

AZ INGÁZÁS SZAKPOLITIKAI DÖNTÉSEK FÜGGVÉNYÉBEN SZABOLCS-SZATMÁR MEGYÉBEN A KÁDÁR-KORSZAKBAN

Murányi-Győri Gréta

Összefoglaló:

Habár a folyamatos ingázás munkahely és lakóhely között már az 1960-as évektől hatalmas méreteket öltött, azonban csupán a hetvenes évektől kezdve váltott ki reakciót a politikai vezetés részéről. Különösen igaz ez Szabolcs-Szatmár megye esetében, ahol 1960 és 1980 között a megyén belüli ingázók tömege igazán felülreprezentált társadalmi réteg volt az amúgy is nagyszámú ingázó munkásság körében. Az 1960-as évektől főként helyi kezdeményezések születtek, amelyek a bejáró munkások mindennapos nehézségeit kívánták mérsékelni. Ez a helyzet azonban a politikai életet is reakcióra kényszerítette az 1970-es évektől főként a művelődés-, a közlekedés-, valamint a lakáspolitikai terén. A szakpolitikai gyakorlatot tekintve a vállalati kezdeményezések voltak a legfontosabbak. A művelődés terén különféle kulturális programok szervezésére került sor az üzemek területén, valamint a vasúti várótermekben. Azonban bizonyos esetekben a munkások érdektelensége problémát jelentett. A közlekedés- és lakáspolitikai terén is az ingázó munkások kezdve nehéz élethelyzetének enyhítése került a célkeresztbe. Habár az ingázók jelenős tömegének közlekedési nehézségeit sikerült enyhíteni, és sok munkavállaló jutott lakáshoz, azonban a nyolcvanas évekre ezek a kezdeményezések főként anyagi gondok miatt már kevésbé voltak sikeresek, mint a korábbi évtizedben.

Kulcsszavak: megyén belüli ingázás, vállalati felelősségvállalás, szocialista kultúra, lakásprobléma, közlekedéspolitikai

Abstract:

Although commuting between workplace and residence has taken on enormous proportions since the 1960s, it has only been provoked a reaction from the political leadership since the 1970s. This is especially true in the case of Szabolcs-Szatmár county, where the mass of migrant workers within the county was a truly overrepresented social stratum among the already large number of commuters between 1960 and 1980. From the 1960s, there were mainly local initiatives, which alleviated the daily difficulties of commuting workers. This situation forced political life to react from the 1970s, mainly in the fields of culture, transport and housing policy. The corporate initiatives were the most important in

terms of policy practice. In the field of culture, various cultural programs were organized on the premises of the factories as well as in the railway waiting rooms. However, in some cases, the lack of interest of workers was a problem. In the field of transport and housing policy, alleviating the difficult life situation of migrant workers was also placed into the foreground. However, the transport difficulties of a significant mass of migrant workers were alleviated and many workers were provided with housing, and by the 1980s these initiatives had been less successful than in the previous decade, mainly due to financial problems.

Keywords: short-distance commuting, corporate responsibility, socialist culture, housing problem, transport policy

Bevezetés

Ha a Kádár-korszak Szabolcs-Szatmár megyei ingázóiról van szó, akkor általában a hírhedt „fekete vonat” utasaira gondolunk, akik a családjuktól távol vállaltak munkát, és ehhez 250-300 km távolságot is meg kellett tenniük rendszeresen. A statisztikai adatok azonban azt mutatják, hogy a Kádár-korszak ingázóinak túlnyomó többségét nem ők tették ki, hanem egy olyan réteg, akiknek, habár lakó- és munkahelyük egyazon megyében volt, lényegében ugyanannyi megpróbáltatással kellett megküzdeniük, mint a távolsági ingázóknak. Ők voltak a megye naponta bejáró munkásai, számuk 1960-ban országosan 636 ezer főt tett ki, 1970. évi népszámlálás szerint pedig 993 ezret.¹ A vizsgált térséget tekintve, a hatvanas években Szabolcs-Szatmár megye 269 746 aktív keresőjén belül a lakóhelyén dolgozó aktív keresők száma 229 639 volt, míg az eljárók száma 17 114 fő. Emellett az összes eljáró keresők közel 80%-a, mintegy 15 ezer kereső volt megyén belüli eljáró.² A hetvenes években ez az arány már 89,4%-ot tett ki, 43 300 főt.³ 1980-ra ez a szám tovább emelkedett, a lakóhelyén 182 365 kereső dolgozott, a megyén belüli eljárók száma pedig 66 268 főre rúgott.⁴ 1990-re ez a szám átmenetileg csökkenő tendenciát mutatott, azonban még így is a naponta ingázó népesség (153 175 aktív keresőből 68 267 naponta ingázó) jelentős részét jelentették a megyei ingázói, több mint 90%-ot, 63 094 főt.⁵ Habár a

¹ KSH 1970. évi népszámlálás adatai, 30. Az aktív keresők munkahelye és lakóhelye. A napi ingázók adatai. Budapest. 1977. 5.

² KSH 1960. évi népszámlálás, 9. A keresők munkahelye és lakóhelye. A népesség 1949. és 1960. évi lakóhelye. Budapest. 1963. 9.; 112.; 113.

³ KSH 1970. évi népszámlálás, 30. Az aktív keresők munkahelye és lakóhelye: A napi ingázók adatai. Budapest. 1977. 13.

⁴ KSH 1980. évi népszámlálás, 33. Az aktív keresők munkahelye és lakóhelye. A naponta ingázók adatai 3. Részletes adatok. Budapest. 1983. 134.

⁵ KSH 1990. évi népszámlálás, 18. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye adatai. Budapest. 1992. 128.

megyén belüli ingázók aránya a rendszerváltás hajnalán valamelyest csökkeni látszott, azonban még így is egy felülreprezentált társadalmi rétegről lehet beszélni.

A megyén belüli ingázás problematikájának kapcsán azonban jelen tanulmányban nem az ingázás mibenlétére és az azzal kapcsolatos források megszólaltatására, hanem a településfejlesztési politika és az ingázás jelenségének kapcsolatára helyezem a hangsúlyt. Habár kutatásom távlati célja a megyén belüli ingázás helyzetének feltérképezése, a településfejlesztési politika stratégiai jellemzőinek és megvalósulásának bemutatása is fontos része a kutatásnak, hiszen ezen politikai törekvések önmagukban is befolyásolták az ingázás mértékét, irányát, az ingázók számának alakulását.

