgálat. 1951. június 8-án egy ellenőrzés lezárásaként a Kohó- és Gépipari Minisztérium (KGM), az ÁEK és az autógyár felső- és középvezetői tanácskozásán értékelték a vizsgálat eredményeit. Az értekezleten az ÁEK képviselője, Barabás Sándor megállapításait négy téma köré csoportosította, amelyek a termeléssel, a bérezéssel, az anyaggazdálkodással és az adminisztrációval foglalkoztak. Felszólalásában azt hangsúlyozta, hogy az állami ellenőrzés végrehajtója és a vállalat lényegében egymásra van utalva, tehát alapvetően konstruktív álláspontot fogalmazott meg, beépítve a kritika és önkritika szükségességét. A hivatalos diskurzusban is jellemző szövegek hangoztatása erőteljesen tetten érhető a jegyzőkönyvben.

Gombos József, a Tervgazdasági Osztály vezetője viszont egészen más hangot ütött meg. Felszólalásában kritizálta a hivatal megállapítását, miszerint a gyár termelésének megindulásakor bizonyos kiadások indokolatlanok voltak, sőt, határozottan kérte az indokolatlan szó kitérítését a jelentésből, arra hivatkozva, hogy az akkori kiadások „csupán mai fejlettségünk mellett látszanak [indokolatlannak]”. Gombos vitatta az ÁEK azon állítását is, miszerint „a gyártás általában tervszerű volt”. Erre úgy reagált: „Ha gépkocsit gyártunk, csak tervszerűen tudunk gyártani, legfeljebb csak a globális tervünk nem tervszerű. Ha motort gyártunk, ugyanez a helyzet.” Kiss Sándor pedig azt igyekezett hangsúlyozni, hogy a különféle költségek a vállalat önhibáján kívül keletkeztek, Bíró Ferencné<sup>13</sup> gyárigazgató ezért a kollégái által kifogásoltak újabb vizsgálatát kérte. Hozzászólásaira a jegyzőkönyv szerint az ÁEK revizora nem tudott mit válaszolni, mivel Bíróné szovjet tapasztalataira hivatkozott, ami már önmagában elegendőnek bizonyulhatott az ellenőröknek. Bíróné válasza az ÁEK-prémiumok kifizetésével

<sup>11</sup> Az autógyár az 1944-ben lebombázott Dunai Repülőgépgyár Rt. Szigetszentmiklós-Gyártelepen elhelyezkedő épületeit kapta meg.

<sup>12</sup> MNL OL XIX-A-30-a-III/1/087/1950. (56. d.)

<sup>13</sup> Bíró Ferencné szül. Katz Eugénia (1908–2004), gépészmérnök, Rákosi Mátyás sógornője. 1936-ban Moszkvában szerezte diplomáját. 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 első vezérigazgatója volt.

kapcsolatos aggályaira – miszerint 100%-os teljesítmény elérésére 30%-os prémiumot utalványozott – rátapintott az autógyár tervteljesítésének nehézségeire:

„Nemrégiben jöttem haza a Szovjetunióból, ahol a ZISZ gyárban tanulmányoztam és láttam a prémiumrendszert. Ott, ha 100%-ra teljesítik a tervet, azonnal adják a 30%-ot. Pedig a Szovjetunióban túlteljesítést nem premizálnak, mert ott, ahol tervszerűen dolgoznak, ott [a] túlteljesítés nem fontos és nem is kell premizálni.”

Bíróné kiemelte, hogy az autógyár részére a terv már eleve úgy volt meghatározva, hogy „a beállított 100%-ot nem könnyű megcsinálni”. Majd így folytatta:

„Azt hiszem, hogy ilyen tervezésnél, amikor a terv maga eléggé feszített és megköveteli a vezetőktől és a dolgozóktól, hogy egész erejüket latba vessék, hogy a tervet teljesíteni tudják, akkor érdemes premizálni 100%-ért 30 vagy 25%-ot, amennyit a gyár és a Minisztérium közösen megállapít.”

A korábbi korszakokhoz hasonlóan az 1950-es évek munkástársadalmát is leginkább foglalkoztató kérdés a munkabér és a prémium volt. A prémium központi szerepét hangsúlyozta Varga László is kutatásait összegző könyvében, aki a Borsodnádasdi Lemezgyárat hozta fel példának, amelynek igazgatója, Berkó Pál úgy fogalmazott, hogy a „gyár teljesíti tonnatervét, tehát letépi érte a prémiumot Isten és ember előtt, mert az jogos, mert a tonnatervét teljesítette”.<sup>14</sup> Varga szerint a legfőbb motiváló tényező a munkások számára a prémium lett, és prémiumügyben azonos érdekek kötötték össze a tervének teljesítéséért ügyeskedő munkást és a hazardírozó vállalatvezetőt.

A Zsofinyecz Mihály<sup>15</sup> kohó- és gépipari miniszter részére készített fenti jelentés egyik fő megállapítása minden bizonnyal az, amely a vállalat felfutásának okaira és a vezetői felelősségre utal. A revizori bizottság úgy látta, hogy a hiányosságok jelentős része nem állt minden tekintetben a gyors fejlődéssel ok-okozati összefüggésben, hanem abban része volt a vállalatvezetés szűk csoportjának. Az autógyár műszaki jellegű problémáiért az ÁEK név szerint megnevezte a felelősöket. Elsősorban Zentai Béla<sup>16</sup> főmérnök-műszaki igazgatót – későbbi vezérigazgatót –, Voith Györgyöt, a Műszaki Osztály és Schmidt Lajost, a központi műszaki ellenőrzés vezetőjét emelték ki. Az autógyár bérigazgatásának, így a prémiumok ügyének visszásságai miatt Tóth Lajos munkaügyi főosztályvezetőt okolták, az anyagigazgatásért Herczog Ármin<sup>17</sup> kereskedelmi igazgatót, az

<sup>14</sup> Varga 1994: 29.

<sup>15</sup> Zsofinyecz Mihály (1906–1986), kommunista politikus. 1950. december és 1952. január között kohó- és gépipari miniszter. 1954–1956 között a Rákosi Mátyás Művek vezérigazgatója, 1957–1962 között kohó- és gépipari miniszterhelyettes.

<sup>16</sup> Zentai Béla (1914–1980), gépészmérnök, közgazdász. 1949-től a vállalat főmérnöke, 1952. július és 1953. június között vezérigazgatója.

<sup>17</sup> Herczog Ármin (1897–?), 1949. december és 1953. november között az autógyár kereskedelmi igazgatója és igazgatóhelyettese.



1. kép. *Bíró Ferencné vezérigazgató és munkatársai üzemlátogatás során (Csepel Autógyár Gyártörténeti Múzeum – Szigetszentmiklós-Gyártelep. Békés György gyűjtése)*

adminisztrációs hibákért pedig Szegedi Andort, a vállalat egykori főkönyvelőjét hibáztatták. A tervkereten túli beruházásokért az értekezleten többször felszólaló és az ÁEK revizoraival vitába szálló Gombos Józsefet, a Tervgazdasági Osztály vezetőjét tették felelőssé.<sup>18</sup> Különösen szembetűnő, hogy egyetlen személy volt, akit nem említettek a felelősök között, a vállalatigazgató Bíró Ferencné. Az elmarasztaltak sem kaptak azonnali és látványos büntetést. Mivel vezető beosztású alkalmazottakról volt szó, az állami kontrollt képviselő ÁEK óvatosan fogalmazta meg a kritikáit. Ennek oka kétségkívül az lehetett, hogy Bíró Ferencné nem mellelesleg Rákosi Mátyás sógornője volt. Különösen érdekes, hogy az egyik felelősnek megnevezett Zentai Béla Bíróné távozását követően, 1952. júliustól átvette a vezérigazgatói tisztséget, amelyet 1953. júniusig töltött be. A vállalattól történő távozásában szerepet játszott, hogy a Központi Ellenőrzési Bizottság (KEB) 1953 elején az autógyár egyik tervcsalási ügyét göngyöltette

<sup>18</sup> A vezetői csoporthoz tartozók beosztása feltehetően nem pontos. Egy 1980-ban zajló üzemtörténeti kutatás során pontosították a vállalatnál vezető pozícióban lévők beosztását. Ennek megfelelően Voith (Vojth) György főtechnológus, gyártásfejlesztési főosztályvezető, Tóth Lajos munkügyi és üzemgazdasági főosztályvezető volt, Szegedi Andor és Gombos József tisztségét nem sikerült további adattal megerősíteni (Józsa 1980: 1–9).

fel.<sup>19</sup> Ezt követően alacsonyabb beosztásban, de az autógyárihoz hasonló korábbi munkakörében helyezkedett el, és a Láng Gépgyár főmérnöke lett.<sup>20</sup>

