

Majtényi György

Életstílus és szubkultúra

Az autózás története (1920–1960)

„A vonat gyorsabb a sasnál.
De a légy, a csepp kis légy
túlszárnyalja a gyorsvonatot.
A fecske gyorsabban repül,
mint a légy.
De az autó minden fecskét elhagy.”
(Ilja Ehrenburg: Az autók élete.)

A LÓ ÉS AZ AUTÓ, AZ ÚJ ÉLETSTÍLUS-ELEM TÉRNYERÉSE

Az első budapesti autó útját nagy megrökönyödés kísérte: „... néha oly sebes iramot vett, hogy még a gyorsan ügető kettősfogatot is megelőzte. El lehet képzelni, mily nagy feltűnést keltett az utca népe előtt: amerre elhaladt megbámulták, és mindenki csodálkozott a merészségen” (Keller 1987: 52). Az autó nemcsak meggyorsította, de át is alakította az utcai közlekedést. Míg a pesti ember átlagban két-három, a konfliskocsi hat, a fiáker hét-nyolc, az autóbusz pedig huszonöt km/h-s sebességgel haladt, addig az autó a maga harmincöt-negyven km/h-s sebességével valósággal berobbant a közlekedésbe. A kortársak úgy látták, hogy „tempójával fokozott gyorsaságot diktál rá az egész utcára” (Pásztor 1927: 8-9).

A technikai találmányok egyedi jellegét jellemzi az a mód, ahogyan áthatották a mindennapok világát, az egyes fogyasztók individuális stílusát. A jelenkori fogyasztási kultúrákkal kapcsolatban az *életstílus* a személyiség, az önkifejezés és a nyelvi képességek, összegezve: a „stiliztikai öntudat” fogalmaként használatos. „A test, a ruhák, a beszéd, a pihenés, az étkezési és ivási szokások, az otthon, az autó, a szabadság, stb.” mind jellemezhető a „tulajdonos/ a fogyasztó „személyiségének, érzés- és ízlésstílusának indikátoraként” (Featherstone 1991: 83). Az életstílus tehát interiorizált életmód, az életmód személyiségformáló hatása. Egy új életmódelem megjelenése mindig új kihívásokat, s egyúttal a kihívásokra adott válaszokat is jelent.

Az automobilonak előnyeinek megismerése kapcsán megfogant a gondolat, hogy a „történelem annyit haladt, mint nem is olyan régen 50 vagy még több esztendő alatt”.¹ A motorizáció, a technika „nyílegyenes vonalú” fejlődése az emberekben olyan képzeteket keltett, mint a felgyorsuló idő vagy a távolságok lecsökkenése: kitáguló perspektívát érzékeltetett.

A 30-as évektől fogva – a források szerint – már maradinak számított, aki idegenkedett a motorizáció gondolatától. Nem csoda, hogy az automobil lassan, de biztosan kiszorította a lovat a fővárosi közlekedésből. 1912 és 1927 között kb. 10 000-rel

¹ Automobilizmus. A Királyi Magyar Automobil Club hivatalos lapja. I/1. 1939. január. 1. o.

csökkent a fővárosi utakon ügető lovak, és ugyanennyivel növekedett az itt közlekedő „géperejű járművek” száma.² Joggal feltételezhető, hogy az autóhoz, az autózáshoz kapcsolódó személyes élmények egyfajta azonosságérzetet jelentettek a gépkocsi híveinek a számára. (Az alábbiakban ezt az életstílus-közösséget jelölöm az autós szubkultúra fogalmával.)

Az autótulajdonlás, amikor még kevés személygépkocsi volt, határozott önidentifikációra készítette az automobilosokat, identifikációra a lovonjárókkal vagy éppen a gyalogosokkal szemben. Bródy Sándor automobilizmus című novellájának hősnője olyan akar lenni, mint az automobilos asszonyok, hogy „előre kötött fátyollal, elegánsan” rohanhasson végig a „gyalog és lovonjárók között”. Minél közelebb akar kerülni az automobilhoz; s a férjhezmenetelben is ez a szándék vezérli. A történet végén, amikor egy autóbaleset vet véget férje és volt udvarlója életének, lelki szemei előtt földereng egy vidéki nagybirtokos alakja (Bródy 1907: 1-14).

A ló lovasának képe azonban, csak magányos, romantikus hölgyek vágyaiban tudott ideig-óráig az automobil tulajdonosának vetélytársa lenni. A libériás sofőr és a Chevrolet ellenállhatatlan vonzerőt gyakorolt. A közismert sofőrtrükkök egyike volt, hogy Chevroleten száguldó báróknak adták ki magukat az inasok, s ilyenkor – visszaemlékezéseik tanúsága szerint – a hölgyeknél legtöbbször sikerrel jártak (Surányi.1972: 76-78). Az autós szubkultúra úgy tűnik, hogy az udvarlás terén is győzni tudott a lovas szubkultúrával szemben, ami a társadalmi értékrendszer változását is mutatja.