A tanulmány célja: egyrészt bemutatni a hazai településfejlesztési politika történeti vonulatait az 1945 és 1990 közötti időszakban, másrészt a területi tervezés megyei viszonyait, illetve a megyén belüli ingázók számának növekedési tendenciáját figyelembe véve arra a kérdésre keresni választ, hogy milyen reakciót váltott ki és milyen ügyeket illetően a megyei vezetés részéről az ingázás felerősödése, illetve hogy ennek milyen eredményei születtek. Ennek a folyamatnak a vizsgálata legfőképpen a hatvanas és nyolcvanas évek közötti időszakot tekintve lényeges, hiszen ahogy a statisztikai adatok is bizonyítják, a megyén belüli ingázók száma 1960 és 1980 között megháromszorozódott. Habár a hatvanas években gyökerezett, a hetvenes évektől kezdve lett kézzelfogható eredménye annak a folyamatnak, melynek célja az ingázók sajátos életformájából adódó nehézségek kezelése volt főképp az állam, valamint a munkaadó vállalatok részéről. A kutatás során elődleges forrásokként azok a levéltári és megyei sajtóanyagok szolgálnak, amelyek beszámoltak az ingázás erősödésének mérséklése céljából tett intézkedésekről. Levéltári források tekintetében az MSZMP megyei bizottságának, valamint a Megyei Tanács és a Végrehajtó Bizottság iratanyaga szolgáltat információt a politikai döntésekről, politikai folyamatokról, valamint olyan vállalatok iratanyaga, amely üzemek az ingázás legfontosabb célpontjait jelentették. Jelen esetben a SZÁ-ÉV (Szabolcs Megyei Állami Építőipari Vállalat) iratanyagát vettem alapul, amely vállalat 1949-től kezdve a megye gazdasági életének fontos részét képezte, és ahol a dolgozók több mint kétharmada ingázó volt. A levéltári iratanyag mellett a megyei periodika (*Kelet-Magyarország, Szabolcs-Szatmári Szemle*) is kiemelkedő forrásként kezelendő, hiszen az újságok hasábjain nem csupán a politikai döntések hatásai ismerhetők meg a megyei életében, hanem annak végrehajtása és következményei is. Módszertani tekintetben a kronológiai határok pontos meghatározása mellett az elemzendő források kiválasztásának módszere is lényeges volt, itt egy-egy olyan, nagyszabású intézkedés kiemelésére törekedtem, amivel egy-egy településfejlesztési stratégiai terület lényegét lehetett megragadni.

A településfejlesztés és a regionális politika történeti áttekintése

Területfejlesztés 1945 és 1970 között

Habár az első világháború után merült fel erőteljesen a területi integritás védelme, egészen 1932-ig csupán tudományos munkákban fogalmazódtak meg az országrendezés és területrendezés legfontosabb alap gondolatai.⁶ A Gömbös-kormány már lényeges lépéseket tudott tenni, később pedig kísérletek történtek a területi rendezés egységesítésére,⁷ azonban ennek a folyamatnak a második világháború kirobbanása véget vetett. A későbbiekben, a kommunista hatalomátvételt követően, a területfejlesztési politika kidolgozása is előtérbe került, melynek intézményi hátterét az 1949 és 1951 között működő Területrendezési Intézet (TERINT) képviselte. A TERINT – a tanyaközpontok kialakítása mellett – egy átfogó területfejlesztési koncepció kidolgozásáért is felelős volt.⁸ A településfejlesztési politika fő feladatát egy, az ország egész területét érintő nagyszabású urbanisztikai rendezési terv kidolgozása jelentette, amely folyamat egybeesett az első öt éves terv kidolgozásával is. Az ötvenes évek első felében drasztikus változások történtek: nem csupán az iparpolitikai célkitűzések domináltak a fejlesztési tervekben, ezzel egyértelművé téve az iparosítási tendencia dominanciáját az urbanisztikai irányzat felett, de annak intézményi háttere is megszűnt, hiszen 1951-ben a TERINT is befejezte működését.⁹ Ennek következtében az ötvenes évekre az erőltetett iparosítás, az ideologikus politikai elképzelések jelentős mértékben meghatározták a települések helyzetét. Budapest centralizált szerepkörének csökkentése és a nagyobb városok fejlesztését megcélzó abszolút koncentráció mellett új városok is születtek a semmiből, ennek remek példája volt Sztálinváros,¹⁰ a modernizáció, a szocialista életforma és a társadalmi egyenlőség szimbólumának megtestesülése.¹¹

A korábbi évtizedek politikai célkitűzése egy egységes településfejlesztési koncepció kidolgozása érdekében 1958-ben nyert igazán jelentőséget,

⁶ Rechnitzer János (2004): A területi tervezés története 1990-ig. In: *Település- és városzociológia: szöveggyűjtemény.* (szerk.): Cszimady Adrienne, Husz Ildikó. Gondolat Kiadó, Budapest. 209–210.

⁷ Rechnitzer János – Smahó Melinda (2011): *Területi politika.* Akadémiai Kiadó, Budapest. 374–375. <https://doi.org/10.1556/9789630598293>

⁸ Rechnitzer János: i. m. 209–213.

⁹ Belényi Gyula (1996): *Az alföldi városok és a településpolitika (1945–1963).* /Dél-Alföldi évszázadok, 7./ Szeged. 87–88.; 102–103.

¹⁰ Valuch Tibor (2001): *Magyarország társadalomtörténete a XX. század második felében.* Osiris, Budapest. 52–53.

¹¹ Horváth Sándor (2004): *A kapu és a határ: mindennapi Sztálinváros.* /Társadalom- és Művelődéstörténeti Tanulmányok, 34./ MTA Történettudományi Intézete, Budapest. 14.

amikor is a kormány határozatot hozott a regionális tervezés rendszeréről. Ez a határozat már kiemelt feladatként határozta meg a fejlesztési javaslatok alapos kidolgozását.¹² Ennek eredményeként, főként az 1957 és 1961 közötti állapotok vizsgálatának kapcsán, 1961-ben elindult a körülményeket tekintve jobb országos településfejlesztési lehetőségek kidolgozása.¹³ Az 1963-as Országos Településhálózat-fejlesztési Tanulmányterv már határozottabban fogalmazta meg a követendő fejlődési irányelveket.¹⁴ A többcentrumos regionális rendszer elvét szorgalmazta, s az országot 9 régióra, Budapest, Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs, Győr Szolnok, Székesfehérvár és Nagykanizsa központokkal, valamint további 82 regionális alközpontokra osztotta fel.¹⁵

Az ötvenes és hatvanas évek településfejlesztési politikájának társadalmi hatásai is szót érdemelnek. Konrád György és Szelényi Iván járja körül ezt a jelenséget „A késleltetett városfejlődés társadalmi konfliktusai” című tanulmányukban. A szerzők az erőltetett iparosítás állították a középpontba, ugyanis az iparosodás üteme jóval megelőzte a városiasodás ütemét, miáltal a munkahelyek száma gyorsabban növekedett a városi lakóhelyek számánál, főként az infrastruktúra rovására.¹⁶ A folyamat legfőbb okai a szerzők szerint az erőltetett iparosítás mellett azok a területfejlesztési alapelvek voltak, amelyek felülírták a területi igényeket, és mindent alárendeltek a tervutasításos rendszernek.¹⁷

Országos politikai célkitűzések (különös tekintettel a 70-es évek politikai közegére)

Míg a településpolitika a kezdetekben jelentős, ambiciózus célokat képviselt, addig a hetvenes évek politikai stratégiájának megfogalmazásakor viszont már figyelembe vették az infrastruktúra fejlesztésének, valamint a népjólét és a településfejlődés fontosságának tényét.¹⁸ Ennek eredménye lett a végleges Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptió (OTK). A koncepció alapvetően felismerte, hogy az ipartelepítés nem elegendő a területi egyenlőtlenségek mérséklésére, habár az életviszonyok

¹² Kőszegfalvi György (2009): Törekvések a magyarországi településrendszer tudatos fejlesztésére. *Területi Statisztika*, 49 (6): 575.

¹³ Perczel Károly (1966): *Regionális tervezés és a magyar településhálózat*. Akadémiai Kiadó, Budapest. 83.

¹⁴ Rechnitzer János: i. m. 214–215.

¹⁵ Kőszegfalvi György: i. m. 576–577.

¹⁶ Konrád György – Szelényi Iván (1971): A késleltetett városfejlődés társadalmi konfliktusai. *Valóság*, 14 (12): 2.

¹⁷ Konrád György–Szelényi Iván: i. m. 24–28.