A vezetők büntetésének vizsgálatához szükségesnek mutatkozott a vonatkozó államvédelmi jelentések összevetése a meglévő forrásokkal. Feltételezésemet, miszerint a titkosszolgálati jelentők korántsem voltak olyan elnézők, megerősítették az autógyári vezetőkéről fellelt információk. A jellemzések kendőzetlenül a vállalatvezetők felelősségét hangsúlyozták. Ami különösen hat, hogy egyedül az államvédelmi jelentések ütnek meg kritikus hangot Bíró Ferencnével kapcsolatban. Ebben ugyan kiemelték erélyes és emberséges vezetői képességeit – amit B. T. is megerősített<sup>21</sup> –, azonban módszereit elítélték:

„[A]ki szovjet módszereket alkalmazva a legsötétebb gengsztereket kézben tudja tartani, dolgoztatni tudja őket, és kised belőlük sok pozitívumot is. Ez a módszer igen alkalmas volt a gyár beindításakor, amikor is kényszerítve voltunk olyan emberekkel dolgozni, akik rendelkezésre álltak. Ma azonban ezek az emberek a továbbfejlődésnek a gátlói és a nemzetközi helyzet kieleveződésével ennek a helyzetnek a fenntartása komoly veszélyt jelent magában. Bíró Ferencné azonban sok esetben a magyar viszonyokat nem ismerve beleesik abba a hibába, hogy a bitangokat is meg lehet javítani és huzamosabb ideig vezető állásban lehet hagyni őket. [...] Ezeket az embereket erélyével és jutalmazásával személyéhez igyekszik láncolni. Ezek azonban úgy dolgoznak, hogy kirakat módon feléje jó munkát végeznek, a háta mögött azonban rosszul és ártalmas módon tevékenykednek.”<sup>22</sup>

Az Államvédelmi Hatóság (ÁVH) „alapos tisztogatást”, a vezetők büntetését (elbocsátását, alacsonyabb munkakörbe helyezését) szorgalmazta. Arra vonatkozóan azonban csak feltételezéseink vannak, hogy a Bíró Ferencnéről készített jelentés végül hozzájárulhatott 1952. júniusi távozásához. A vállalat első vezérigazgatóját ugyanis 1952. júliustól a gyár középírányító szerepét betöltő Autó- és Traktoripari Tröszt élén találjuk.

A jelentésekben a vezető beosztásúak 1945 előtti szerepvállalása hangsúlyosan negatív kontextusba került, valamint az is, hogy kapcsolataikat kihasználva jutottak be az autógyárba. Felrőtták továbbá, hogy a vezetők és helyetteseik az azonos munkakörben dolgozó munkások fizetése között különbségeket tettek:

<sup>19</sup> MNL OL M-KS 932. 630/1952. A pártfegyelmi rendszer szempontjából meghatározó testület a KEB volt. Koltai Gábor Ságvári Ágnes kutatásaira alapozva hangsúlyozza a testület forrásainak kritikáját, ugyanis szerintük a KEB a sztálini típusú koncepciók eljárások végrehajtásában vett részt (Koltai 2014: 50–53).

<sup>20</sup> Zentai későbbi pályafutása során 1954 és 1957 között a KGM főenergetikusa, 1962-től haláláig az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság (OMFB) főosztályvezetője. Voith György 1952. novemberig, Schmidt Lajos viszont egészen 1959. februárig maradt tisztségében.

<sup>21</sup> Interjú B. T.-vel. Ezúton köszönöm Jószai Attilának, hogy az interjút rendelkezésemre bocsátotta.

<sup>22</sup> ÁBTL 3. 1. 9. V–113.448/1951.

„különösen a megbízhatatlan elemek javára és a munkáskáderek rovására”.<sup>23</sup> Az esetek közül kiemelendő Herczog Ármin kereskedelmi igazgató ügye, akiről az ÁVH beépített emberei – elbocsátása érdekében – több terhelő információt összegyűjtöttek. Herczog Ármin 1897-ben született, és a csepeli Weiss családból származott. Minősítési lapja szerint 1915. március 11-én lépett be a Magyar Általános Hitelbank ügyfélforgalmi osztályára mint tisztviselő, „üzletszerzési hajlamát” és gyakorlati érzékét rendkívülinek és kiválónak minősítették. A bank személyzeti osztálya iratanyagában fennmaradt dokumentum szerint 1919. szeptemberben maga kérte igazolását, amely szerint a Tanácsköztársaság alatt politikailag megbízható és baloldali szervezetnek nem volt tagja.<sup>24</sup> 1946-ban már a bank magas beosztású tisztviselőjeként dolgozott. Mindezek együttesen elegendőnek bizonyultak ahhoz, hogy vállalati munkája – Bíró Ferencné védelme ellenére – az állambiztonság figyelmét még inkább felkeltse. Az ÁVH-nak alapvetően az volt a véleménye, hogy munkamódszere az autógyárban is kapitalista maradt, és mint vérbeli, arisztokrata felmenőkkel rendelkező kereskedő nyilván kereskedelmi trükköket alkalmaz, amelyekkel látszólagos eredményeket tud elérni a vállalat javára. Jellemzéséhez hozzáfűzték:

„Úgy gondolja, hogy a szocializmusban is az a fontos, hogy egyik nemzeti vállalat a másik nemzeti vállalatot becsapja, a Minisztériumot pedig félrevezesse. Nyíltan beszél arról, hogy a Minisztériumtól mindig többet kell igényelni, mint ami szükséges, mert úgys lefaragnak belőle.”<sup>25</sup>

Az ÁVH Herczog azonnali elbocsátását javasolta,<sup>26</sup> továbbá a teljes autógyári vezetőség leváltását. Volt olyan autógyári osztályvezető, akit az államvédelem állítólagos antiszemita beállítottsága miatt figyelt. Ilyen volt K. J. is, aki a jelentés szerint nemesi származását is hangoztatta a munkások között, és azt, hogy „a Csepel Autógyárban minden vezető zsidó”.<sup>27</sup> Az államvédelem végül arra a megállapításra jutott, hogy a termelés gyors felfutása miatt a munkaerő toborzásánál az autógyár személyzeti munkatársai egyszerűen nem figyeltek a dolgozók és a vezetőik ellenőrzésekor. Ezenkívül úgy vélték, hogy a vezetői csoport nem maradhat az üzem élén, jóllehet elismerték, jelentős szerepük volt abban, hogy az autógyár termelését felfuttatták. Az MDP Pest Megyei Bizottságának jelentése hasonlóképpen azt fejtegette, hogy „köztudomású” tény, miszerint „ellenséges elemek” vannak a gyárban, amivel a pártbizottság és a vállalatvezetés is számolt, sőt azt is hozzátették, hogy leváltásuk elhúzódik:

<sup>23</sup> ÁBTL 3. 1. 9. V–113.448/1951.

<sup>24</sup> MNL OL Z 53. 39. tétel. Sz. n./1919.

<sup>25</sup> ÁBTL 3. 1. 9. V–113.448/1951.

<sup>26</sup> Leváltására csak 1953. novemberben került sor. Herczog Ármin az állambiztonsági források szerint ezt követően Izraelben telepedett le, személyéről további adatot nem sikerült találni.

<sup>27</sup> ÁBTL 3. 1. 9. V–113.448/1951.



„Nagyszámú a bentlétük, elsősorban a fennálló szakkáderhiány következménye. Ha helyes az az elv, hogy a tervet, ha ellenséggel is, de túlteljesítjük, ezt az elvet az autógyárban túlzott mértékben alkalmazzák.”<sup>28</sup>

Különösen érdekes, hogy a hatalom a vezetőktől elsősorban nem fegyelmi vagy bírósági úton szabadult meg, hanem „elegánsabb” utat választott, amelynek során például nem hosszabbították meg szerződésüket, vagy alacsonyabb munkakörbe helyezték őket. Elmozdításuknál tehát alapvetően politikai okok álltak a háttérben.

Köztudott, hogy a kapcsolati tőke a Rákosi-korszakban (is) sokaknak teremtett lehetőséget az elhelyezkedésre vagy éppen ügyeik eltussolására. Nem volt ez másként a Csepel Autógyár esetében sem. A vállalati pártbizottság 1953. szeptemberi ülésének jegyzőkönyve szerint a pártbizottság 1953 folyamán levelet kapott a Honvédelmi Minisztériumtól (HM). Az ügy érdekességét nemcsak a levél tartalma adja, hanem az is, hogy azt mint mellékes információt osztották meg a pártbizottsággal, miközben a békekölcsönjegyzés napirendjét beszéltek meg. Az eset további részletei a források hiánya miatt homályban maradnak, azonban az ülésen szóban tett bejelentés mégis sokat elárul egy büntetéssel sújtott dolgozó ügyének kezeléséről. A levél szerint a minisztérium tudomására jutott egy dolgozó kiváló munkája, akit a vállalat pártbizottsága korábban valamilyen oknál fogva szigorú megrovással büntetett. Az ügyről a napirend előadója részleteket nem közölt, csakis azt, hogy a HM közbenjárására az illető pártbüntetését elengedték, és erről az autógyár pártbizottságát írásban is értesítették.<sup>29</sup> Az eset azért figyelemre méltó, mert a Csepel Autógyár az 1950-es években számos hadiipari megrendelésen dolgozott. A szigorú megrovással büntetett autógyári dolgozó rehabilitálását minden bizonnyal annak köszönhette, hogy a minisztériumi igények kielégítésén dolgozó vállalatnak szüksége volt a szak tudására és munkájára. A pártbüntetés eltörlése pedig azért válhatott fontossá, mert feltehetően további feladatokat kívántak rábízni.

