

A baráti, szocialista vizsgálat, kontra hűtlen kezelés alapos gyanúja ^[1]

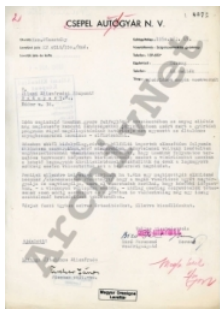
A Csepel Autógyár és az állami ellenőrzés az ötvenes években

„Két esetben szállítottat egy bütordarabokat Budapestről két különböző helyről lakására. Ehhez a gépkocsit H. Ármin utasítására engedélyeztem. Ezt követően megjelent H. Ármin és G. József osztályunkon azzal, hogy G. József lakására azonnal ki kell szállítani 5 darab csomagoló ládát. Én azt mondtam, jelenleg nincs gépkocsi bent, közben bejött a WM-ből egy gépkocsi, azt sem adtam oda, ezután erőyes 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.“

Bevezetés

A mindennapok híradásainak talán egyik legtöbbet hallott mondata a fenti címben szereplő állítás köré is csoportosítható. Vesztegetésekre, fiktív és előnytelen pályázatokra, a közpénzek és az állami vagyon eltűnésére derül napjainkban lassacskán fény. De vajon a cikkünkben vizsgált gyár esetében a szűrőpróbaszerű és kötelező ellenőrzéseknek volt-e alapos indokuk, vagy ténylegesen igaz az a szocialista vállalati rendszerben meghonosodott szlogen, miszerint a dolgozónak a vállalatából (munkahelyéből) kell megélnie és boldogulnia? A Csepel Autógyár, mint az ország legnagyobb kapacitású teherautógyára, megalakulásától kezdve a vizsgálatok fókuszában állt. Az állami ellenőrzés rendszerének kialakítása, továbbfejlesztése a 3 éves terv alatt, 1947-1949-ben, majd az azt követő években is elsődleges feladat volt. Mielőtt azonban a kérdéses pontokra rávilágítanánk, röviden vázolnunk kell a gyár alapításának körülményeit és azt, hogy az alapítás milyen iparosítási célkitűzések reflektorában valósult meg.

A magyar gazdaság egyik elsőrangú célkitűzései között szerepelt az iparosítás, mindenekelőtt a nehézipar közép-európai viszonylatban is jelentős mértékű fejlesztése. A gazdaságtörténet-írás már megállapította, hogy mindezek mögött különböző, a korszakra specifikusan jellemző tényezők is álltak, mint például a kiéleződött hidegháborús feszültség (a NATO megalakulása, koreai háború), valamint a II. világháború következtében kialakult gazdasági megtorpanásból való kilábalás. Mindezeket egy nagyarányú szovjet mintára (utasításra) végrehajtott iparosítással, nem utolsósorban a tervgazdaság kiépítésével próbálták orvosolni. Az iparosítás tempóját tovább gyorsították a nemzetközi politika eseményei, ahogy Berend T. Iván fogalmazott egyik könyvében: „A központi tervezés és a hadigazdaságra emlékeztető gazdasági intézményrendszer minden káros hosszú távú következménye ellenére jól szolgálta az erőltetett ütemű iparosítás központi gazdaságstratégiai célját. Minden más megfontolás alá volt rendelve e törekvésnek. Ez volt a lényege a szovjet típusú gazdasági modernizációs modellnek, mely áttérést ígért az iparosítás területén a kevésbé iparosított országok számára”. A szovjet modell és a háborús felkészülés egyaránt meghatározta a növekedés ütemét és az iparosítás szerkezetét.