¹⁸ Enyedi György (1989): Településformáló folyamatok és településpolitika Magyarországon. *Valóság*, 32 (8): 62.

egyenlőtlenségének mérséklése prioritást élvezett, a centralista törekvések még tovább mélyítették a problémát: a kisebb települések népességmegtartó ereje, a korábban felvázolt célkitűzések ellenére, gyengült. Ennek egyik negatív példája Gyűrűfű, egy 1974-ben elnéptelenedő Baranya megyei aprófalú esete, amely eset szinte „országos fogalomná”¹⁹ nőtt ki magát. Mivel az előzetes várakozásokkal ellentétben egyes aprófalvak nem néptelenedtek el teljesen, új lakóik (főként a kedvező ingatlanáraknak köszönhetően) szakmunkások, napszámosok lettek. Ez a folyamat a gettósodó aprófalvak megjelenéséhez vezetett. Ezenfelül azokat az intézkedéseket is előzménynek tekinthetők, amelyek a szegénység felszámolására irányultak. Egy részük az úgynevezett cigánytelepeket érintette. Kemény István 1971-es országos vizsgálata alapján ugyanis tudvalevő volt, hogy a községekben élő romák több mint 68%-a telepeken élt. E telepek felszámolása azonban rövid időn belül társadalmi feszültségekhez vezetett a roma családok falvakba való beköltözése miatt.²⁰

Az OTK eredményeinek visszáságaira helyezte a hangsúlyt Szelényi Iván is, aki 1973-ban dolgozta ki faluosztály- (településosztály-) elméletét.²¹ A weberi alapokhoz viszonyulva,²² hipotézisének alapja az volt, hogy a településfejlesztési és munkahelyteremtési újraelosztás, a centralizációs törekvések nem csupán azt a nemzeti jövedelmet vonják el a településektől, ami bekerül az állami költségvetésbe, hanem egyúttal újraértékelődik az állampolgárok kezében lévő nemzeti vagyon is.²³ Emellett megfigyelhető volt, hogy amíg kiemelt településeken felértékelődik az ingatlan, addig a szegényebb településeken épp az ellenkezője történik, a munkaerőpiac szempontjából pedig a fejlődő településeken jelentősen megnő a munkaerő iránti kereslet, míg máshol a hasonlóan képzettek iránt megszűnik. Ennek a jelenségnek volt köszönhető, nem csupán a szegregációs folyamatok megjelenése településhatárokon belül, az elma-

¹⁹ Gyűrűfű esetében az elnéptelenedés hátterében sajátos okok álltak. Ebben a situációban az elvándorlás egyfajta kollektív döntés eredménye volt, de hátterében számos tényező is meghúzódott. Lásd Farkas János (2017): *Leválni a köldökzsinóról. Ökofalvak Magyarországon*. PTE Néprajz–Kulturális Antropológiai Tanszék – LHarmattan Kiadó, Budapest–Pécs. 132. Ide tartozik az építési engedélyek megtagadása, a településre erőltetett „szerep nélküli” pozíció és az abból eredő hátrányos megkülönböztetés, valamint a *körzetesítés* annak minden következményével, iskolák és egyéb intézmények felszámolásával együtt. Lásd: Havas Gábor – ifj. Schiffer Pál (1983): „A koncepciók születtek egymás után”, II. *Kritika*, 12 (4): 28–30.

²⁰ Virág Tünde (2008): Szegénység és gettósodás. *Ezredforduló*, (3): 17.

²¹ Valuch Tibor: i. m. 56.

²² Módszertani szempontból Weber munkásságához fordul vissza, ez alapján tehát „a különböző részpiacokon értelmezett státuszcsoportok kategóriája sikeresen alkalmazható a polgári társadalom társadalmi tagolódásának elemzésére”. Lásd: Juhász Pál (1988): A településfejlesztési koncepció és a faluosztályok elmélete. *Tér és Társadalom*, 2 (2): 8. <https://doi.org/10.17649/TET.2.2.68>

²³ Juhász Pál: i. m. 8.

radott, szerény anyagi háttérrel rendelkező és tehetősebb településrészek között, hanem hogy a települési hierarchia két végpontja között is egyre nagyobb szakadék alakult ki.²⁴

A hierarchiát alkotó településosztályok meghatározásánál Szelényi számos tényezőt figyelembe vett, többek között a települések jogi státuszát vagy „osztályjellegét”: „*egy-egy településosztály a társadalmi előnyök, illetve hátrányok felhalmozódásának meghatározott módszere*”.²⁵ A falvakon belül a szerző 5 osztályt különböztetett meg: *a sorvadó tanyákat és falvakat*, amely települések kétségtelenül az újraelosztás rendszerének teljes köréből kimaradó térségek; *a stagnáló falvakat*, amelyeket a rendszer még „élni hagy”, ahol azonban az elvándorlás még így is jelentős maradt; a „*teljes társadalommal rendelkező stagnáló falvakat*”, amelyek lényegében nem voltak az elvándorlás elsősorú veszteségeinek tekinthetőek, köszönhetően a munkalehetőségeknek; illetve *a fejlődő, valamint a gyorsabb ütemű fejlődést produkáló, városiasodó falvakat*. Utóbbiak voltak a centralizációs folyamatok alapvető nyertesei, hiszen kiemelkedő mértékben részesültek a nemzeti jövedelemből, ezáltal infrastrukturális, gazdasági fejlődésük is figyelemre méltó volt.²⁶ Szelényi a városokat is kategorizálta. Az I. kategóriába sorolt városok, amelyek a világháborút követően főként politikai-ideológiai okokból kifolyólag háttérbe szorultak,²⁷ szerény körülményekkel és gyenge gazdasági bázissal rendelkező települések voltak, addig a II. kategóriába tartozók, már jobb pozícióval bírtak, rendelkeztek. Ezek a nagyobb városok és megyeszékhelyek voltak a politikai döntéshozatal abszolút kedvezményezettjei.²⁸ Habár kétségtelen, hogy a településrendszerben lezajló folyamatokat kellőképpen szemlélteti, azonban az olyan jelenségeket, mint például az ingázás vagy annak mértéke, nem vette figyelembe.²⁹

Településfejlesztési törekvések a nyolcvanas évektől a rendszerváltásig

A nyolcvanas évekre az OTK megítélése jelentősen megváltozott, hiszen a koncepció nem hogy enyhítette, inkább mélyítette a területi egyenlőtlenséget,³⁰ ez a felismerés pedig rávilágított a területi rendezés gyakorlatának további hiányosságaira is. Ennek a folyamatnak köszönhető

²⁴ Uo.

²⁵ Szelényi Iván (1990): *Városi-társadalmi egyenlőtlenségek*. Akadémiai Kiadó, Budapest. 159.

²⁶ Szelényi Iván: i. m. 163.

²⁷ Valuch Tibor: i. m. 57.

²⁸ Szelényi Iván: i. m. 160–163.

²⁹ Valuch Tibor: i. m. 58.

