

AUF EINER DONAUINSEL werden Träume Wirklichkeit

BESUCH IM AUTOWERK CSEPEL

In einigen Wellen flogen amerikanische Bomber über die Messerschmitt-Fabrik in der Nähe von Csepel, der Donauinsel südlich von Budapest, dahin. Als das Heulen und Krachen der Bomben verstummte, Rauch und Dunst sich verzogen hatten, war von dem Betrieb nicht viel mehr übrig als ein Trümmerhaufen.

„Von den Trümmern kann ich Ihnen nichts mehr zeigen“, sagt der Chefingenieur des neuen Autowerkes von Csepel, als er uns die Geschichte des Betriebes erzählt. Nein, von Trümmern ist nichts mehr zu sehen. Da stehen inmitten von grünen Waldflächen große moderne Hallen. Selbst mit dem Auto dauert es ein paar Minuten, um von einer Fabrikationsstätte zu anderen zu gelangen. Die Bäume sorgen für frische Luft. Es gibt keinen Fabrikdunst, keinen Staub. Das Laufband spuckt in der einen Abteilung alle paar Minuten einen fertigen Motor aus. In einer anderen Abteilung wird, ebenfalls am Laufband, ein schwerer Lastwagen nach dem anderen fertig. Und daneben sind Arbeiter gerade damit beschäftigt, ein zweites Laufband zu bauen, für kleinere Lastautos. Autos für die neue ungarische Industrie, für die großen Bauwerke, die neuen sozialistischen Städte, die landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften.

WO DAS GLEICHNIS AUFHÖRT

Wie ist der Trümmerhaufen wieder zu neuem Leben erwacht? Wie bei uns haben nach der Befreiung die Arbeiter zugegriffen, Maschinen ausgegraben und notdürftig wieder hergerichtet. Aber dann teilten sich die Wege der österreichischen und der ungarischen Arbeiterschaft. Bei uns kamen die Unternehmer aus dem Westen zurück, übernahmen wieder „ihre“ Betriebe, betrogen die Arbeiter um die Frucht ihrer Aufbauarbeit und werfen jetzt nicht wenige auf die Straße. In Ungarn konnten die Arbeiter ernten, was sie gesät hatten. Kein Stück ihrer Mühe und kein Tropfen ihres Schweißes fließt mehr in die Taschen irgendwelcher Kapitalisten.

1949 beschloß der Staat und die Partei der Werktätigen, das Werk zu einer Autofabrik auszubauen. Im Oktober kamen die ersten Maschinen. Vorzügliche, große Maschinen aus der Sowjetunion und aus ungarischen Betrieben. Die Sowjetunion half, wo sie konnte. Ungarische Ingenieure und Arbeiter studierten die Autoproduktion in Moskau und

Gorki. Die modernste Autoproduktion der Welt, wie der Chefingenieur erklärte, der in Moskau war und früher in den größten Autobetrieben Europas gearbeitet hat. Die sowjetischen Erfahrungen wurden in Csepel angewandt. Aber in Csepel sind nicht nur die Maschinen und die Produktionsmethoden neu. Das ganze Leben der Arbeiter wird neu gestaltet, entwickelt sich, wie das Werk sich entwickelt.

FRAU DIREKTOR

Wir saßen im Zimmer des Chefingenieurs, der uns von den Erfolgen und auch von den Schwierigkeiten, die zu überwinden waren, erzählte. Zum 70. Geburtstag Stalins, im Dezember 1949, wurde der erste Motor fertig. Er ist jetzt unter Glas aufbewahrt und wird den jungen Arbeitern als Sehenswürdigkeit gezeigt. Was vor zweieinhalb Jahren geschah, das ist bei dem Tempo, in dem sich das neue Ungarn entwickelt, schon Geschichte. Bald darauf, knapp vor dem 4. April 1950, dem Befreiungstag, verließen die ersten drei fertigen Lastwagen das Fließband. Zwanzig Tage vor dem geplanten Termin. Damals waren die Hallen noch nicht fertig, aber die Arbeiter standen schon an den Maschinen, die Produktion kam ins Rollen.

„Der Direktor läßt sich entschuldigen und wird in einigen Minuten kommen“, hatte der Chefingenieur zu Anfang gesagt. Wir erwarteten einen älteren, würdigen Herrn und nahmen daher auch weiter keine Notiz davon, daß eine stattliche Frau ins Zimmer kam. Einen Augenblick waren wir vor Ueberraschung stumm, als sie uns als Direktor des gesamten Betriebes vorgestellt wurde. Wäre es bei uns möglich, daß eine Frau, sagen wir Direktor der Steyr-Werke wäre, die übrigens kleiner sind als die Csepel-Autofabrik?

WIE MACHT ES DER STACHANOWARBEITER ?