[Képgaléria megtekintése](#) ^[2]

A népgazdaság meghatározó jelentőségű törvénye az 1949. évi XXV. törvény volt, amely meghatározta a feladatokat, és egyben kiűzte a távlati célokat is. A törvényben az alábbiakat találhatjuk lefektetve az első 5 éves terv tanulmányunk szempontjából is érdekes célkitűzéseivel kapcsolatban, amiből itt csak részleteket közlünk: „Az öt éves népgazdasági tervnek a következő főfeladatokat kell megvalósítania: Magyarország iparosításának meggyorsítását, elsősorban a nehéz- és gépipar fejlesztését, mert ez a könnyűipar fejlesztésének, a mezőgazdaság gépesítésének és szocialista átszervezésének, a közlekedés korszerűsítésének feltétele. [...] A nehézipar termelésének az 1954. évben el kell érnie a 7725 millió forint értéket, ami 1949-hez képest 138 % emelkedést jelent. A tehergépkocsik gyártását 3200 darabról 9000 darabra, a motorerékpárok gyártását 12 000 darabról 23 000 darabra kell emelni. Gyártani kell Magyarországon eddig nem gyártott nagy nehézipari gépeket, trolleybuszokat.” A Népgazdasági Tanács az 1948: XXXVII. tc. 8. §-a és a Minisztertanács 299/1949. M.T. sz. határozata alapján a Csepel Autógyár Nemzeti Vállalat alapításáról döntött. A vállalat tekintetében kezdetben a nehézipari miniszter volt az illetékes. A nemzeti vállalat fő feladatául a gépjárműgyártás történő fejlesztését határozták meg. A gyár létrehozását az 5 éves terv országos jelentőségű (I. kategóriájú) beruházásai között kezelték. Ebből következően a gyár tevékenységét az állami ellenőrzés lényegében minden területen lefedte. Ezek közül a következők voltak a legfontosabbak: a termelés-termelékenység, a vállalat pénzügyi helyzete és hitelgazdálkodása, az alkatrészellátás, a minőségi ügyek, a megrendelések és szállítások, a bérézés és a normák kérdése, az adminisztráció, az anyaggazdálkodás, a vállalati és lakótelepi építkezések, felújítások és az önköltség kérdése. Az 1949. évi 17. törvényerejű rendelet értelmében a megszüntetett Legfőbb Állami Számvevőszék, az Állami Ellenőrzési Központ és a Budapest Fővárosi Számvevőszék maradványain életre hívták az Állami Ellenőrző Központot. A Központ a Minisztertanács felügyelete alatt állt, de a közvetlen főhatóság a Népgazdasági Tanács (NT) volt. Ügykörébe tartozott a közületek (az állami és gazdasági szervek, az ügyvédségek, a bíróságok, a vállalatok, a közérdeklő testületek és intézetek) központi állami ellenőrzése. A cél az volt, hogy a felsoroltak miként hajják végre az államhatalom és az államigazgatás legfelsőbb szerveinek utasításait, azaz két fő szempont, a tervszerűség és a gazdaságosság szerint. Feladata volt továbbá a visszaélések, valamint a korrupció feltárása. Az ÁEK ellenőrzése a minisztériumoknál, a főhatóságoknál egyrészt a közületek, szankciókat egyáltalán nem tartalmazott még azért sem, hogy az építkezést tervek nélkül kezdték meg, s nem csak a tervszerűség, hanem a gazdaságosság szempontjai is sérültek. Bíró Ferencnek, a vállalat első vezérigazgatójának az Állami Ellenőrzési Központhoz 1950. május 15-én intézett és itt bemutatott levele szintén érdekes számunkra. A sorokból az tűnik ki, hogy a Csepel Autógyár a vizsgálódások és a szankciók elkerülése végett már előre értesíteni kívánta a központot egyes, nem szabályszerű, azaz magánszektornál történt vásárlásokról. A levél megfogalmazása szerint: „el szeretnénk kerülni, hogy későbbi időpontban - a viszonyok változása esetén - utólag esetleg észrevételek tétessenek ezen eddig eszközölt és a jövőben is valószínűleg még egy ideig eszközözendő bevásárlások tekintetében.” A levélből arra is következtethetünk, hogy a gyár és vezetése sem tájékozódott kellőképpen az ÁEK hatásköréről, hiszen válaszában a központ leszögezte, hogy nem folytatnak operatív tevékenységet, és nem intézkednek a vállalatokat érintő gazdálkodás kérdésében. Az ÁEK válaszában arra is