³⁰ Kőszegfalvi György (1994): A településfejlődés új feltételei. *Tér és Társadalom*, 8 (3–4): 50. <http://doi.org/10.17649/TET.8.3-4.312>

a településfejlesztési politikai utolsó nekifutási kísérlete, melynek eredménye az az 1982-es miniszeri rendelet (2017/1982. MT hat.), illetve az 1983-as miniszeri utasítás volt, (7/1983. ÉVM) ami megszüntette a területi tervezés korábbi merev rendszerét. A rendszerváltás előtti utolsó jelentős településfejlesztési koncepció, az Országgyűlés 12/1980-85. számú határozata volt, ami módosította a korábbi érvényben lévő koncepciót. Fontos részét képezte a módosító határozatnak annak megállapítása, hogy az urbanizáció súlypontjai a közép- és kivárosok legyenek, valamint az oktatási hálózat megreformálása helyi, városi szinten, valamint a megyeszékhelyeken és a fővárosban.³¹ Habár születtek szemmel látható eredmények, azonban egyrészt az országos és helyi politikai érdekek egyeztetésének hiánya, másrészt a nyolcvanas évek egyre fokozódó finansziális problémái és válságai miatt nem került sor radikálisabb változásokra.³²

A településfejlesztés megyei aspektusai az országos politikai döntések tükrében

A megyei politika jellegzetességei

Az országos regionális politika sajátosságainak összefoglalását követően érdemes megvizsgálni a megyei politika legfontosabb jellegzetességeit is. A hetvenes éveket megelőzően nem született egységes tervezet, ami összefoglalta volna a megye legfontosabb településfejlesztési feladatait. A művelődéspolitikai, az egészségügyi, illetve lakáskörülmények javítása érdekében persze születtek döntések. Az egységes megyei településfejlesztési koncepció a hetvenes évek elején, illetve a nyolcvanas évek közepén (a korábbi településfejlesztési koncepció 1985-ös módosításával) született meg.

A hetvenes évek településfejlesztési politikája, illetve az OTK kétségkívül a megyei politikai döntésekre is hatással volt. A politikai vezetés legfontosabb célkitűzése egyértelműen az életkörülmények OTK által hirdetett kiegyenlítődésének jegyében a településhálózat korszerűsítése volt, illetve hogy egyes területek foglalkoztatottsági, termelékenységi és ellátási színvonal-különbségeinek mérséklésével az egyes területek népességének anyagi, kulturális színvonalában meglévő különbségeket is mérsékelni tudják.³³ Az 1972. március 3-i, megyei tanács által elfogadott határozat

³¹ Rechnitzer János – Smahó Melinda: i. m. 385–386

³² Feitl István (2011): Tanácsrendszer, tanácsigazgatás, településfejlesztés 1956 után. In: Baráth Magdolna – Rainer M. János (szerk.): *Megértő történelem. Tanulmányok a 60 éves Gyarmati György tiszteletére.* L'Harmattan Kiadó, Budapest. 381.

³³ Czibalmos Béla (1972): A terület- és településfejlesztés helyzete és feladatai me-

meghatározta az 1970 és 2000 közötti célkitűzéseket a területen, ami 231 községet és várost érintett a megyében. A megye minden lakosa számára azonos lehetőséget kívántak biztosítani, valamint azt, hogy senkit se érlessen hátrány a területi különbségek miatt. Az előírások kiterjedtek a vízellátás és csatornázás fejlesztésére, a lakáshelyzet, a művelődési és egészségügyi ellátás, valamint a közúthálózat korszerűsítésére.³⁴ A nyolcvanas évek stratégiáját illetően az alapvető prioritások nem változtak, azonban a korábbi célkitűzések mellett előtérbe került, egy hatékonyabb iparszerkezet létrejöttének terve, a foglalkoztatási feszültségek mérséklése, valamint olyan beruházások támogatása, amelyek megfeleltek a hosszú távú gazdasági stratégiai terveknek.³⁵ Összeségében megállapítható, hogy a településfejlesztési törekvések alapvetően egységesek voltak, azonban nem lehet elvonatkoztatni attól a tényről, hogy a területi egyenlőtlenség, illetve az ország más megyéihez való felzárkózás gondolata alapján véve de-terminálta a megyei területfejlesztési politikát.

A településfejlesztési politikában a hetvenes évektől érezte hatását az ingázás jelensége, mint a korszak egyik legjellemzőbb társadalmi problémája, a politikai döntéshozatal számos területén, a művelődéspolitikától a közlekedés politikán át a lakásépítési programokig.

Művelődés

A hivatalos politika az ingázókat is igyekezett bevonni a „szocialista kultúrába”, amely folyamatnak egyrészt az iskolázottsági mutatók javítása, másrészt *a kultúra és az ember közötti szorosabb kapcsolat kialakítása* volt a célja.³⁶ Az érintettek azonban egyáltalán nem voltak vevők erre. Ezt a tényt többek között munkásszállásokról szóló tanulmányok is igazolják: az ott lakók érdeklődését nem keltették fel a kulturális programok, így aztán nem csupán a nevelő szándék, de a kulturált szórakozás célkitűzése sem valósulhatott meg.³⁷ Az ingázók életkörülményeit bemutató szociográfiák (Berkovits György³⁸) és dokumentumfilmek is hasonló képet festettek. Lényegében egy kettős struktúra megléte fedezhető fel a

gyénkben. *Szabolcs-Szatmári Szemle*, 7 (2):1.

³⁴ Czibalmos Béla: i. m. 6–11.

³⁵ Magyar Nemzeti Levéltár Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár (a továbbiakban: MNL SZSZBML). Szabolcs-Szatmár megye terület és településfejlesztésének hosszútávú feladatai, 1986. március, XXIII. 2, 24–27.

³⁶ Bartha Eszter (2009): *A munkások útja a szocializmusból a kapitalizmusba Kelet-Európában 1968–1989*. ELTE BTK Kelet-Európa története Tanszék – LHarmattan Kiadó, Budapest. 163.

³⁷ Kohut Tamás (2010): „Erkölcsei téren ma már a szállókon rend van” -Mindennapi élet a szocialista korszak munkásszállásain. *Korall*, 9 (32): 74,

³⁸ Berkovits György (1976): *Világváros határában*. Szépirodalmi Kiadó, Budapest.

településfejlesztési politika ezen területének keretein belül: habár a valóság negatív képet festett, a politikai vezetés és a hivatalos sajtó igyekezett egy olyan közművelődési struktúrát kialakítani, melynek alapját a valóságtól eltérő eszményi kép szolgáltatta. Ebben a fejezetben ezt a közművelődési stratégiát a megyén belüli ingázók vonatkozásában mutatjuk be.

A távolsági ingázók esetében már korábban tettek előterjesztést a politikai vezetés részéről. Erre példa egy 1964-es jelentés, ami elsősorban a távolági ingázók helyzetét helyezte előtérbe, és amiben szerepelt egyrészt levelező, esti iskolák létrehozásának terve, másrészt a MÁV részéről kultúrkocsik kialakítása.³⁹

A hatvanas évek második felétől a távolsági ingázók ügye mellett a megyén belüli ingázók helyzete is nyilvánosságot kapott. A sajtó már 1965-ban beszámolt bizonyos záhonyi lépésekről.⁴⁰ A határ menti település már a kezdetektől fogva aktívan kivette a részét a bejáró munkások számára kulturális rendezvények szervezéséből. Ennek jegyében a hatvanas évek második felétől rendszeresen szerveztek várótermekben kulturális programokat, elsősorban könyvkölcsönzés, különféle ismeretterjesztő programok, „gördülő kulturális vagonok”,⁴¹ valamint a MÁV-kultúrközpont keretein belül tárlatok formájában. A filmvetítések⁴² is népszerű programnak számítottak a váróteremben várakozó tömeg számára, ami havonta 1000-1200 várakozó munkás számára jelentett kikapcsolódást. A vetítések alkalmával általában ismeretterjesztő, valamint balesetvédelmi és egészségügyi felvilágosító filmeket, valamint ipari tv-kamerák felszerelésével helyi műsorokat mutattak be a közönségnek.⁴³

A megyei periodika Záhonyon kívüli eseményekről is beszámolt: kísérleti szórakoztató kultúrprogramot rendeztek, *Szombat esti beszélgetések*

³⁹ MNL SZSZBML. A Magyar Szocialista Munkáspárt Szabolcs-Szatmár megyei szervezetének archívuma. *Népművelés*, 1964. március 9., XXXV. 31., IX. csop. 26. őrz., 49. doboz, 26.