Az ÁVH az autógyárral kapcsolatban szinte minden olyan ügygel foglalkozott, ami a vállalat tervteljesítését veszélyeztette. A Csepel Autógyárat jöllehet nem minősítették hadiipari vállalatnak, azonban számos honvédelmi megrendelést teljesített, ami miatt az üzemet az államvédelem kiemelten figyelte. Többek között így került a középpontba a cég energiaellátásának kérdése is, ami lényeges problémát jelentett a vizsgált időszakban. Ebben elsődlegesen az energiaosztály vezetőjét, Törzsök Hugót tették felelőssé, akit Bíróné szigorú megrovásban részesített.<sup>30</sup> Az energiaellátás elégtelenségéből eredő kár értéke csak 1950 utolsó hónapjaiban meghaladta az egymillió forintot. Az államvédelmi jelentés szerint a hibák fő oka a személyi felelősségen túl az volt, hogy az autógyárban futó távvezetéseket nem vizsgálták felül rendszeresen. Ennek oka pedig az volt, hogy

<sup>28</sup> MNL PML XXXV.1. 1/17. ó. e. 1951. június 11.

<sup>29</sup> MNL PML XXXV.18. 4. d. 11. ó. e. 1953. szeptember.

<sup>30</sup> ÁBTL 3. 1. 9. V–113.448/1951.



2–3. kép. Csoportképek. A vállalat vezetői üzemlátogatáson; az Államvédelmi Hatóság a gyártelepen (Csepel Autógyár Gyártörténeti Múzeum – Szigetszentmiklós-Gyártelep. Békés György gyűjtése)

a vállalat a felfutási időszakában főként a tehergépjárművek szériagyártásának beindításával volt elfoglalva, és nem a karbantartási munkákkal. A jelentés minden fontosabb autógyári vezető felelősségét kiemelte:

„Annál is inkább súlyos ez, mivel nevezettek<sup>31</sup> tudatában vannak annak, hogy a gyár termelése csak az elektromos energiaellátás folytonosságával és zavartalanságával biztosítható. Azon kívül, egész csekély áramzavar is hatalmas kárértéket jelent a terv teljesítésében.”<sup>32</sup>

1952-ben és 1953-ban is rendszeresen fordultak elő áramkimadások. Mészáros Károly vezérigazgató egy 1953. októberi pártbizottsági ülésen előre bejelentette, hogy a vállalatnál további áramkorlátozások várhatók. Emiatt felmerült az is, hogy a vasárnapi szünnapot hétköznap vegyék ki a dolgozók, azonban erre végül nem került sor.<sup>33</sup>

A levéltári források tanulmányozása során több olyan fegyelmi ügy is előkerült, amelyek a vállalati vagyon eltulajdonításáról szóltak. Az itt ismertetendő ügy azért egyedi, mivel főszereplője szintén a vállalat vezetői közé tartozott. A fegyelmi vizsgálat szerint a Csepel Autógyár egyes vezetői a vállalat pénzén, anyagköltségén és munkásaival újjátartták fel szolgálati lakásukat, és szállítottak oda építési anyagokat. Az 1950. június 7-én készült jelentés szerint az egyik autógyári vezető a vállalat részére kiutalt 100 mázsa tűzifát – a gyártelep helyett – a lakására szállította. Feltehetően az ÁEK és a vállalat által együttesen indított vizsgálat során, a rendészeti osztályon jegyzőkönyvet vettek fel, és megkezdődött a tanúk kihallgatása. Az ügy egyik tanúja az 1950. június 3-án felvett jegyzőkönyvben a következőket vallotta:

„L. Imre, a szállítási osztály irányítója elmondja a következőket. Vállalatunktól G. Józsefnek szállított anyagoknál vállalati gépkocsit adtam. Ezeket megelőzőleg két esetben szállítottam egyes bútordarabokat Budapestről, két különböző helyről lakására. Ehhez a gépkocsit Herczog Ármin utasítására engedélyeztem. Ezt követően megjelent Herczog Ármin és G. József osztályunkon azzal, hogy G. József lakására azonnal ki kell szállítani 5 darab csomagolóládát. Én azt mondtam, jelenleg nincs gépkocsi bent, közben bejött a WM-ből<sup>34</sup> egy gépkocsi, azt sem adtam oda, ez után erélyes hangon rám szóltak, hogy miért nem vontam el a szállítástól a gépkocsit? Erre én azt mondtam, hogy nem tudtam, hogy G. elvtárs ügye fontosabb, mint a termeléssel kapcsolatos szállítások. Kb. 1 óra múlva jött egy gépkocsi.”<sup>35</sup>

<sup>31</sup> Utalás Zentai Bélára, Törzsök Hugóra, Herczog Árminra és más alacsonyabb beosztásban dolgozó vezetőkre.

<sup>32</sup> ÁBTL 3. 1. 9. V–113.448/1951.

<sup>33</sup> MNL PML XXXV.18. 4. d. 11. ó. e. Pártbizottsági jegyzőkönyv, 1953. október 27. Mészáros Károly vezérigazgató felszólalása.

<sup>34</sup> Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt., ekkor már Rákosi Mátyás Vas- és Fémművek.

<sup>35</sup> MNL OL XIX-A-30-a-I/602. Sz. n./1950. (56. d.) A dokumentumot közli: Kiss 2010.

A források szerint a fenti ügynek végül nem lett következménye. Az eset azért is érdekes az autógyár fegyelmi ügyei közül, mivel az ellenőrzésen keresztül a hatalom a társadalmi tulajdon védelmét kívánta megerősíteni, miközben a dolgozók éppen abban erősödtek meg, hogy ha vezető beosztású dolgozók a nyersanyagokat „magánosíthatják”, akkor ezt ők is minden retorzió nélkül megtehetik. Az ellenőrzésekről szóló levéltári forrásokból és bizonyos esetekben a személyes interjúkból is kitűnik, hogy a dolgozók (és vezetőik) ezért sokszor úgy boldogultak, ahogy tudtak, ha lehetőségük adódott, éltek kapcsolati tőkéjükkel és a vállalat tulajdonát képző anyagok saját célú felhasználásával.<sup>36</sup>

A Népgazdasági Tanács látva az ipari vállalatok vezetőinek sajátos elintézési módszereit, foglalkozott a vállalatvezetők jogkörének szabályozásával, pontosabban szűkítésével. Célja az egyszemélyi felelősség elvének erősítése és az egyes feladatokra kijelölt felelősök rendszerének megszüntetése volt. Mindez azt szolgálta, hogy adott esetben – világosan szabályozott feladat- és hatáskörökkel – a vállalatvezető, osztályvezető felelőssége megállapítható, indokolt esetben felelősségre vonása és büntetése biztosított legyen.<sup>37</sup> A fenti eseteket összefoglalva kijelenthető, hogy azon ügyek elintézésében, ahol a vezetők valamilyen okból kompromittálódtak, a kapcsolatokkal rendelkező vezetők élen jártak. A vállalati vezetők mozgásterére nyilvánvalóan nagyobb volt a munkásokénál, és egyes fegyelmi (vagy a fegyelmi eljárásba nem került) ügyek ezáltal elodázhatóvá váltak. Mindezek alapján érthetővé válik, hogy az autógyár pártbizottsági ülésein miért kapott rendre kiemelt hangsúlyt a hatalom számára megbízható káderek kiemelésének, oktatásának és munkába állításának a kérdése.

## AMIKOR SOR KERÜLT A BÜNTETÉSRE – A MUNKÁSSÁG ÜGYEI

A Csepel Autógyár dolgozóinak fegyelmi ügyeire vonatkozóan számtalan utalást találhatunk a vállalat által készített jelentésekben, valamint a pártbizottsági ülések jegyzőkönyveiben. Ezek szerint az 1950-es években a vállalatot és annak pártbizottságát leginkább foglalkoztató kérdés az igazolatlan hiányzás volt. Nemcsak a vállalatnál, hanem minisztériumi szinten is kiemelten foglalkoztak a problémával. Varga László adatai szerint az igazolatlanul mulasztott napok száma 1950 második negyedévben, a gépgyártás iparágban 27 718 munkanap volt, ami a negyedik negyedévre 45 832 munkanapra emelkedett.<sup>38</sup> 1952-ben az autógyárnál 1734 fő hiányzott igazolatlanul 4367 munkanap erejéig; 1953-ban 2027 munkavállaló esetében 3814 munkanap nem került ledolgozásra. Az igazolatlan

<sup>36</sup> Bezenyi Tamás tanulmányában például az autógyári munkások 1950-es évek végi, 1960-as évek eleji fusizási és maszokolási lehetőségeit mutatja be interjúk alapján. Az esetekből kirajzolódik az önös érdekét néző fusizó munkás képe, aki, ha kellett, munkahelyéről tulajdonította el az otthoni munkavégzéshez szükséges eszközöket (Bezenyi 2012: 39–48).