Az Állami Ellenőrző Központ már a Csepel Autógyár épületeinek helyreállításán és az új építkezéseken rendkívüli ellenőrzést tartott. Az ÁEK egy 1950. július 14-én kelt jelentése azonban több ízben is rámutatott arra, hogy az erőltetett ütemű gyárrekonstrukció mögött szervezetlenség, nem utolsósorban pedig munkaerőhiány „mutatkozott”. Ezt támasztja alá a jelentés azon pontja, amely arról szól, hogy egyes üzemek, brigádok a még felújítás alatt álló épületekbe, valamint a befejezés alatt álló épületekbe is beköltöztek. A jelentés egyrészt rávilágít a gyorsított tempójú fejlesztésekre, az aránytalan fejlesztés okozta anyaghiányra - a vizsgálat ideje alatt is csőhiány volt - valamint a már említett munkaerő-vándorlás kérdésére: „A vizsgálat ideje alatt feltűnő kis munkáslétszám dolgozott az épületeken, aminek az oka az aratással kapcsolatos munkaerő-vándorlás volt”. A vizsgálat - annak ellenére, hogy rendkívülinek minősítették - meglehetősen elnéző és megengedő hangnemen, szankciókat egyáltalán nem tartalmazott még azért sem, hogy az építkezést tervek nélkül kezdték meg, s nem csak a tervszerűség, hanem a gazdaságosság szempontjai is sérültek. Bíró Ferencnek, a vállalat első vezérigazgatójának az Állami Ellenőrzési Központhoz 1950. május 15-én intézett és itt bemutatott levele szintén érdekes számunkra. A sorokból az tűnik ki, hogy a Csepel Autógyár a vizsgálódások és a szankciók elkerülése végett már előre értesíteni kívánta a központot egyes, nem szabályszerű, azaz magánszektornál történt vásárlásokról. A levél megfogalmazása szerint: „el szeretnénk kerülni, hogy későbbi időpontban - a viszonyok változása esetén - utólag esetleg észrevételek tétessenek ezen eddig eszközölt és a jövőben is valószínűleg még egy ideig eszközözendő bevásárlások tekintetében.” A levélből arra is következtethetünk, hogy a gyár és vezetése sem tájékozódott kellőképpen az ÁEK hatásköréről, hiszen válaszában a központ leszögezte, hogy nem folytatnak operatív tevékenységet, és nem intézkednek a vállalatokat érintő gazdálkodás kérdésében. Az ÁEK válaszában arra is

hivatkozot, hogy a kérdés a felettes szerv hatáskörébe tartozik, és azt az illetékes központtal, valamint miniszteri főosztállyal kell megbeszélni. Az ÁEK válasza azért is érdekes, mert más esetben szóvá tették a már előbb említett problémákat. Mindezt csak színesíti, hogy a Csepel Autógyár vezetése még 1951-ben sem tudta pontosan, hogy mely területek tartoznak az Állami Ellenőrző Központ feladatkörébe. A gyár leveléből egyértelműen kitűnik, hogy egy ésszerűsítési javaslatot nyújtottak be a központnak azzal a kéréssel, hogy annak „kikísérletezése” után értesítsék a gyárat. Az ÁEK válaszában újra leszögezte, hogy az „újítások elbírálása és kikísérletezése” nem a feladatuk, az újításokkal kapcsolatban az ÁEK mindössze azt vizsgálja, hogy a vállalatok a törvényes intézkedések és a népgazdaság célkitűzéseinek megfelelően járnak-e el.