⁴⁰ Kulturáltan tölthetik a szabadidőt a bejáró munkások Záhonyban. *Kelet-Magyarország*, 1965. 12. 3., 3.; Országos anket Záhonyban a bejáró munkások művelődéséről. *Kelet-Magyarország*, 1966. 10. 28., 1.

⁴¹ A MÁV már évekkel korábban is kísérletezett kulturális vagonok üzembe helyezésével, kialakításával, azonban Záhony esetében csak 1969-ben merült fel ennek lehetősége. (Tárlat a síneken- Program négyezer záhonyi munkásnak. *Kelet-Magyarország*, 1969. 8. 8., 3.)

⁴² A filmvetítések népszerűsége töretlenül tűnt 1968-tól kezdve. Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint hogy 1969-ben már több mint tizennégyezer munkás számára jelentetett kikapcsolódást az évi 45 filmvetítés. (A nap hírei. *Kelet-Magyarország* 1970. 1. 15., 8.)

⁴³ Műsor „menetrendszerűen” Záhonyban. *Kelet-Magyarország*, 1968. 3. 31., 4.; Páll Géza: Ingázók szabad ideje. *Kelet-Magyarország*, 1971. június 30. 5.

néven Vaján,⁴⁴ valamint mozgó könyvkölcsönzés működött Mátészalkán.⁴⁵

A hetvenes évektől azonban más területen is jelentős változások történtek az ingázók ügyében, aminek hátterében főként intézményi jellegű átalakulások, másrészt politikai döntések sorozata állt. Ennek a folyamatnak fontos eleme volt a *Közművelődési Bizottság*, amely 1974-ben az Oktatási, Közművelődési és Ifjúsáspolitikai Bizottságból vált ki, és ténylegesen 1975-től kezdte meg működését. A bizottság támogatói, koordinációs és ellenőrző tevékenységét látott el, feladatköre kiterjedt a felnőttoktatás ügyére, az iparban és a mezőgazdaságban dolgozók, valamint a bejáró munkások kulturális helyzetére.⁴⁶ Ezenfelül az MSZMP KB 1974-es számú határozata tekinthető mérvadónak, amely fontosnak tartotta azt, hogy „a művészeti értékek a nagyközönséghez valóban eljussanak, [...] a szocialista világnézetet és erkölcsöt formáló művek a köztudat részévé válnak”.⁴⁷ A politikai döntéshozatali folyamat végeredménye viszont az 1976-os közművelődési törvény lett, amely direktíva az állami szervek, a társadalmi szervezetek, a vállalatok és a szövetkezetek közös feladataként jelölte meg „a közművelődésben hátrányos helyzetű dolgozók”, tehát a tanyákon élők, a munkásszállások lakói, illetve a bejáró munkások művelődésének elősegítését.⁴⁸

Az 1976. évi törvény hatása már 1977-ben érezhető volt, hiszen a több munkalehetőséget biztosító nagyobb vállalatok igyekeztek megfelelni a politikai iránymutatásoknak. Bejárók klubját létesítettek például többek között a Magyar Optikai Művek (MOM) mátészalkai üzemében is a dolgozók részére. A MOM esetében különösen fontos volt a bejárók helyzete, hiszen 1974-ben több mint 500 ingázó munkás dolgozott a vállalatnál. Egy 1974-ben megjelent cikk felvázolta a vállalat ilyen jellegű elképzeléseit: egy úgynevezett „*kultúrkombinát*” kialakítása volt a cél a munkások számára, melynek részét képezte a „*mozi, a bejáró dolgozók pihenőhelye és a klub*”.⁴⁹ A hetvenes, illetve a nyolcvanas éveket végigkísérték a munkásművelődés hasonló jellegű kezdeményezései, nem csupán vállalati kereteken belül (Mezőgép, papírgyár, konzervgyár), hanem kisebb városokban

⁴⁴ Páll Géza: Mit csinál ön szombat este? Vajai kísérlet a szabad idővel. *Kelet-Magyarország*, 1970. 9. 23. 3.

⁴⁵ Kísérlet Mátészalkán: Házhoz mennek a könyvtárosok. *Kelet-Magyarország*, 1975. 4. 11. 5.

⁴⁶ MNL SZSZBML. Beszámoló a Közművelődési Bizottság tevékenységéről 1978. június 8., XXIII. 1., 3.,

⁴⁷ Valuch Tibor (2006): Magyar művelődés 1948 után. In: Kósa László: *Magyar művelődéstörténet*. Osiris Kiadó, Budapest. 613.

⁴⁸ 1976. évi V. törvény – A közművelődésről. Törvények és rendeletek hivatalos gyűjteménye 1976. 46–54.

⁴⁹ Tarnavölgyi György: Konyha, fürdő, klub-Gondoskodás a munkásokról. *Kelet-Magyarország*, 1974. 12. 28., 3.

és falvakban is.⁵⁰ A SZÁÉV esetében ugyancsak különleges szerepet töltött be a megfelelő művelődési viszonyok kialakítása, hiszen nem csupán a bejáró munkások, hanem a meglévő állandó jelleggel működő munkásszállók lakói számára⁵¹ is fontos volt a kulturális lehetőségek biztosítása. A naponta ingázók számára ebben az időszakban kihelyezett rendezvényeket (ismeretterjesztő előadásokat, „Ki nyer ma?” vetélkedőt) is szerveztek.⁵²

Irodalmi színpadok és ifjúsági klubok megalapításán túl (Tungsram, Kiszvárd) egy másik népszerű kezdeményezés a „buszrádió”, más néven „ingázó rádió” volt, ami tulajdonképpen információs program sugárzását jelentette (a vállalati életről, politikai eseményekről) a munkásszállító buszokkal utazók számára. Példának okáért a KEMÉV (Kelet-magyarországi Közmű és Mélyépítő Vállalat – Nyíregyháza) is tett ilyen jellegű lépéseket.⁵³ A vállalati tevékenység fontos részét képezte emellett szakmai, iskolai képzés elősegítése,⁵⁴ letéti könyvtárak létrehozása is, amelyek egyaránt hozzájárultak a bejáró munkások művelődésének elősegítéséhez. 1977-ben példának okáért már jó néhány intézmény (Nyíregyházi Konzervgyár, Taurus Gumigyár, KEMÉV, Tiszavasvári Alkaloida Gyógyszervegyészeti Gyár) rendelkezett állandó könyvtárral.⁵⁵ A nyolcvanas években a vállalatok még inkább kivették részüket a művelődést közvetítő tevékenységből, a vállalati bejárók klubja továbbra is népszerűségnek örvendett.⁵⁶ Azonban a vasút- és autóbusz-állomások többségén (kevés kivételtől eltekintve, például a nyíregyházi vasútállomáson, ahol „ideiglenes mozi” alakítottak ki 1978-ban)⁵⁷ még mindig nem volt lehetősége az állandóan utazó bejáró munkásoknak várakozási idejük hasznosabb eltöltésére.⁵⁸

⁵⁰ Bartha Gábor: Ragaszkodás Levelekhez – az emberek este hazamennek. *Kelet-Magyarország*, 1979. 9. 16. 3.; Bejárók órái. *Kelet-Magyarország*, 1980. 10. 16., 3.

⁵¹ A vállalat esetében a munkásszállók lakóinak száma a közművelődési törvény életbe lépése idején 920 fő volt. (MNL SZSZBML. Jelentés a közművelődési párthatározat és törvény végrehajtásának eredményeiről, gondjairól, tennivalóiról a SZÁÉV-nál, 1977. július 4., XXXV. 75., 1. öe., 16. doboz, 6.)