<sup>37</sup> MNL OL M-KS 276-95. 60. ő. e.

<sup>38</sup> Varga 1994: 40.



4. kép. Sós János szemléli a dolgozóktól elkobzott alkatrészeket<sup>39</sup> (Csepel Autógyár Gyártörténeti Múzeum – Szigetszentmiklós-Gyártelep. Békés György gyűjtése)

hiányzások adatain kívül külön kezelték a későn jövőket. Ezek szerint 1952-ben 2223 fő közel 897 órát késett összesen, amely óraszám 1953-ban emelkedést mutat. Ekkor már 2292 fő több mint 992 órát késett.<sup>40</sup>

Nyilvánvaló, hogy a fenti adatok mögött azokat a munkásokat kell keresnünk, akik csak késéssel vétettek a munkafegyelem ellen, és nem önkényesen hagyták ott munkahelyüket. Azokat, akik munkahelyüket különböző okok miatt a vállalat engedélye nélkül hagyták el, minden esetben – így a statisztikai adatok között is – külön tartották nyilván. Velük szemben nem fegyelmi, hanem bírósági eljárást folytattak le az 1950. évi 4. sz. törvényerejű rendeletre hivatkozva.<sup>41</sup> A vállalat éves beszámoló jelentése felhívta a figyelmet, hogy az 1952. decemberi késések nagy számának oka a Ráckevei HÉV késéseire volt visszavezethető.

Az elbocsátottak számáról és vétségeik típusáról csak néhány szórványos adatot sikerült eddig felderíteni. A különböző okokból mulasztókat kezdetben rendbírósággal sújtották. 1952. januárban például a vállalat 6582 dolgozója közül 402 főt részesítettek ebben a büntetésben. 1952-ben 217 fő távozott fegyelmi úton

<sup>39</sup> Sós János személyéről nem sikerült adatot találnunk a levéltári forrásokban. Feltételezhető, hogy a gyári őrség által megtalált alkatrészeket egy szembesítési eljárás során tekintette meg.

<sup>40</sup> A dolgozók munkahelyről való késéseit és Kádár-rendszerbeli munkamorálját mutatja be a Papp Zsigmond Gábor által rendezett *Munkásélet a szocializmusban* című dokumentum-szatíra.

<sup>41</sup> 1950. évi 4. sz. tvr. „A tervgazdaság büntetőjogi védelméről”. *Törvények és Rendeletek Hivatalos Gyűjteménye*. Budapest, 1950. 46–48.

a Csepel Autógyárból, amely szám 1953-ra 63 főre csökkent.<sup>42</sup> Ezt az adatot tekintve tehát jelentősen csökkent a fegyelmi úton elbocsátottak száma, különösen annak fényében, hogy 1950. március és 1951. május között is 188 dolgozó távozott fegyelmi büntetéssel az autógyártól.<sup>43</sup>

A KGM Járműipari Főosztály felügyelete alá tartozó vállalatok fegyelmi ügyeit a Magyar Dolgozók Pártja (MDP) Központi Vezetőség (KV) Ipari és Közlekedési Osztálya is vizsgálta. Ennek során azt állapították meg, hogy a munkanapok számának csökkenésében szerepe volt az államügyészség helyszíni tárgyalásainak és „javító-nevelő” ítéleteinek.<sup>44</sup> A hatalom ideológiájából eredően az elkéső munkásokat és állítólagos felbujtóikat a különböző és jól bevált ellenségkategóriákba (jobboldali szociáldemokrata, kulák, klerikális stb.) sorolta, ami hozzájárult egy állandó ellenségkép kialakulásához. Az MDP KV Párt- és Tömegszervezetek Osztályának ajánlása világosan fogalmazott a párt agitátorai számára, akiknek feladatul szabták a későn jövők megbüntetését:

„Az ellenség fő támadási irányvonala most a gazdasági területen folyik. Például ne járj be pontosan a gyárba, selejtesen dolgozz, jelents beteget, ne dolgozz odaadóan. [...] A késők felé felvilágosító munkát kell folytatni, ha ez nem sikeres, ki kell őket pellengérezni, illetve erélyesebb rendszabályokat is kell feljűk alkalmazni. Ezen a téren vállalni kell a népszerűtlenséget is.”<sup>45</sup>

Az, hogy a párt fenti utasítását mennyire ültették át a gyakorlatba, sok esetben a vállalat agitátorainak hozzáállásától is függött. Interjúalanyom, M. A., aki 1950 májusstól dolgozott a vállalatnál különböző fizikai és adminisztratív munkakörökben, maga is szemtanúja volt azon esetnek, amikor egy autógyári munkavállalót késése miatt a gyárkapun kivezetve megaláztak és leköpdöstek. Elmondása szerint főként a késések és a békekölcsönjegyzés elmaradása miatt történtek ilyen esetek.<sup>46</sup>

További indokot szolgáltatott a büntetésre, ha a munkások nem jegyezték békekölcsönt. A jegyzések általában azon segéd és betanított munkakörben dolgozók erős ellenállásába ütköztek, akiknek alacsony fizetésük volt. Esetükben többször is sor került a nyilvános megszégyenítésre. 1952-ben interjúalanyom is szemtanúja volt egy ilyen esetnek. K. L., aki nagyon fiatalon került az autógyárba kifutóként, iskolába menet betelefonált a Csepel Autógyárba édesanyjának a portán keresztül. Ekkor vette észre, hogy a portás a gyárkapun kívülre

<sup>42</sup> MNL PML XXIX.88. 1. doboz. A vállalat 1950 és 1961 közötti adatait összegző egységes adattár nem tartalmaz információkat a fegyelmi úton elbocsátottak létszámáról és a vétségek típusairól.

<sup>43</sup> MNL OL XIX-A-30-a-I-602/1951. (56. d.)

<sup>44</sup> MNL OL M-KS 276-95. 27. ő. e. A vállalat gyártelepén tartott nyilvános fegyelmi tárgyalásokra interjúalanyaim nem emlékeztek.

<sup>45</sup> MNL OL M-KS 276. 107. cs. 10. ő. e.

<sup>46</sup> Interjú M. A.-val.

kísért egy dolgozót, akire egy tábla volt függesztve a következő szöveggel: „Így jár az, aki nem jegyez békekölcsönt”.<sup>47</sup> Emlékezetében mélyen megmaradt, hogy a portás leköpdöste a megbüntetett munkást – aki üvegesként dolgozott – a gyárkapun kívül, amit közben sokan végignézték. Az interjúszituációban K. L. hangsúlyozta, hogy azért maradt meg benne annyira mélyen az eset, mert azt gyermekként élte meg, és együttértett az érintettel. Úgy fogalmazott: „Gyermekként szemléltem az eseményeket, csodálkoztam, hogy ilyet lehet csinálni egy emberrel.” Később kiderült, a dolgozó, akit megaláztak, egyszerűen nem tudott békekölcsönt jegyezni, mert fizetéséből nem telt rá, és azt inkább a családjára költötte. Mindezek ellenére interjúalanyom úgy emlékezett vissza, hogy az emberek alapvetően lelkesek voltak, a munkájuk volt a legfontosabb számukra, illetve az, hogy szakmákat tanulhattak, amelyekben megvalósíthatták önmagukat. Hozzá kell tennünk azonban, hogy általános értékítélete nem a fenti esetből fakad, hanem abból az érzésből, hogy a rendszer lehetőséget biztosított az embereknek az előmenetelre és a boldogulásra.

## VESZÉLYES KIJELENTÉSEK

A vállalati párt- és munkafegyelmi ügyek felidézésével némiképp betekintést nyerhetünk a korabeli mindennapokba, az ügyek elintézési módozataiba is. A vállalat és a dolgozók munkajogi viszonyát az 1951. február 1-én hatályba lépett Munka Törvénykönyve szabályozta, amely részletezte a munkafegyelem kérdését is. Ezek szerint a munkafegyelem betartásáért elsősorban a vállalat igazgatója volt a felelős, személyét illette meg a fegyelmi jogkör gyakorlása. A törvénykönyv szerint fegyelmi vétséget követ el az a dolgozó, aki:

„(1) Munkájával összefüggő vagy egyéb súlyos bűncselekményt követ el. (2) Olyan magatartást tanúsít, amelyből kitűnik, hogy szemben áll a népi demokrácia állami és társadalmi rendjével. (3) A munkafegyelmet, a tervfegyelmet vagy a szocialista munkaerkölcs szabályait megsérti. (4) Botrányos vagy erkölcstelen életmódot folytat, vagy egyébként olyan magatartást tanúsít, amely munkakörének ellátására méltatlanná teszi.”<sup>48</sup>

A Csepel Autógyárban a fenti jogszabály valamennyi esetére találunk precedenst. A következőkben elsősorban olyan eseteket idézek fel, amelyek során a munkások gyáron kívül és munkaidőben folytattak olyan tevékenységet és magatartást, amely a hatalom számára szankcionálható volt. Az egyes esetek kapcsán a pártbizottsági és pártalapszervezeti jegyzőkönyvekre lehet támaszkodni. Az üléseken az ügyekkel általában az utolsó, „egyebek” megnevezésű napirendi

<sup>47</sup> Interjú K. L.-l. Következő idézet ugyanott.