A vállalatnál további vizsgálatok is voltak, amelyeket „közérdekű bejelentés” alapján kezdeményeztek. Mint minden más esetben, az ÁEK illetékes osztálya rövid jelentést, észrevételt tett a nehézipari, később kohó- és gépipari miniszternek. A vizsgálatokkal szemben a gyár részéről mindig voltak fenntartások. A vizsgálati jegyzőkönyvekben általában nem győzték hangsúlyozni, hogy a vizsgálat célja pusztán a „kolcsónos segítségnyújtás”, a „célkitűzések megvalósítása” vagyis az állami ellenőrzés és a vállalatok egymásra vannak utalva, tőlük, azaz az ellenőrzéstől egyáltalán nem kell tartani. Mindezt nagyon jól összefoglalják Barabás Sándornak, az ÁEK főosztályvezetőjének a Csepel Autógyár 1951. június 8-ai vizsgálatá során elmondott szavai, amelyek érzékeltetik, hogy az állami ellenőrzés végrehajtói és a vállalat lényegében egymásra vannak utalva: „*A mai tárgyalás azt célozza, hogy kölcsönösen segítsük egymást célkitűzéseink megvalósításában, hogy ismertessük, hogy a Csepel Autógyárban lefolytatott vizsgálatnak mik voltak a főbb elvi megállapításai és ehhez kérjük az Evtársak megjegyzéseit, hogy esetleg segítségnek nekünk is munkánk megjavításában és mutassanak rá az esetleg részünkről elkövetett hibákra. Kérünk bírálatot és önbírálatot gyakorolni. Nem kívánunk egyes témakörök felett természetlen vitákat provokálni, mert az a célunk, hogy a hibák feltárása mellett közös célnkat minél jobban meg tudjuk valósítani.*” A korszakra oly jellemző önbírálat, kritika és önkritika fogalmának használata kitűnik a jegyzőkönyvek tanulmányozásakor. A vizsgálatokhoz szervesen kapcsolódó értekezlet lefolyása egy előre meghatározott helyen - többnyire a vállalat épületében - és séma szerint történt, amelyen a vállalat vezetője és az Állami Ellenőrző Központ részéről kijelölt revizorok mellett részt vettek a felettes minisztérium képviselői is. Az ÁEK illetékes képviselője rendszerint ismertette a termeléssel, a tervszerűséggel és az önköltséggel kapcsolatos megállapításait, amelyekre a gyár vezetői hozzászólásokkal reagáltak. A megállapítások és a hozzászólások fókuszában természetesen a tervmegállapítás és a tervteljesítés állt, eközben azonban az összes - a gyár életét érintő - kérdés napirendre került. A vizsgálat különböző pontjait elemző értekezlet után a hozzászólásokat megpróbálták beépíteni a végleges jelentésbe, amit megküldtek a gyárnak is. Elvben a vállalatnak még lehetősége volt ehhez is további kiegészítéseket csatolni. A javaslatok végrehajtása érdekében a revizorok előre leszögezték, hogy a gyár utóvizsgálatra is számíthat. A kijelölt revizori csoport munkája lényegében csak ezzel az aktuállal zárult, aminek teljes időtartama akár fél év is lehetett. Az adott vállalatnak kifelé természetesen „hálas magatartásról” kellett számot adnia, a gyár berkein belül azonban a procedúrát nem fogadták szívesen. Az 1951. június 8-ai jegyzőkönyv tanúsága szerint a gyár igazgatója az értekezlet végeztével így fogalmazott: „*Mindannyiunknak köszönetünket kell kifejezni a Bizottságnak a jó, baráti, szocialista vizsgálatért. Sok hiba volt és van még mindig nálunk, az a segítség, amit kaptunk az ÁEK Bizottságtól, sokat jelentett!*” Az Állami Ellenőrző Központtól Zsofinyecz Mihály, kohó- és gépipari miniszter számára elküldött levél azonban korántsem finom hangvételű, sőt a gyárban elkövetett hibák névszerinti felelőseit is megnevezi, amit a vállalat vezetői egyébként előre sejtettek. A gyárnak tulajdonított hibák alapvetően az irreálisan megállapított és sokszor teljesíthetetlen tervekől következtek. Ezt támasztja alá Kiss elvtársnak, a Kohó- és Gépipari Minisztériumból kirendelt képviselőnek a megállapítása: „*A minisztériumnak feltétlenül az az álláspontja, hogy a tervet úgy állapítják meg, hogy a terv teljesítése maga is komoly feszítést jelent.*” A tömeges adatszolgáltatással - amire a vállalatokat kötelezték - a Csepel Autógyár alig, vagy egyáltalán nem tudott lépést tartani, miközben a határidők egyre rövidültek. A vállalatvezetésnek a terv jelentősebb túlteljesítése és ennek jelentése sem állt érdekében, mert a túlteljesítés a következő évi terv alapjává vált. A tervutasításos rendszer működési hibáiból következően az állami ellenőrzés számára a Csepel Autógyár és megannyi vállalat állandó munkát adott.