⁵² MNL SZSZBML. Jelentés a közművelődési párthatározat és törvény végrehajtásának eredményeiről, gondjairól, tennivalóiról a SZÁÉV-nál, 1977. július 4., XXXV. 75., 1. öe., 16. doboz, 16–17.

⁵³ Kártya vagy kultúrház? – Adalékok a bejáró dolgozók műveltség szintjéhez. *Kelet-Magyarország* 1977. 1. 23. 7.; Üzemi konyháról, védőruháról a buszban: „Itt az ingázó rádió” záhonyi kezdeményezés, *Kelet-Magyarország*, 1975. 9. 23., 2.

⁵⁴ Marik Sándor: Kártya, könyv és buszrádió. *Kelet-Magyarország*, 1976. 12. 12., 2.

⁵⁵ Seregi István (1977): A szakszervezeti könyvtárak a munkások művelődéséért. *Szabolcs-Szatmári Szemle*, 12 (2): 40.

⁵⁶ Ezek a klubok 1976-ban hetente átlagosan 100–150 fős létszámmal működtek. (Barrakó Erzsébet: A borsodi példa – Záhonyban – Ki törődik a bejáró munkásokkal? *Kelet-Magyarország*, 1976. 4. 2., 2.)

⁵⁷ Mozi az állomáson. *Kelet-Magyarország* 1978. 5. 27., 3.

⁵⁸ Bejárók órái. *Kelet-Magyarország* 1980. 10. 16., 3.

Közlekedéspolitika

A művelődéspolitika mellett a közlekedéspolitika területén is éreztette hatását az ingázók számának erőteljes megnövekedése. Míg a hatvanas években nem történtek lényeges lépések, addig a hetvenes években ez a helyzet megváltozott, és a hosszú távú fejlesztési tervezetek alapján világossá vált, hogy a politikai vezetésnek is törekednie kell a megyén belüli ingázók egyre növekvő tömegének napi munkavégzéséhez elengedhetetlen autóbusz- és vonatközlekedés fejlesztésére.

Egy 1976-os jelentés példának okáért már nagy hangsúlyt fektetett a bejáró ingázók helyzetére, amely esetben *„a fő feladat a kulturáltság és hatékonyság biztosítása, kialakítása. Ezek döntően vállalati feladatot jelentenek.”*⁵⁹ A munkaadó vállalatok tehát törekedtek a mindennapi közlekedés megkönnyítésére. A vállalati felelősségvállalás már a hetvenes évek első felétől jellemezte a közlekedéspolitikai intézkedéseket. Ebből a szempontból a vállalati munkásszállító buszok folyamatos beszerzése és üzemeltetése jelentette az intézkedési terv egyik sarokkövét. A SZÁÉV, mint a megyei ingázás egyik legfontosabb gócpontja, már jóval az 1976-os helyzetjelentés előtt gondoskodott ingázó munkásai számára⁶⁰ a mindennapos közlekedési nehézségek enyhítéséről. Erre remek példa a vállalati munkásszállító buszok megjelenése.⁶¹ Már 1972-ben, a Budapesti Közlekedési Vállalattal egyetértésben,⁶² megtörtént az autóbuszok beszerzése.⁶³ 1974-ben a vállalat már 8 busszal rendelkezett, azonban a szállítási gondokat így sem lehetett teljes mértékben mérsékelni, ezért további járművek beszerzésére volt szükség.⁶⁴ Ez az igény az V. öt-

⁵⁹ MNL SZSZBML Jelentés a Végrehajtó Bizottsághoz – a megye tömegközlekedésének és munkásszállításának helyzetéről, 1976. március 18., XXIII 2., 1–2.

⁶⁰ 1975-ben a SZÁÉV naponta bejáró dolgozóinak száma 2170 fő volt. (MNL SZSZBML. Jelentés a közművelődési párthatározat és törvény végrehajtásának eredményeiről, gondjairól, tennivalóiról a SZÁÉV-nál, 1977. június 4., XXXV.75., 1. öe., 16. doboz, 6.)

⁶¹ A vállalati munkásszállító buszok megjelenése mellett az úgynevezett *„buszbizalmiaknak”* is fontos szerep jutott, hiszen feladatuk volt, hogy folyamatosan figyelmekkel kísérjék a buszok utasainak érdeklődését, annak érdekében, hogy *„ne a kocsmá előtt álljanak meg”*. (MNL SZSZBML VB ülések jegyzőkönyve, napirendi pontjai-1. Jelentés a bejáró dolgozók helyzetéről vállalatunknál, 1978. június 27., XXXV. 75., 10. öe., 17. doboz, 5.)

⁶² Egy 1972. évi jelentés szerint, a SZÁÉV és a BKV közötti megállapodás értelmében, 8 darab autóbust, 1973-ban pedig további 2 buszt helyeztek üzembe. (MNL SZSZBML. A SZÁÉV Párt Végrehajtó Bizottságának ülésének jegyzőkönyve, 1. Jelentés a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására vonatkozó MSZMP Szabolcs-Szatmár megyei Bizottság Végrehajtó Bizottsága 1972. január 12-ei határozatának végrehajtásáról, 1973. évi értékelése, 1974. április 8., XXXV. 75., 2. öe., 12. doboz, 7.)

⁶³ Uo.

⁶⁴ MNL SZSZBML. Jelentés a szakszervezeti munkával kapcsolatos párthatározatok végrehajtásának tapasztalatairól. Élet és munkakörülmény alakulása, 1974. november

éves terv célkitűzései között is szerepelt.⁶⁵ Habár a munkásszállítás továbbra is nagy gondot jelentett a vállalati vezetés számára, hiszen 1976-ban a Mátészalkán és Nyíregyházán üzemeltett állandó jelleggel működő munkásszállókon kívül nem üzemelt más ilyen fajta létesítmény a megyében. Ezenfelül a korszerűtlen tehergépkocsik tömegének megléte is gondot okozott, amelyek nem elégítettek ki alapvető igényeket sem. Emellett a naponta bejáró munkások esetében a lakóhely szerinti megoszlás is rendkívül szétszórt volt a maga 30–35 km-es vonzaskörzetével, és a közforgalmi járművek menetrendje sem igazodott a munkaidőhöz, így a meglévő autóbusszflotta mellett a menetrend szerinti járatok igénybevétele szóba sem jöhetett. 1976-ban a korábbi 8 munkásbusz helyett már 44 munkásjárat működött (13 saját autóbussz, a Volánnal megkötött szerződés értelmében 6 autóbusszt szereztek be, és 25 tehergépkocsit állítottak forgalomba).⁶⁶

A hetvenes évek második felétől a járatok száma tovább nőtt. Míg 1975-ben 48 járaton átlagosan 1890 dolgozót szállítottak, aminek költsége 11 732 m/Ft volt, addig a későbbiekben 50 járaton átlagosan 2010 főt fuvaroztak rendszeresen, aminek összege arányosan nőtt a következő évben (12 074 m/Ft). 1977-re továbbra is fontos cél volt a munkásszállítás további fejlesztése főként több személyszállító busz vásárlásával.⁶⁷ A vállalati jelentések szerint 1978-ban 1600 fő, 1979-ben 1980 fő szállítása volt a cél, valamint a tehergépkocsival való szállítás további csökkentése, 3 Ikarus kisbusz és Rotan típusú kisbuszok megvétele. Azonban ez az időszak nem csupán a kitűzött célok, hanem öt kelet-magyarországi építőipari vállalat együttműködése kapcsán is jelentős volt. 1978 októberében a vállalatok kölcsönös szerződést írtak alá a megyén belüli munkásszállítás racionalizálásáról. A megegyezés legfontosabb célja a párhozamos vállalati munkásszállítás kiküszöbölése volt, valamint az építőipari vállalati munkásszállító buszok menetrendjének, útvonalának egyeztetése. Az intézkedések 1979-től léptek életbe.⁶⁸

A következő évektől kezdve a vállalati felelősségvállalás ezen példája

6., XXXV. 75., 3. öe., 12. doboz, 6.