<sup>48</sup> Közli: Gyekiczky 1986: 9.

pontnál foglalkoztak. A napirendi pontok sorrendisége alapvetően arra enged következtetni, hogy a munkások különböző konfliktusaiból eredő eseteket azért is hagyták az ülések végére, mivel megtárgyalásuk némileg hosszabb időt és vitát igényelt, a fő napirendi pontok között termelési és normarendezési ügyekkel találkozhatunk. Több esetben – szabálytalanul – a taggyűlés a jelenlévő nélkül döntött a pártból való kizárásról két érintett párttag meghallgatása után. Esetükben általánosan jellemző volt, hogy a büntetés fokozatait (dorgálás, megrovás, szigorú megrovás, 1954-től szigorú megrovás utolsó figyelmeztetéssel) követően az illető párttagságát a pártfegyelmi eljárás során felfüggesztették, pártkönyvét bevonták, majd kizárták a pártból.

A fegyelmi bizottsági jegyzőkönyve szerint F. Gy. függetlenített pártfunkcionárius a pártból való kizárását annak köszönhette, hogy ittas állapotban az MDP-re és arra hivatkozott, hogy kapcsolata(i) révén viselkedését majd nem követi büntetés. Ügye alátámasztja, hogy a kapcsolati tőke alkalmazása a vállalaton belül igen széles körű volt. A személyes elintézési mód nem mindig volt sikeres, és nem minden esetben lehet egyértelműen bizonyítani a kapcsolati tőke kihasználását sem. F. Gy. magatartása a párt szervezeti szabályzata alapján abba a kategóriába esett, amelyet a hatalom a legkevésbé sem tolerált. Tettének súlya független volt attól, hogy azt nem munkaidőben követte el.<sup>49</sup> Esetében a példamutató erkölcsi magatartás hiányzott, amit felrótta számára. Az 1950. augusztus 4-i fegyelmi jegyzőkönyv szerint pártonkívüliek és párttagok részéről is érkezett panasz személyével kapcsolatban:

„F. nem viselkedett pártszerűen, amikor az ottani ünnepség után elment egy kocsmába, és ott addig maradt, amíg az utolsó vonatot le nem késte és ezért be akart menni a gyárba. F. kint volt a mártoni üdülőben<sup>50</sup> a feleségével együtt, és az onnan bejött jelentések azt mutatták, hogy teljesen pártszerűtlenül viselkedett. Mikor magyar hírek voltak, lecsavarta a rádiót azzal, hogy most ne politikáljunk és tánczenét keresett, gúnyos vicceket mesélt, úgy berúgott, megtette azt is, hogy kimaradt éjjel, ami szintén nem megengedett volt. Mikor ebédre hívták, megtette azt a kijelentést, hogy »na, gyerünk csajkára, na, gyerünk a kolhozra«. Sok esetben ócsárolta az ételt és mosléknak nevezte. Ezzel a kijelentésével vizsgálat szerint az ellenség hangját ütötte meg.”<sup>51</sup>

A vád szerint F. Gy. nem „funkcióshoz méltóan” viselkedett, mivel a gyári „békeünnepséget” követően sörözni ment, lekéste a vonatot, ittas állapotba került, és mivel nem tudott hazamenni, ezért a gyárhoz ment harmadmagával, hogy ott folytassa az estét. F. Gy. védőbeszédében ugyan elismerte, hogy az adott éjszakán a gyár területére akart bejutni, tagadta azonban, hogy a pártra hivat-

<sup>49</sup> Az MDP szervezeti szabályzatának pártfegyelemmel kapcsolatos részeit közli: Koltai 2014: 57–60.

<sup>50</sup> Az autógyár egyik üdülője Szigetszentmártonban volt.

<sup>51</sup> MNL PML XXXV.18. 3. ő. e. Következő idézet ugyanott.



kozott volna, miszerint azon keresztül mindent elintéz. A vizsgálat során érdekesen hatott F. Gy. védekezése, aki nem tudta megnevezni azt a két személyt, akikkel a gyár területére kívánt bemenni, feltehetően tényleg azért, mert ittas volt. Emiatt pedig állításainak valóságtartalmát kérdőjelezték meg. A nyaralóban tanúsított magatartásával kapcsolatban azt mondta, hogy „lendületet vitt az ottani kollektívába, mert nélküle az egész kollektíva megsavanyodott volna”. Az étel ellen, elmondása szerint, nem tett kifogást, a csajka és kolhoz kifejezéseket – amelyek pejoratív tartalmat nyertek az eset kapcsán – sem használta, esetleg azt mondta, hogy „na, gyerünk abraolni”. A vizsgálat végül azt állapította meg, hogy F. Gy. „pártszerűtlenül”, nem kommunistához méltó módon viselkedett, ami miatt a pártból kizárták. Esetében nem rendelkezünk forrással arra vonatkozóan, hogy korábbi kijelentései miatt ezt megelőzően figyelmeztetésben részesült volna. Mivel a jegyzőkönyv csak arról tanúskodik, hogy személyével kapcsolatban panaszok érkeztek, a fegyelmi bizottság feltehetően úgy látta jónak, ha a fegyelmezés kisebb súlyú kategóriáit nem alkalmazza vele szemben, hanem az azonnali kizárás mellett döntöttek. Ügyében minden bizonnyal annak volt döntő szerepe, hogy a párt tekintélyét használta és élt vele vissza. Az indokolatlan hivatkozás, amely a kommunistához nem méltó (ittas) állapotával párosult, végül megbosszulta magát.

A pártbizottsági, pártalapszervezeti jegyzőkönyvek tanúsága szerint az 1956-os forradalmat követő időszak egyik legtöbbet szereplő kérdése – a vállalat termelésén túl – az eseményekben részt vevők felelősségének kiderítése, a tagkönyvcseré és a Magyar Szocialista Munkáspártba (MSZMP) történő tagfelvétel köré csoportosult. Mindez nyilvánvalóan nem azt jelentette, hogy a fegyelmi vétségekkel összefüggő személyi ügyek nem kerültek napirendre. Az újjáalakuló pártbizottság iratai között is számos pártfegyelmi ügygel találkozhatunk, köztük K. F. esetével, aki 1958-ban a Normáliagyárban<sup>52</sup> dolgozott. Fegyelmi ügye némileg ellenpéldája F. Gy.-ének, jóllehet K. F. is ittas állapotban volt – elmondása szerint „öntudatlanságig részeg volt” –, azonban a pártalapszervezet jegyzőkönyve szerint szintén a pártot tudhatta maga mögött:

„K. Béla elmondja, hogy K. e[lv]t[ársnak] nem ez az első ilyen esete, mérlegelni kell azt, hogy eddigi viselkedésével mennyit használt és mennyit ártott a pártnak. Többször ígérte már meg, hogy meg fog változni, azonban ezt egyetlen egy esetben sem tartotta be. A pártonkívüliek K. e[lv]t[árs] viselt dolgait már úgy emlegetik, hogy neki lehet bármit csinálni, mert ő pártag és a párt kimossa. Ez pedig nagyon helytelen.”<sup>53</sup>

K. F. – jóllehet elismerte hibáját – az ülésen tízéves párttagságára tekintettel kérte, hogy ne zárják ki a pártból, azonban mint többszörös „visszaesőnek”

<sup>52</sup> Az autógyár azon része, ahol a gépelemeket gyártották.

<sup>53</sup> MNL PML XXXV.79. (4. d.) 1958. november 18.

éppen ezt rótták fel. Esete azért is érdekes, mivel alkoholizálása miatt a Munkásárségból ekkora már kizárták. Csókai János párttitkár viszont azt róttá fel az alapszervezet vezetőségének, hogy K. F.-et eddig csak figyelmeztették, és ügyét nem vitték a taggyűlés elé, mert nem kívántak a magánéletébe beavatkozni. Ennek ellentmondott az ülésen felszólaló L.,<sup>54</sup> aki szerint ittassága miatt a vállalat gazdasági vezetése több esetben megbüntette, a jegyzőkönyv azonban nem közli, hogy milyen büntetést kapott. Esete azért is ellenpélda, mivel a taggyűlés 24 szavazattal, 3 ellenében a „szigorú megrovás utolsó figyelmeztetéssel” büntetési kategóriával sújtotta és nem zárták ki a pártból. Abban, hogy végül K. F.-et nem zárták ki a pártból, feltehetően szerepe lehetett a pártbeli kapcsolatainak és annak, hogy italozó életmódja ellenére (mellett) „igen jó munkaerőnek” tartották.