Mint az előzőekben már utaltunk rá, a vizsgálatokat közérdekű bejelentés alapján is ki kellett vizsgálni. A bejelentést követően az ÁEK a vállalat rendszeti osztályával (nyomozó csoportjával) együttműködve köteles volt vizsgálatot indítani. Az esetek legnagyobb része a személyi ügyek, a vállalati vagyonnal való visszaélés és a cikk címében is szereplő hűtlen kezelés köré csoportosítható. Olyan ügyek találhatóak az ÁEK anyagaiban, amelyek minden kisebb-nagyobb vállalatnál rendszeressé és jellegzetessé váltak a korszakban. Több olyan ügyre is fény derült, amelyek arról szóltak, hogy a Csepel Autógyár vezető beosztású igazgatója, igazgatói munkatársai a gyár pénzén, anyagköltségén és dolgozóival renováltatták szolgálati lakásukat, és szállítottak oda építkezési alapanyagokat. A Csepel Autógyárnál, 1950. június 7-én készült és a cikkhez alapul szolgáló egyik jelentés tanúsága szerint a Tervfőosztály vezetője például a vállalat részére kiutalt 100 q tüzfűt - a vállalat szigetszentmiklósi telephelye helyett - a lakására szállította. A Csepel Autógyár Rendszeti Osztályán ezekben az esetekben jegyzőkönyvet vettek fel, és megkezdődött a tanúk kihallgatása. Az ügyben 1950. június 3-án felvett jegyzőkönyv is példa arra, hogyan működött a gyakorlatban azon baráti, elvtársi hierarchia, ami a rendszer egyik velejárója volt: „*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 H. Ármin utasítására engedélyeztem. Ezt követően megjelent H. Ármin és G. József osztályunkon azzal, hogy G. József lakására azonnal ki kell szállítani 5 darab csomagoló ládát. Én azt mondtam, jelenleg nincs gépkocsi bent, közben bejött a WM-ből egy gépkocsi, azt sem adtam oda, ezután erőlyes 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.*” A fenti esetek részben azért is kirívóak, mivel a térségben meghonosodó új iparág, a teherautó-gyártás a szociális fejlesztésekkel és a munkaerőmozgással kezdetben egyáltalán nem tudott lépést tartani. Az elégtelen lakásszám miatt volt eset, amikor munkavállalókat Szigetthalmon magánlakásokban, tanyán helyeztek el, összesen 20 fő munkást pedig a szigetszentmártoni üdülőben. Az üdülő már csak funkciójából adódóan sem felelt meg egy állandó szállásnak, mert fűteni mindössze a társalgót lehetett, a tisztálkodást pedig lavorból tudták csak megoldani. Figyelemre méltó, hogy a lakások elosztásánál - melynek ismertetése külön tanulmány tárgyat képezhetné - ugyan megpróbálták a szociális szempontokat figyelembe venni, a dolgozóknak azonban a „munkához való viszonyuk” alapján utalták ki a lakások egy részét, azaz sztahanovistáknak, élmunkásoknak.

A Kohó- és Gépipari Minisztérium 1952. évi átszervezése nyomán, a minisztériumban belül megváltozott a Csepel Autógyár közvetlen felügyeleti szerve. A KGM Jármpipari Főosztályáról az autó- és traktoripari vállalatokat leválasztva - a miniszterhelyettesnek közvetlenül alárendelve - 1952. május 1-jei alapítással az autó- és traktoripari vállalatok irányítására létrehozták az Autó- és Traktoripari Trösztöt (ATIT). A cikkben már korábban említett Bíró Ferencné igazgató - és több más egykori autógyári vezető - karrierje is innen kezdve a trösztnél folytatódott. Az a tény, hogy a gyár korábbi igazgatója került a tröszt élére, mindenképpen kedvezőbb helyzetbe hozta a Csepel Autógyárat, azonban számára is elsődleges szempont volt a vonatkozó előírások, határozatok felügyelete és betartatása. Az itt közölt és Bíró Ferencnéől származó levelek is jól mutatják, hogy mint egykori gyárigazgató az ATIT élén a szolgálati lakások ügyében nem tett más, mint adminisztratív intézkedéseket. Több vállalat bejelentéseinek vizsgálata során a Trösztnél bevezették a panaszok központi nyilvántartását, továbbá minden panasszal kapcsolatos ügy kivizsgálása, elintézése Bíró Ferencné saját titkárságán keresztül történt.