Frau Ingenieur Bizo Ferenc ist als Konstrukteurin in die Fabrik gekommen zu einer Zeit, als hier erst ein paar hundert Menschen beschäftigt waren, und ist mit dem Betrieb gewachsen. Als sie zur Direktorin ernannt wurde, haben die älteren Arbeiter die Köpfe geschüttelt und dann gesagt: „Na, wir werden sehen, ob das gut ausgeht.“ Es ist gut ausgegangen und heute schüttelt niemand mehr den Kopf. Heute setzen sich im neuen Ungarn die Frauen überall, auch an leitenden

Stellen durch. Die Gleichberechtigung der Frau steht nicht mehr auf dem Papier, sie ist Wirklichkeit geworden.

In der großen Maschinenhalle stehen nebeneinander große Ungetüme von Schleif-, Fräß- und Bohrmaschinen. Daneben Reihen um Reihen von Drehbänken. An der einen oder anderen Maschine ist ein rotes Fähnchen befestigt. Bei einer Drehbank mit einer solchen Fahne blieben wir stehen. Was bedeutet das dreieckige rote Tüchlein? „Das ist ein Stachanowarbeiter“. Aha, da bleiben wir jetzt wollen wir einmal sehen, ob er sich schindet und plagt, ob er „hinhaut“ und sich frei nach „A.-Z.“, „das Beuschl herausreißt“. Gleich der erste Blick auf den Arbeiter riß für einen „A.-Z.“-Leser eine bittere Enttäuschung sein. Es war ein schmachtiger Mann, der ruhig vor seiner Bank stand und zusah, wie der Drehspan abrollte. Dann wurde er lebendig; bewegte rasch ein paar Hebel, nahm das Werkstück heraus, legte es weg, spannte ein neues ein. Alles ging flink, mit geübten Bewegungen, aber nicht anders, wie es ein Arbeiter in einem österreichischen Betrieb tun würde. Wie macht er es also? Das ist die Frage, die sich jeder österreichische Arbeiter stellt, wenn er von einem Stachanowarbeiter hört und die wir beantwortet haben wollten, nachdem wir eine Viertelstunde zugehört hatten und die Ausichtslosigkeit einsahen, einfach durch Zusehen dem „Geheimnis“ der Stachanowarbeit auf die Spur zu kommen.

Nemeth Janos ist ein alter Dreher und hat schon in vielen Betrieben gearbeitet. Er dreht jetzt halbkugelförmige Autobestandteile. Früher, so erzählte er, hatte die Maschine gerade Backen, in die das Werkstück nur schwer einzuspannen war, und es gab viel Bruch. Er konstruierte Backen, die sich an das Werkstück genau anpassen. Dadurch gibt es keinen Bruch, und die Arbeit geht schneller. Außerdem hat er an seiner Drehbank noch die Vorrichtung verbessert, in die das Messer eingespannt wird, und jetzt erzeugt er regelmäßig 200 bis 250 Prozent seiner Norm und hat sich außerdem verpflichtet, so gut zu arbeiten, daß die Werkstücke, die er liefert, nicht mehr kontrolliert werden müssen.

Sein Verdienst ist auch danach. Während er früher im Durchschnitt etwa 1100 Forint verdiente, kommt er jetzt nie auf weniger als 1700 und manchmal bis auf 2000 Forint. „Wenn ich an der Maschine stehe, dann arbeite ich nicht nur mit meinen Händen, sondern auch mit meinem Kopf“, sagte Janos Nemeth lächelnd und hat so kurz und bündig das Wesen der Stachanowarbeit ausgedrückt. Er ist auch früher schon auf gute Gedanken gekommen, hat Wege ausgedacht, um die Arbeit zu verbessern, aber erst im Sozialismus hat es für den Arbeiter einen Wert, auch seinen Kopf anzustrengen. Im Kapitalismus würde er damit nur die Normen drücken und den Unternehmer noch reicher machen.

Solche Leute wie Janos Nemeth, Stachanowarbeiter, gibt es im Werk schon viele Hundert und es werden ihrer immer mehr. Menschen, die mit dem Kopf arbeiten, weil sie wissen, wofür sie arbeiten.

ORGANISATOREN DES BESSEREN LEBENS

Als wir durch die Werkhalle gingen, aus der die Arbeiter am Laufband mit Material versorgt werden, drang aus einem Nebenzimmer Stimmengewirr. „Was ist da drinnen?“ fragten wir. „Gehen wir hinein“, meinte der Abteilungsingenieur. Männer und Frauen saßen in ihrer Arbeitskleidung auf Bänken und Tischen, und es war eine lebhaft diskursive im Gange.

Gerade hatte eine Arbeiterin das Wort bekommen. „Die Leitung muß endlich dafür Sorge tragen, daß das Material rechtzeitig angeliefert wird, sonst müssen wir Ueberstunden machen, und das kostet Geld“, sagte sie. Eine andere Arbeiterin sprang auf. „Richtig, auch mit dem Ausschreiben der Arbeitszettel klappt es nicht immer. Man verliert dabei soviel Zeit.“ Dann stand ein Jungarbeiter auf und nach ihm ein älterer Arbeiter. Einer nach dem anderen machten die Arbeiter Vorschläge, übten Kritik an der Leitung der Abteilung. Wir waren mitten in eine Produktionsberatung der Hauptkonveyer-Abteilung hineingeraten.