A tanulmány címében szereplő „Robbanjon fel a párház!” kijelentés egy, a vállalat építési osztályának pártalapszervezeti jegyzőkönyvében csak „O. szak-társként” nevezett autógyári munkavállalótól származott 1961. januárban.<sup>55</sup> Ebben az esetben az ügy érdekességét az adja, hogy a hatalom számára egyértelműen negatív kontextusban szereplő kijelentést nem követte fegyelmi vizsgálat. Az ügy akképpen került a pártalapszervezet napirendjére, hogy N. I. munkavállaló az 1961. január 5-i taggyűlésen szóvá tette, miszerint „ő igenis hosszabb idő óta gyűjtögeti azokat a kijelentéseket, melyekre nem kapott választ, illetve nem tud arról, hogy a vezetőség foglalkozott a bejelentésekkel és milyen eredményekkel”. Az eset végül szóbeli elrendezésben ért véget, mivel nevezett elismerte a kijelentését, és a jegyzőkönyv szerint:

„Elmondotta, hogy munkájuk rendkívül sürgős volt, az ácsok munkáján múltott, hogy a betonozást be tudják fejezni és ő erősen szorította a munkát, amikor K. bejelentette, hogy fél ötre taggyűlésre megy, ekkor hirtelen indulatában mondta a fenti kijelentést.”

Az eset kapcsán az illetőt pusztán szóban intették meg, és a közvetlen felettesével folytatott beszélgetést követően ejtették az ügyet. N. I. az autógyárban elhangzott indulatos megnyilvánulásokból többet összegyűjtött és papírra vetett, többek között azt is, miszerint a párttagsági könyve nem más, mint „szabadrablási igazolás”. A véleménynyilvánítást a szerelőknél dolgozó T. J. tette a vállalat öltözőjében, ezzel utalva a párt tagjainak korrumpáltságára. T. J. nem tagadta a kijelentést, azonban hozzátette, hogy meggondolatlanul mondta, valamint N. I.-vel az eset kapcsán mindössze „heccelődtek”. Kijelentéséért munkahelyi

<sup>54</sup> Keresztnevét nem közölték a jegyzőkönyvben.

<sup>55</sup> MNL PML XXXV.18. 33. ó. e. Következő idézet ugyanott. A kijelentés feltehetően dolgozó általi átfogalmazása a következő volt: „Robbanjon fel a kultúrház!” A dolgozói megnyilvánulás háttéréhez tartozik, hogy a Csepel Autógyár művelődési otthonát 1959-ben kezdték építeni, és 1961-ben adták át. A kijelentés módosításával a dolgozó tompítani kívánta mondandóját, ezzel magyarázva, hogy nem a pártot szidta.

felettese, „F. elvtárs” az öltözőben mindenki jelenlétében „politikai analfabétának” nevezte, és figyelmeztette, hogy még egy hasonló véleménynyilvánítása már komolyabb következményeket von maga után. Neumann Győző, a pártalapszervezet titkára feljegyzésben kérte a tanulságok levonását. Hangsúlyozta, ha valamely dolgozó panasszal, bejelentéssel fordul a vezetőséghez, azt okvetlenül ki kell vizsgálni, a dolgozót pedig felelősségre kell vonni. A feljegyzés leírja, hogy N. I. szerint azért nem foglalkoztak számos esetben az ügyekkel és nem indítottak fegyelmi vizsgálatot, mert a kérdés nem került a taggyűlés elé. Különösen érdekes a dokumentum azon megállapítása, miszerint az ügyeket „azért nem akarták széles vita tárgyává tenni”, vagyis nyilvánosságra hozni, mert több esetben a nyilatkozatokat pártönkívüliek tették.

A fenti példák egyúttal arra utalnak, hogy az üzemek – például a műhelyek szintjén – vezetői amennyiben lehetett, megpróbálták elkerülni a fegyelmi bizottsági tárgyalásokat. Nem minden kijelentés végződött feltétlenül a dolgozó áthelyezésével vagy súlyosabb esetben fegyelmmel történő elbocsátásával. Az egyéni véleménynyilvánításokból származó ügyek egy részét a dolgozók és közvetlen feletteseik „maguk között”, „diszkréten” intézték el, ami sok esetben a vállalati informális eljárásrendre enged következtetni. A fenti esetek egyúttal a dolgozók politikai hangulatáról is árulkodnak.

„Vigyáztunk arra is, nehogy a téliszalámi héját eldobjuk a szobában, és ezzel ártsunk a tekintélynek”

A következőkben Csányi Antal, a Csepel Autógyár vezérigazgatójának fegyelmi ügyét mutatom be.<sup>56</sup> Az eset érdekességét egyrészt az adja, hogy a vizsgálat rendkívül gyorsan lezajlott, az eljárást személyesen Zsofinyecz Mihály kohó- és gépipari miniszterhelyettes mint a fegyelmi bizottság elnöke kezdeményezte és folytatta le.<sup>57</sup> Mindez érthető volt, ugyanis a vállalatigazgatók felett a „hatalmi hierarchiának” megfelelően a fegyelmi jogkört az iparágat felügyelő miniszter vagy helyettese gyakorolta. Az ügy másrészt azért tekinthető egyedinek, mert a vállalaton belül jelenleg nem ismert más olyan eset, amikor felsővezetőt rövid, két hónapon belül lefolytatott eljárással eltávolítottak pozíciójából. Külön érdekes, hogy az esetről interjúalanyaim közül mindössze L. G. rendelkezett információval, aki vezető beosztásban dolgozott a Csepel Autógyárban. Azonban ő is csak hallomásból és későbbi vezetői pozíciójából adódóan szerzett erről tudomást, ami azt mutatja, hogy az ügy nem került a nyilvánosság elé. A vállalat pártbizottságának lapja, a *Fényszóró* 1959. július 1-i száma sem adott

<sup>56</sup> Sajnálatos módon nem állnak rendelkezésünkre olyan kutatások eredményei, amelyek lehetővé tennék más járműipari (egyéb iparágazati) vállalat legfelső szintű fegyelmi ügyeinek összehasonlító vizsgálatát.

<sup>57</sup> A fegyelmi bizottság tagja volt Buzgó Kálmán iparági igazgató és Mikó István minisztériumi osztályvezető.

hírt a vezérigazgató-cseréről, az üzemi lap július 8-i száma is mindössze a Nőtanács élén történt személyi változást közölte.<sup>58</sup>

Az ügy körülményeihez tartozik, hogy Csányi Antal és Varga László, a MOGÜRT<sup>59</sup> vezérigazgatója 1959 márciusában külföldi kiküldetésen vettek részt Berlinben és Egyiptomban. A küldöttséget Varga vezette, az utazás célja pedig a Csepel tehergépkocsik külföldi értékesítésének növelése és a piacok feltérképezése volt. A vizsgálat folyamata részletesen dokumentált, a miniszter fegyelmi ügyeket tartalmazó iratai között megtalálhatók a vámhatósági jegyzőkönyvek, valamint egy kilencoldalas kihallgatási jegyzőkönyv árulkodik hűen a vezető meghurcoltatásáról és a hatalom fegyelmi módszereiről.<sup>60</sup> A fegyelmi eljárás középpontjában a kiküldetésre adott 33 fontnyi napidíj elszámolása és a vezetők egyiptomi vásárlásai álltak. Súlyosbító tényezőként vették figyelembe, hogy a közös vállalati delegáció tagjai, köztük Csányi Antal, az 1959. március 14-i Ferihegyre történő megérkezést követően a vámhatóság előtt eltitkolták az Egyiptomban vásárolt és az ajándékba kapott arany-, valamint egyéb órákat, továbbá a több ezer forintnak megfelelő használati tárgyakat.

A vámvizsgálaton történő lebukást követően az első és egyben utolsó fegyelmi bizottsági kihallgatásra 1959. április 15-én került sor. A fegyelmi bizottság tárgyalása a jegyzőkönyv tanúsága szerint szinte csakis az elszámolt összegekről folyt, a fegyelmi procedúra pedig megfelelt a bírósági kihallgatások körülményeinek. Zsofinyecz Mihály a tárgyaláson tételes elszámolást kért Csányi Antaltól, és keresztkérdéseivel a legapróbb részleteket is felszínre hozta. A kérdésekre válaszolva Csányinak pontos beszámolót kellett nyújtania étkezéseiről, különböző fogyasztásairól, amelynek során azt is közölte a miniszterhelyettessel:

„Összesen 5 fontot költöttem a 11 nap alatt étkezésre, mert vittem magammal csabai kolbászt és téliszalámit, és sok esetben azt ettem. Egy ebéd körülbelül 60–70 piaszter, természetesen van drágább is, ez azonban megfelel egy közepes árnak, az Egyiptomban élő magyarok ajánlották. Ebben van egy erőleves és egy bécsi szelet.”