Az ÁEK a vizsgálatokat szinte folyamatossá tette, ezért a gyár vezetői bírálták a felettes szervek munkáját. Véleményük szerint ezen szervek munkájának nagyobb részét az ellenőrző tevékenység jellemezte, és csak elenyészően kevés részét a vállalat tényleges megsegítése. Egy, az ATIT-nél még 1952-ben készült jelentés élesen rávilágít arra a helyzetre, ami az állami ellenőrzés, a gyár és a felettes szerv között fennállt: „*A kampányszerűség pedig abban mutatkozik meg, hogy a párt, vagy kormányzat egy-egy éles bírálatá nyomán egyszerre a legkülönbözőbb területekről és a legkülönbözőbb irányban történik ellenőrzés, és ez a vállalat munkáját csak gátolja. Az ATIT közvetítő szerepet tölt be a minisztérium illetékes főosztályai, miniszterhelyettese és a gyár között. A problémák legnagyobb részét, amelyet a gyár maga nem tud megoldani, azt a tröszt sem oldja meg. Ha a miniszter segítségét a vállalat a trösztön keresztül kéri, azt kizárólag a szolgálati út formális betartása miatt teszi. Meg kell még azt is jegyeznünk, hogy a legfontosabb kérdésekben a miniszteri szervek segítséget adni nem tudnak. Semmit nem javult a tervezés módszere, színvonala és realitása.*” A fentieket jól alátámasztja Mészáros Károlynak, a Csepel Autógyár soron következő igazgatójának és Zborovszky Béla volt termelési főnöknek az Állami Ellenőrző Központ vizsgálatára reagáló levele - igazolói nyilatkozatok - amelyben hol határozottan, néhol pedig diplomatikusan, a felsőbb szervek felé pedig igencsak kritikusan utasítják vissza az ÁEK személyre és vállalatra vonatkozó megállapításait. A cikkhez kapcsolódó nyilatkozataik újfent rávilágítanak a pótkatrész-gyártás alapvető problémáira, amely egy 1954. évi vizsgálat egyik sarokköve volt.

Összességében megállapítható, hogy az ellenőrzések sokszor formálisak és kampányszerűek voltak. A gyárvezetés - bár kifelé hivatalosan azt közvetítette, hogy egy-egy vizsgálat eredményes volt - nem sokat hasznosított az ellenőrzésekből.

Címkék:

[Csepel Autógyár](#) ^[3]

[koreai háború](#) ^[4]

[NATO](#) ^[5]

[Népgazdasági Tanács](#) ^[6]

[Állami Ellenőrző Központ](#) ^[7]

[3 éves terv](#) ^[8]

Kiadás: 10. évfolyam (2010) 5. szám

Forrás webcim: https://www.archivnet.hu/hetkoznapok/a_barati_szocialista_vizsgalat_kontra_hutlen_kezeles_alapos_gyanuja.html

Hivatkozások

[1] https://www.archivnet.hu/hetkoznapok/a_barati_szocialista_vizsgalat_kontra_hutlen_kezeles_alapos_gyanuja.html

[2] https://www.archivnet.hu/.../galeria_pop.php%3Fga_id%3D13

[3] <https://www.archivnet.hu/cimkek/csepel-autogyar>

[4] <https://www.archivnet.hu/cimkek/koreai-haboru>

[5] <https://www.archivnet.hu/cimkek/nato>

[6] <https://www.archivnet.hu/cimkek/nepgazdasagi-tanacs>

[7] <https://www.archivnet.hu/cimkek/allami-ellenorzo-kozpont>

[8] <https://www.archivnet.hu/cimkek/3-eves-terv>