⁶⁵ Az V. ötéves terv keretein belül 1975-ben 8, 1976-ban 6, 1977-ben 2 autóbussz került megvásárlásra. Többségük alacsony színvonalú jármű volt, de 1977-ben már sikerült kulturáltabb szállító eszközöket beszerezni. (MNL SZSZBML. Pártbizottsági ülések jegyzőkönyve. Szóbeli kiegészítés. Bejáró dolgozók helyzete a vállalatnál című PB anyaghoz, 1978. július 31., XXXV. 75., 3. öe., 17. doboz, 6.)

⁶⁶ MNL SZSZBML. Pártbizottsági ülés 1976. június 29-ei jegyzőkönyve. Az V. ötéves terv időszakára szóló vállalati, egészségügyi, szociális, kulturális terv, 1976. június 15., XXXV. 75., 1. öe., 12. doboz, 49–51.

⁶⁷ MNL SZSZBML. Jelentés a munkahelyi szociális ellátásról a 11/1976/VIII.3. rendelet végrehajtásáról, 1977. július 13., XXIX. 36, 38. doboz, 3–4.

⁶⁸ MNL SZSZBML. 1979. évi szociális terv, 1978. december 4., XXIX. 36., 38. doboz, 1–2.

mellett további intézkedések is nyomon követhetőek voltak a megyében. Egyrészt nagyobb városok esetében: erre jó példa Mátészalka esete 1978-ból, amikor is a sajtó arról számolt be, hogy a város 16 munkásszállító autóbussz megvásárlásával járult hozzá a mindennapi ingázás nehézségeinek enyhítéséhez.⁶⁹ A SZÁÉV példáját számtalan vállalat is követte, amelyek hasonló módon munkásbuszokat üzemeltettek dolgozóik számára 1976-tól, többek között a KEMÉV (Nyíregyháza) is.⁷⁰

A nyolcvanas években is megmaradt a munkásbuszok kiemelt funkciója, a viszonylag alacsony kihasználtság azonban azt idézte elő, hogy egyrészt több vállalat bejáró munkásai használtak egyszerre egy munkásbuszt, másrészt a munkások mellett a „civiliek” is használhatták ezeket a buszokat, így lényegében helyközi járatként is funkcionáltak eredeti szerepvállalásuk mellett.⁷¹

Lakáspolitikai

A közlekedéspolitikához hasonlóan a lakáskérdés is döntő volt az ingázás kezelése kapcsán. A megyében lezajló lakáselosztás a társadalom számos szegmensét érintette, sőt az ifjúságpolitikára is hatással volt, így nem csupán az ingázás szempontjából okozott társadalmi feszültséget.⁷² Az ingázás jelenségével kapcsolatban a hetvenes években merült fel, hogy mivel a meglévő munkásszállások nem jelentenek kielégítő megoldást az ingázók számára az ingázással együtt járó fáradtság mérsékléséhez, az ingázók városba telepítése, a városokba áramlása jelenthetne jobb megoldást.⁷³

Habár hivatalosan a hetvenes évektől kezdve került napirendre munkáslakások építése, egyúttal pedig megkérdőjelezhetővé vált a munkásszállások befogadóképessége, azonban néhány vállalat (például a SZÁÉV) esetében már korábban is jelentősége volt ennek a problémának. Míg a vállalatnál jelentkező lakás gondok enyhítése korábban a (Nyíregyházi) Városi Tanácstól függött, addig 1968-tól már számos lehetőség vált elérhetővé, melynek eredményeképpen vállalati készenléti lakások épültek, valamint 45 vállalati dolgozó lakásépítési akcióját segíthették elő, valamint a kialakult körülmények lehetőséget teremthettek további vállalati lakásépítési akciók számára is.⁷⁴ Korábbi vállalati kezdeményezéseken

⁶⁹ Munkásbuszt vásároltak. *Kelet-Magyarország*, 1978. 7. 11., 2.

⁷⁰ Üzemi lapokban olvastuk. *Kelet-Magyarország*, 1977. 10. 28., 2.

⁷¹ Munkásbusz helyi járatban. *Kelet-Magyarország*, 1984. 8. 3., 1.; Tataroznak-szállítanak. *Kelet-Magyarország*, 1984. 3. 18., 5.

⁷² Jobb lakásépítési lehetőséget a fiataloknak. *Kelet-Magyarország*, 1981. 12. 4., 1.

⁷³ Bóhm Antal (1983): Helyzetkép az ingázókról. *Társadalmi Szemle*, 38 (12): 43.

⁷⁴ MNL SZSZBML. Jelentés a IX. Pártkongresszus és Építőipari Párttervezlet határo-

túl azonban a későbbiekben a lakásprobléma megoldatlansága a politikai vezetés részéről is nagyobb figyelmet kapott.

A bejáró munkások lakáshelyzetének terén a IV. ötéves terv (1970–1975), illetve az V. ötéves terv (1976–1980) során sikerült lényeges eredményeket elérni. Mint a statisztikai adatok is bizonyítják, a megyében 1945 és 1959 között 28 400, 1960 és 1969 között 30 000, addig 1970 és 1980 között 51 350 lakás épült meg. A nyolcvanas években viszont némiképp mérséklődött ez az tendencia (44 250 lakás). Tehát az 1970 és 1980 közötti időszak rendkívül sikeres volt a lakásépítések szempontjából.⁷⁵

Ahogy arról egy 1974-ben készült megyei tanács Végrehajtó Bizottságához címzett jelentés is beszámol, egy 1973-ban elindult munkáslakás-építési akció során a kezdetekben 127 család jutott lakáshoz, ezenfelül pedig még közel 500 család lehetett valamely nyíregyházi lakótelep lakója.⁷⁶ Egy 1975-ös beszámolóban már sokkal inkább körvonalazódott az 1973-as építési akció sikeressége: főként Záhony és Nyíregyháza városára korlátozódott akció keretein belül 1973-ban 126 db, 1974-ben 173 db lakás épült meg, 1975-re pedig 170 lakás építését célozták meg.⁷⁷ Egy 1973-as záhonyi letelepítési program elsősorban a fiatalokat és a vasúti alkalmazottakat szólította meg, akiknek a munkáját elengedhetetlenül fontosnak tartotta a helyi vezetés.⁷⁸ Az V. ötéves terv a program szempontjából fordulópontot jelentett, hiszen 1977-től az érintett városok körét Mátészalkára és Nyírbátorra, a későbbi években pedig az ingázás további gócpontjaira is fokozatosan kiterjesztette.⁷⁹

1980-ra a kedvezményezett városok köre tovább bővült a megyei jogú városokon át az olyan kiemelt településekig, mint például Nyírmada,⁸⁰ valamint ebben az évben számos munkáslakótelep is átadásra került a megyeszékhelyen és számos egyéb településen is.⁸¹ A hetvenes évek második felétől a vállalatok is egyre inkább kivették részüket a lakások építéséből saját alkalmazottaik számára. Erre példa a Ságvári-lakótelep, amely számos kisebb nyíregyházi vállalat mellett a KEMÉV bejáró dolgozói

zatainak végrehajtásáról, ennek tükrében az 1969. évi vállalati gazdálkodás tapasztalatairól és az 1970. évi gazdaságpolitikai feladatokról, 1970. február 16., XXXV. 75., 1. öe., 6. doboz, 5.