Az eset komikumát adja némileg, hogy amikor Zsofinyecz aziránt érdeklődött, hogy a delegáció tagjai voltak-e mulatóban, Csányi mindössze a tiszteletükre adott vendéglátással válaszolt. A kihallgatás következő részében a vezérigazgatónak pontosan fel kellett sorolnia a külföldön, családjának és kollégáinak vásárolt használati tárgyakat, és azok összegét is meg kellett mondania. A vásárolt használati tárgyak vámhatósági vizsgálatára térve Csányi előadta, hogy kollégáival együtt döntöttek el, hogy nem vallják be az Egyiptomban ajándékba kapott aranyórát – amelyet ezer forintot meghaladó érték fölött, Magyarországra érkezésekor a vámhatóságnál kötelező lett volna bemutatni –, hanem beviszik

<sup>58</sup> Interjú L. G.-vel; *Fényszóró* 1959. július 1., július 8.

<sup>59</sup> Magyar Országos Gépjármű Üzemi Rt. vagy MOGÜRT Gépjármű Külkereskedelmi Vállalat.

<sup>60</sup> MNL OL XXIX-F-6-ga-71. tétel. 1959. Következő idézetek ugyanott.

a minisztériumba.<sup>61</sup> A helyzetet bonyolította, hogy a vezérigazgató a feleségének is vett egy aranyórát. A fegyelmi tárgyalás során Zsofinyecz és a bizottság tagjai felvetették annak lehetőségét, hogy Csányi az országba behozott értékcikkekkel esetleg egyéni haszonhoz kívánt jutni, azonban a kihallgatás során nyilvánvalóvá vált, hogy a tárgyak után fizetendő vámösszeget akarták elkerülni:

„Varga elvtárssal a szállóban beszélgettünk erről az ajándékról és Varga elvtárs is azt mondta, hogy ezt még ne tekintjük a miénknek. Éreztem már a fonákságot, hogy két aranyóráam van, megbántam, miért is vettem még egyet a feleségemnek és úgy gondoltam, hogy a vám értéke miatt nem írom be a vámhatóságnál. Semmi más célom ezzel nem volt. [...] Volt, aki azt tanácsolta, hogy tegyem egy kézitáskába az egészet, mert ott senki sem keresi. A vámnál azonban zavarba jöttem, tagadni kezdtem mindent, de mikor felszólítottak, előadtam mindent.”

A jegyzőkönyv szerint ezt követően a kihallgatás a magyar és az egyiptomi fél részére kölcsönösen nyújtott szívességekre és ajándékozásokra terelődött. Csányi Antal ezzel kapcsolatos válaszát tekinthetjük védekezésnek is, ugyanis hozzátette, hogy a magyar–egyiptomi járműipari kapcsolatok keretében 1956–1958 között az egyiptomi partner hozzávetőlegesen 60 ezer forint értékben kapott vendéglátást és ajándékokat a reprezentációs keret terhére. Csányi mentségül azt is felhozta, hogy ebben a három évben közel 20 millió forint devizaforgalmat bonyolítottak le az egyiptomi üzleti partnerrel. Zsofinyecz erre azzal vádolta meg Csányit, hogy az elfogadott ajándék lekötözte a vállalatot, és személyesen a vezérigazgatót az egyiptomiak felé, amire Csányi mindössze azt válaszolta, hogy: „Mi nem vagyunk lekötöztetve nekik, mert idehaza mi többet költöttünk rájuk.” A jegyzőkönyv szerint a tárgyalás már-már vita jellegűvé fajult, amikor Zsofinyecz provokatív módon megkérdezte Csányi Antaltól: „Összeegyeztethetőnek tartja-e Csányi elvtárs, hogy egyik oldalról állami pénzen megvendégeljük a külföldi vendégeket, másik oldalról Önök, saját részükre ugyanezeketől a vendégektől ajándékot fogadnak el?” A gyanúsításra a vezérigazgató ismételt az ajándékozás gesztusát emelte ki, amire a miniszterhelyettes visszakozott: „Nem állítom, hogy Csányi elvtárs az órát seftelésre hozta, de tény, hogy az ajándékba kapott órát sem írta be.” Ezt követően a kihallgatás a megszokott mederben zajlott, és a kihallgatók továbbra is a költségek elszámolását forszírozták. A jegyzőkönyvet tanulmányozva arra a következtetésre juthatunk, hogy a tárgyaláson a hatalmat (és fegyelmi jogkört) képviselők célja nem más volt, minthogy a vádlott maga ismerje be hibáját, és a tárgyalás módszereivel nyomást gyakoroljanak személyére. Ennek nyomai a fegyelmi bizottsági jegyzőkönyvben jól tetten érhetők. A kényszerű magyarázkodás és huzavona azonban folytatódott, és újabb fordulatot vett, egyúttal jelezve a kihallgatás megalázó jellegét:

<sup>61</sup> A ferihegyi vámhatóság a lefoglalt aranyórákat és a többi értékcikket forintosította: az összeget 7809 forintban állapította meg.

„[Csányi Antal]: »Előfordult, hogy ebédeltünk [a] pénzünkéből, de sokszor nem reggeliztünk, én idehaza sem szoktam reggelizni, legfeljebb egy teát iszom és délig nem eszem semmit. [...] A szállodai számlát egy összegben állították ki, nem részletezték, hogy az miből tevődik össze, de mi a megengedett kereten belül maradtunk.« [Zsofinyecz Mihály]: »Szégyen, hogy Csányi elvtárs, mint régi kommunista igazgató így viselkedett. Nagyon meglepett az eljárása. A magatartásuk nem alkalmas a Népköztársaság tekintélyének emelésére. Nem arra gondolunk, hogy külföldön a kiküldött embereink tobzódjanak, de szolid reprezentációt kell adni, ezért is biztosít a Népköztársaság ilyen magas rapidíjat.<sup>62</sup> Egyébként fele rapidíjból normálisan élhettek volna.« [Csányi Antal]: »Vigyáztunk arra is, nehogy a téliszalámi héját eldobjuk a szobában, és ezzel ártsunk a tekintélynek. Mi egyszer sem ebédeltünk és nem vacsoráztunk a szállodában.«”

Csányi Antal az „utolsó szó jogán” hangsúlyozta, hogy a karórák és egyéb tárgyak vásárlásával nem üzletszerzés volt a céljuk, hanem azokat csupán ajándéktárgyként vásárolták:

„Nem akarom magamat menteni, elismerem a súlyos hibát. Őszintén kijelentem, hogy a Varga elvtárstól kölcsönként 9 fonton kívül senkitől nem kértem semmilyen pénzt. Lehet az ügyemet jóindulatúlag és rosszindulatúlag is elbírálni. Semmi olyan látszatot nem akartunk azonban kelteni, hogy mi üzleti okok miatt vásárolunk.”

Ezt követően Zsofinyecz Mihály a fegyelmi tárgyalást bezárta és a Külkereskedelmi Minisztériummal folytatott egyeztetést követően meghozták az elítélő határozatot.<sup>63</sup> A vezérigazgatót az 1077/1954. sz. minisztertanácsi határozat alapján vonták felelősségre, amely szabályozta a vállalatigazgatók munkája során őket megillető jogokat és kötelezettségeket, valamint a felelősségre vonásukról is rendelkezett. A fegyelmi határozatnál figyelembe vették a Munka Törvénykönyve 113. §-a (2) bekezdésének c) pontját is, amely alapján Csányit egyévi időtartamra alacsonyabb munkakörbe helyezték. Csányi Antalt 1959. július 1-jével azonnali hatállyal elbocsátották a vállalattól, és a Ganz–MÁVAG Mozdony- és Gépgyár műszaki főosztályára helyezték létesítményfelelősi beosztásba.<sup>64</sup> A fegyelmi büntetés kiszabásánál enyhítő körülményként vették figyelembe, hogy korábban fegyelmi büntetése nem volt, valamint munkaskáderként került a vállalat élére. Zsofinyecz azonban súlyosbító körülményként értékelte azt, hogy Csányi Antal hibáját mint nagyvállalati igazgató követte el, és példamutató magatartás helyett törvényt segett.

<sup>62</sup> A kiküldetési díj összege 3 font volt naponta.

<sup>63</sup> A vizsgálati iratokban nem található utalás arra, hogy a MOGÜRT vezérigazgatóját is elítélték volna.

<sup>64</sup> 1077/1954. (IX.21.) M.T. sz. határozat az iparvállalatok igazgatóinak jogairól és kötelezettségeiről. Csányi Antal további sorsáról nem rendelkezünk adattal. Csányi Antalt 1959. július 1-i hatállyal Szőnyi Miklós követte a vezérigazgatói székben. Józsa 1980: 1.

A határozat meghozatala előtt Zsofinyecz Mihály kikérte Horváth Andrásnak, az MSZMP Pest Megyei Bizottsága első titkárának álláspontját. Leváltásukból kiderül, hogy a döntést megelőzően szóbeli egyeztetések folytak a vezérigazgató sorsáról. Ezek szerint felmerült, hogy Csányi Antal ellen a vámhatóságnál nem indítanak vizsgálatot, mivel fegyelmi tárgyalása és a minisztériumi szintű vizsgálat kiváltja azt. Mindazonáltal arra a megállapításra jutottak, hogy a vámhatóságnál a büntetés (kártérítés) kiszabásától nem mentesítik az igazgatót, a Külkereskedelmi Minisztérium azonban nem indít egyidejűleg vizsgálatot. Horváth András így summázta véleményét az ügyről:

„Ténylegesen, erkölcsileg tarthatatlan lenne őt a Vám, illetve más hatóságokkal szemben megvédelmezni, tisztára mosni. Ez nem indokolt és nem is célszerű, azonban egy ember munkakörének, illetve beosztásának eldöntésénél sok más szempontot is figyelembe kell venni; elsősorban képességét a munkakör ellátására, másodsorban, hogy esetleges leváltása nem idéz-e elő a szóban lévő vállalatnál olyan kiesést, amely kiesés összehasonlíthatatlanul nagyobb kárt okoz, mint esetleg az az erkölcsi hátrány, amit esetleg ott tartása eredményez.”