Könnte man sich so etwas bei uns vorstellen? Nein. Wozu sollen die Arbeiter sich um die Produktionskosten sorgen? Damit der Unternehmer ein paar zehntausend Schilling im Monat mehr verdient? Wozu sollen sie gute Vorschläge zur Hebung der Produktion machen? Damit in ein paar Wochen ein paar

hundert Kollegen entlassen werden? Aber in Ungarn wissen die Arbeiter: billigere Produktion bedeutet für sie größeren Wohlstand und höhere Löhne. Höhere Produktion bedeutet mehr Autos für die neue Industrie, und letzten Endes ebenfalls ein besseres Leben für alle Arbeiter. Und deshalb fühlt sich jeder von ihnen mitverantwortlich, fühlen sich die Arbeiter als Organisatoren ihres neuen Lebens.

DAS BAUERNMÄDEL WIRD INGENIEURIN

In der Montageabteilung schüttelten wir dem Abteilungsleiter die Hand. Ladislaus Kende, stellte er sich vor. In zwei Jahren wird er sich als Ingenieur Kende vorstellen. Vor ein paar Jahren wäre es noch Elektriker Kende gewesen. Der Abteilungsleiter war früher Elektromonteur. Dank seiner guten Arbeit wurde er Abteilungsleiter. Seit einiger Zeit studiert er mit gutem Erfolg an der Abendhochschule und wird bald Ingenieur sein. Der Betrieb gibt ihm jede Möglichkeit, zu lernen. So entsteht die neue Intelligenz. Das ist ein Weg.

Die kleine blonde Susi, Kovacs Suzsa, zeigte uns einen anderen Weg. Susi ist 19 Jahre alt, und wir trafen sie an einer Maschine in der großen Lehrwerkstätte des Betriebes. Gemeinsam mit hunderten Kolleginnen und Kollegen lernt sie hier eine qualifizierte Arbeit. Sie wird Dreherin, aber sie besucht jetzt schon die Abendschule, und dann geht sie in die Technische Hochschule, die dem Betrieb angeschlossen ist. Professoren der Budapester Technik kommen in den Betrieb als Lehrer, und in drei, vielleicht vier Jahren ist Susi Ingenieurin. Der Betrieb gibt ihr Zeit zum Lernen frei. Am Lohn ändert sich dabei nichts. Susi ist ein Bauernmädchen. Ihre Eltern waren arme Kleinbauern. Im Horthy-Ungarn wäre alle ihre Fröhlichkeit, ihr Talent bei der schweren Arbeit auf dem Land verkümmert. Jetzt ist ihr Weg ins Leben weit geöffnet.

PLÄNE WERDEN WIRKLICHKEIT

Beim Eingang des Betriebes, vor dem Direktionsgebäude, steht eine große Tafel. Darauf ist ein Plan eingezeichnet: Weiße Vierecke in Gruppen zusammengefaßt, zwischendurch Linien, die Straßen darstellen. Die weißen Vierecke sind Häuser. Daneben steht: 1900 Wohnungen, 500 Einzelräume in Arbeiterhotels, drei Schulen, vier Kinderheime, ein Entbindungshem, zwei Sanitätsstationen, ein Bad, zwei Sportplätze, eine Apotheke. Das wird die neue Stadt der Arbeiter des Csepel-Autowerkes. Täglich, wenn sie in den Betrieb kommen und wenn sie den Betrieb verlassen, sehen die Arbeiter diesen Plan vor sich und denken an das neue Haus, in dem sie wohnen werden, träumen von der Zwei- oder Dreizimmerwohnung mit Bad und Zentralheizung, den Grünanlagen, in die die Häuser eingebettet sind, den Kindergärten und Parks für ihre Kleinen.

Aber in Ungarn sind solche Träume nur die Wirklichkeit des nächsten oder übernächsten Jahres. Die neue Stadt wird schon in Angriff genommen.

„Und wir müssen nichts weiter dazu tun, als den Plan erfüllen“, sagte ein alter Arbeiter, der sah, wie wir sinnend vor der Tafel standen. Er war früher ein Sozialdemokrat, erzählte er, als wir ins Gespräch kamen. Er hat seinen Führern geglaubt, wenn sie ihm sagten, daß die Arbeiter nichts machen können, daß sie in Ungarn allein zu schwach wären, daß sie auf das Ausland, auf die Hilfe aus dem Westen warten müssen. Und jetzt? Jetzt weiß er nicht nur, daß sich etwas machen läßt, daß die Arbeiter alles können, wenn sie nur einig sind und wollen —, jetzt arbeitet er selbst mit voller Kraft an der Schaffung des neuen Lebens mit und er weiß ganz genau, wie dieses Leben aussehen wird. Er kennt die Wohnung, die er erhält, weiß, daß der Lohn steigt und das Leben billiger wird, daß seinen Kindern alle Wege offen stehen und er nie wieder Arbeitslosigkeit zu befürchten hat.

Ungarn baut seine neue Industrie, und die neuen Fabriken und Werke werden zu großen Schmelzöfen des neuen Lebens, neuer, freier und selbstbewußter Menschen.

R. Sp.



Frans Masereel:
„Der Agitator“
(Holzschnitt)