⁷⁵ Szabolcs-Szatmár megye statisztikai évkönyve 1980. Központi Statisztikai Hivatal Szabolcs-Szatmár Megyei Igazgatósága, Nyíregyháza. 1981. 16–17.

⁷⁶ MNL SZSZBML. Jelentés a Végrehajtó Bizottsághoz a megye 1971–1975. évek közötti lakásépítési tervének végrehajtásáról és az V. ötéves tervi lakásépítési területeihez szükséges közművesített területek elő, készítéséről, 1974. június 14., XXIII. 2., 8.

⁷⁷ MNL SZSZBML. Jelentés a Végrehajtó Bizottsághoz az V. ötéves terv lakás- és kommunális beruházásainak előkészítéséhez, 1975. július 8., XXIII. 2., 4.

⁷⁸ Északkeleti partvidék. Változtatni az életformán. *Kelet-Magyarország*, 1973. 7. 24., 2.

⁷⁹ Milyen kedvezményeket nyújt az akció? – Nyolcszáznegyvenkét munkáslakás. *Kelet-Magyarország*, 1977. 10. 11., 2.

⁸⁰ Munkáslakások meggyezerte. *Kelet-Magyarország*, 1980. 3. 18., 1.

⁸¹ Munkáslakótelep Vaján. *Kelet-Magyarország*, 1980. 4. 4., 2.

számára is otthont jelentett. A megyei lakótelep építés egyik legemblematikusabb esete Nyíregyháza-hoz kötődik, az úgynevezett Jósaváros-építkezés, amely városrész 1980-ra már 13 361 fő, azon belül 6397 aktív kereső számára⁸² jelentett biztos lakóhelyet.⁸³ A SZÁÉV esetében a hetvenes években is sikerült eredményeket elérni. Habár ekkor korlátozottabb anyagi lehetőségeik voltak (évente csupán mintegy 20 lakás vásárlásához tudtak kölcsönt folyósítani), azonban a hetvenes évek második felére még így is egyszeri, vissza nem térítendő lakástámogatást tudtak folyósítani alkalmazottjaiknak, 5–10 ezer forint értékben.⁸⁴ A nyolcvanas évek második felétől ezek a kezdeményezések azonban abbamaradtak, az építkezések korábbi üteme pedig jelentősen csökkent. Habár a nyolcvanas években az építkezések száma viszonylag magas volt, nem tudták meghaladni a hetvenes évek e téren elért eredményeit.

Összegzés

Tanulmányomban arra törekedtem, hogy a településfejlesztési politika és gyakorlat, valamint az ingázás összefüggéseit, egymásra hatását komplex megközelítésben vizsgáljam. Munkám során rámutattam arra, hogy az ingázás jelensége a hatvanas évektől jelent meg a politikai diskurzusban; míg kezdetben a távolsági ingázás, addig a hetvenes évektől már a megyén belüli ingázás és az ezt generáló élethelyzet viszontagságainak mérséklésére való törekvés is meghúzódott a döntések hátterében. A megyei településfejlesztési politika legfontosabb célkitűzése az ingázókat illetően kezdetben a bejárók számának csökkentésére, a későbbiekben a megyén belüli ingázók arányának mérséklése irányult. Ez a folyamat lényegében, ahogy a statisztikai adatok is bizonyítják, sikeresnek könyvelhető el, hiszen a rendszerváltás időszakára is sikerült fenntartani a korábbi évtizedekben tapasztaltakat.

A legtöbb változás az ingázók életmódjának körülményeinek alakulását tekintve három szakterületen volt nyomon követhető. A közlekedés- és lakáspolitikában sikerült egy olyan politikai programot végrehajtani, ami több száz naponta bejáró munkás mindennapi nehézségeit tudta megszüntetni. E téren a vállalati felelősségvállalásnak kitüntetett szerepet tulajdonítottak. Ezeknek köszönhetően nem csupán a munkavállalók többsége jutott vállalati lakáshoz közel az üzemhez, hanem az intéz-

⁸² KSH 1980. évi népszámlálás, 35. *A lakótelepek főbb adatai*. Budapest. 1983, 388., 418.

⁸³ Milliárdos beruházás. Folytatódik Jósaváros építése. *Kelet-Magyarország*, 1975. 2. 16., 5.

⁸⁴ MNL SZSZBML. SZÁÉV MSZMP Bizottságának jegyzőkönyve. Szóbeli kiegészítés. A bejáró dolgozók helyzete a vállalatnál című PB. anyaghoz, 1978. július 31., XXXV. 75. 3. óe., 17. doboz, 3.

kedések jelentősen enyhítették a mindennapos közlekedési nehézségeket is. Ezt mi sem jelzi jobban, mint hogy a korszakban a bejáró dolgozók által igénybe vett vállalati munkásszállító buszok a legnagyobb, a bejárók tömegét foglalkoztató üzemegységek esetében több mint ezer munkást szállítottak naponta. A munkásszállító járművek a művelődéspolitikában is szerepet kaptak, hiszen az ingázórádió fontos információforrást és szórakozási lehetőséget jelentett az utazók számára. A rádiós programokon kívül az oktatási lehetőségek, a könyvtárhálózat, valamint bejáróklubok is kiemelt szerepet játszottak a vállalati munkások művelődésében. A művelődéspolitikai területén egyfajta kettőség is megfigyelhető volt: míg a politikai vezetés és a sajtó egy olyan közművelődési struktúrát kívánt létrehozni, ami igyekezett az ingázók egyre nagyobb tömegével megismertetni kulturális szokásokat, a valóságot ábrázoló szociográfiák, dokumentumfilmek azonban nem tükrözték ezeket az elvárásokat. A hatvanas évektől helyi kezdeményezések születtek, amelyek kulturális lehetőségeket nyújtottak az ingázó munkások számára, főként Záhonyban, Mátészalkán és további kisebb településeken, a hetvenes évektől pedig, a politikai változások eredményeként, már komolyabb szintű intézkedések születtek.

A vállalati kezdeményezések virágkora tehát kétségtelenül a hetvenes évek volt. A közlekedéspolitikában a munkásszállító buszok funkciója ugyanúgy megmaradt a nyolcvanas években is, azonban kihasználtságuk, mint ahogyan jelentőségük is folyamatosan csökkent. A lakásberuházások terén is jelentős eredményeket sikerült elkönyvelni a vállalatoknak. Nem csupán támogatták a munkáslakások építését, hanem vállalati kölcsönök útján mindinkább enyhítették évről évre a munkavállalók lakhatási nehézségeit. A későbbiekben azonban ezek (pl. a SZÁÉV esetében) addigi eredményei sem bizonyultak tartósnak anyagi nehézségeknek köszönhetően, azonban az építőipari vállalat fő profilja nyomán így is jelentős számú lakást sikerült átadni a nyolcvanas években is. Végül sok erőfeszítés történt annak céljából is, hogy a naponta ingázó, rengeteg időt a váróteremben töltő munkások tömegével is megismertessék a szocialista kultúrát, azonban, mint ahogy a sajtó is rávilágított, várakozási idejük hasznosabb eltöltésére még így sem volt túl sok lehetőségük.

A SZÁÉV és sok más vállalat is kivette részét ebből a folyamatból. Érdemes azonban a továbbiakban nem csupán a megyei üzemek, hanem olyan országos vállalatok esetében is alaposan megvizsgálni ezt a mechanizmust, amelyek kihelyezett megyei üzemegységgel is rendelkeztek, illetve megvizsgálni azt, hogy a megyei ingázók ügye milyen mértékben volt képviseltetve egy országos vállalati stratégia keretein belül a társadalmi/szociálpolitikai tervekben.