A megyei pártbizottság vezetője tehát csakis abban az esetben látta indokoltnak az elbocsátást, ha az nem veszélyeztette a Csepel Autógyár irányítását és termelésének csökkenését. Az eset igen kellemetlenül érintette a párt megyei vezetését és a minisztériumot egyaránt. Az ügyben illetékesek minden bizonnyal precedenst kívántak teremteni az autógyár vezérigazgatójának leváltásával. A végrehajtó hatalmat képviselő minisztérium határozatával egyúttal azt is kifejezésre juttatta, hogy az ehhez hasonló vétségeket nemcsak nem tolerálja, hanem szigorúan bünteti. Ezt támogatta a megyei bizottság is, aki rövid mérlegelés után mégis úgy fogalmazott: „az elkövetett hibákért bűnhődnie kell”.

A források szerint, vizsgált időszakunkban minden hónapban szerepeltek pártfegyelmi ügyek az autógyárban. A pártbizottsági és pártalapszervezeti jegyzőkönyvekből kiderül, hogy szinte majdnem minden ülésen tárgyaltak fegyelmi ügyeket. Az állampárt és a vállalat belső fegyelmezési rendszerére utaló esetekből egyértelműen látható, hogy a büntetés-fegyelmezés korántsem volt egységes és egyenlő mércével mérő. Egyes ügyekben a párttagok különböző elbírálás alá kerülhettek, jóllehet elméletben a párt szervezeti szabályzata és fegyelmi eljárásrendje mindenkire egyformán vonatkozott. A pártból történő kizárás ellen például akár olyan szubjektív tényezők (is) dönthettek, mint az illető szaktudása vagy munkateljesítménye. Mindez azonban korántsem jelentette azt, hogy a Csepel Autógyárnál közép- vagy felsővezetői beosztásban dolgozó vezető elkerülhette a számonkérést, annak ellenére sem, hogy pozíciójukból származó mozgásterük nagyobb volt a munkásokénál. A helyzet javítására az MSZMP Központi Bizottsága 1961. év eleji határozatában megpróbálta összefoglalni

a fegyelmi ügyek kezelését és eljárásrendjét, továbbá szélesítette a pártbizottságok fegyelmi jogkörét.<sup>65</sup> A hatalom ennek alapján rendelkezett a társadalmi bíróságokról szóló 1962. évi 24. sz. törvényerejű rendelet megalkotásáról is, amelynek végeredményben az volt a célja, hogy a korábbi (fegyelmi és társadalmi bírósági) eljárások spontaneitását megnyugtató módon rendezze.

## FORRÁSOK

Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltára (ÁBTTL)

3. 1. 9. V–113.448. Vizsgálati dosszié, 1951.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

M-KS 276-95. MDP KV Ipari és Közlekedési Osztálya iratai, 1952–1956.

M-KS 276-107. MDP KV Tömegszervezetek Osztálya iratai, 1948–1950.

M-KS 288-25. MSZMP KB Ipari és Közlekedési Osztálya iratai, 1957–1963.

M-KS 932. Központi Ellenőrzési Bizottság iratai, 1946–1989.

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

XIX-F-6-ga. Kohó- és Gépipari Minisztérium, Zsofinyecz Mihály miniszter iratai, 1951–1963.

Z 53. Magyar Általános Hitelbank Rt. Személyzeti Osztály iratai, 1874–1949.

Magyar Nemzeti Levéltár Pest Megyei Levéltára (MNL PML)

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

XXXV.1. MDP Pest Megyei Bizottsága iratai, 1948–1956.

XXXV.18. MDP Csepel Autógyári Bizottsága és alapszervezetei iratai, 1950–1956.

XXXV.79. MSZMP Csepel Autógyári Bizottsága és alapszervezetei iratai, 1957–1982.

*Fényszóró* [A Csepel Autógyár Pártbizottságának lapja], 1959. július 1., 1959. július 8.

Interjú B. T.-vel, 2011. Készítette Józai Attila. (A szerző tulajdonában.)

Interjú K. L. gyári munkással, 2014. Készítette Kiss András. (A szerző tulajdonában.)

Interjú L. G.-vel, 2016. Készítette Józai Attila és Kiss András. (A szerzők tulajdonában.)

Interjú M. A. gyári munkással, 2018. Készítette Józai Attila és Kiss András. (A szerzők tulajdonában.)

## HIVATKOZOTT IRODALOM

Belényi Gyula 1984: Önkényesen kilépett. *Kritika* (22.) 3. 14–17.

Belényi Gyula 2009: *Az állam szorításában. Az ipari munkásság társadalmi átalakulása Magyarországon 1945–1956.* Szeged.

<sup>65</sup> MNL OL M-KS 288-25. 14. ő. e. (1962).



- Bezsenyi Tamás 2012: „Kisdedet áldomodik a vasöntő az ércformákba”. A Kádár-korszak gyári munkásai közötti együttműködés a fuszítás révén. *Metszetek* (1.) 2–3. 39–48.
- Borbély András – Durkó Mátyás 1957: *Jutalmazás és büntetés a szocialista fegyelem megteremtésében*. Budapest.
- Gyekiczky Tamás 1986: *A munkafegyelem jogi szabályozásának társadalmi háttere az 1952-es év Magyarországon*. Budapest.
- Gyekiczky Tamás 1987a: *Interjúk az ötvenes években elítélt munkásokkal*. Budapest.
- Gyekiczky Tamás 1987b: *Munkafegyelem és társadalom. Történeti-szociológiai tanulmány a munkafegyelem társadalmi összefüggéseinek értelmezéséhez*. Budapest.
- Gyekiczky Tamás 1989: *A fegyelem csapdájában: munkafegyelmi kampányok társadalmi hatásának elemzése*. Budapest.
- Héthy Lajos – Makó Csaba 1972: *Munkásmagatartások és a gazdasági szervezet*. Budapest.
- Héthy Lajos 1983: *Vállalatirányítás és demokrácia*. Budapest.
- Józsa Gábor 1980: *Gazdasági vezetők 1949–1980. A Csepel Autógyár gazdasági vezető beosztású dolgozóinak névjegyzéke 1949-től 1980-ig*. Szigetszentmiklós.
- Kiss András 2007: A Csepel Autógyár történetéről. *Múltunk* (52.) 2. 50–65.
- Kiss András 2010: A baráti, szocialista vizsgálat, kontra hűtlen kezelés alapos gyanúja. *ArchívNet* (10.) 5. [http://archivnet.hu/hetkoznapok/a\\_barati\\_szocialista-vizsgalat\\_kontra\\_hutlen\\_kezeles\\_alapos\\_gyanuja.html](http://archivnet.hu/hetkoznapok/a_barati_szocialista-vizsgalat_kontra_hutlen_kezeles_alapos_gyanuja.html) – utolsó letöltés: 2018. március 20.
- Kiss András 2015a: *A Csepel Autógyár a tervgazdaság rendszerében (1949–1953)*. (PhD-disszertáció.) ELTE BTK, Budapest.
- Kiss András 2015b: „Mi mindig elfelejtjük, hogy még nem vagyunk gyár.” A Csepel Autógyár és munkásvilága az 1950-es években. *Korall* (61.) 16. 90–110.
- Koltai Gábor 2014: *Akik a „Párt” ellen vétkeztek: pártfegyelmi eljárások Budapesten az MDP időszakában (1948–1956)*. (PhD-disszertáció.) ELTE BTK, Budapest.
- Molnár Dániel 1977: *A társadalmi bíróságok működése*. Budapest.
- Pittaway, Mark David 1998: *Industrial Workers, Socialist Industrialisation and the State in Hungary 1948–1958*. (PhD-disszertáció.) 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.
- Posta Gyula 1966: *Társadalmi bíróságok gyakorlata*. Budapest.
- Rácz Artilla 2016: Gondolatok a pártállam bírósági és pártfegyelmi gyakorlatának összefüggéseiről a „Fradi-ügy” kapcsán. *Fons* (23.) 4. 459–484.
- Törvények és Rendeletek Hivatalos Gyűjteménye* 1950. Budapest.
- Valuch Tibor 2017: A jelenkori munkástörténet Kelet-Közép-Európában – historiográfiai megközelítések. *Múltunk* (28.) 2. 4–24.
- Varga László 1994: *Az elhagyott tömeg. Tanulmányok 1950–1956-ról*. Budapest.