A normarendszer megváltozása a normaadó személyek életstílusán keresztül is jellemezhető. A lovak-autók „paradigmaváltás” a Horthy-család életében is megtörtént. A kormányzó lovak iránt táplált vonzalma a korban közismert volt. Horthynak San Policarpoban, a tengerészisztiek villanegyedében még – Kenderesről hozatott – fogata és hátaslova volt, s a jachtját is Kincsemnek keresztelte el. Fia, Horthy István azonban már a motorizáció lelkes hívévé vált. Gyermekkorától fogva érdeklődött a motor, az autó, a repülőgép és a motorcsónak iránt. Tizennyolc éves korától motoros versenyeken indult. A Ford Művek detroiti üzemében vett részt másfél éves tanulmányúton. Hazatérve a MÁVAG autógyártó-üzemének szerződéses főmérnöke lett, majd később átvette a vállalat vezetését. Felesége, Edelsheim-Gyulai Ilona grófnő osztozott vele motorizációs szenvedélyében. Fényképfelvételek örökítették meg azokat a pillanatokot, amikor a nagyefánti Edelsheim-kastély parkjában testvéreivel – Éva, Miro és Sia grófnőkkel – motorra pattant. (Megjegyzendő, hogy nemcsak a motor, de a kecses alakot szépen kiemelő motoros bőrruha is nagy népszerűségnek örvendett ekkor a fiatal lányok, asszonyok körében.) Később megtanult autót és repülőgépet is vezetni. Fiuk másfél éves korában már nem egyszerű, hanem gépesített „hintalovon” lovagolt.

A királyi várban található kormányzói rezidenciában a falakon, polcokon képek, szobrok alakjában, még a ló, főképp a telivér dominált. 1941-ben Horthy Istvánt kormányzó-helyettesnek nevezték ki. Ekkor az ő hivatala is (a pesti rakpartról) a királyi várba költözött. Életmódjának normaképző szerepét jellemzi, hogy kormányzó-helyettesi kinevezését az autósok klubja, a KMAC (Királyi Magyar Autós Club) az

² Uo. 9. o.

autóstársadalom sikereként fogadta, és ünnepelte.³ A klub vezetői bíztak abban, hogy az autós életmód ezután még rangosabb szerepet kap majd az állami életben, és abban is, hogy a klub az autósok érdekeit a korábbinál is hatékonyabban tudja majd képviselni.

Az alábbiakban az autósok életét meghatározó események 1920 és 1960 közötti politikatörténetét ismertetem, amely alapján értelmezhető e szubkultúra átalakulása is. A nagypolitikának az autózásról szóló diskurzusait vettem rá az autósok életét konkrétan érintő intézkedések síkjára. A szubkultúra formálódását az autók számának és az autótulajdonosok társadalmi összetételének korszakunkon belüli változásán keresztül jellemzem.

1920-1938

Az autózás a Horthy-korban beépült a korabeli elit életmódjába; az autós-szubkultúra képviselői a legfelsőbb állami szinten is reprezentálni tudták az autós életmódot. Az autózást érintő intézkedések e tény ismeretében értelmezendők.

1920-ban az első svábhegyi verseny volt hivatott jelezni, hogy az első világháború és a tanácsköztársaság után új időszak nyílt az autózásban. Az automobilosok klubjának reprezentatív kiadványa hangsúlyozta, hogy míg „az autóügyek legfőbb vezetőjének tisztét a tanácsköztársaság „gyászos hat hónapja alatt” egy volt kocsimosó töltötte be, addig az új rendszerben az autózás kiemelt politikai jelentőséget kapott. A verseny védnökségét a kormányzó vállalta el, aki személyesen is megjelent a rendezvényen. Ahogyan azt a korabeli propaganda kiemelte, a verseny résztvevői és nézői között szinte az egész korabeli elit képviseltette magát (Lindner-Illés 1930: 102-130).

Már az első autótulajdonosok előkelő társaságot alkottak, s a gépkocsi-tulajdonlás presztízse a későbbiekben is megmaradt. Hatsek Béla, egy tehetős műszerész volt az első magyarországi autótulajdonos, akit még a gépcsodák iránti rajongása késztetett autóvásárlásra 1985-ben. Őt követve, Törley József pezsgőgyáros hozott be személygépkocsit, saját használatra. Az elkövetkező években főképp főurak vásároltak gépkocsikat; Esterházy Miklós, Szapáry Pál és Karácsonyi Jenő grófok is fölíratkoztak az első magyar autómobil-tulajdonosok közé. (Lindner-Illés 1930: 11-16). Majd az arisztokratákat követve – a KMAC Jubiláris Aranykönyvének tudósítása szerint – a magyar gyárosok „is az autótulajdonosok soraiba” léptek (Lindner-Illés 1930: 17). Az autó reprezentációs szerepét, vagyis hogy a korabeli elitbe tartozás egyik fő ismérve lett, jelzi, hogy a politikusok szinte velük egyidőben kezdtek ismerkedni az új életmód-elemmel. Már 1911-ben megalakult a képviselők automobil klubja. A klubba a képviselőház és a főrendiház tagjai, az ő feleségeik és gyermekeik léphettek be.⁴ Az autótulajdonlás a hagyományos elit, az arisztokrácia, a gazdasági elit, a nagypolgárság, s egyúttal a politikai elit életmódjának szerves része lett; s beépült a hagyományos életmódelemek közé. Az első autótúra Szapáry Pál gróf nevéhez fűződik, aki „az akkori Oroszlengyelország fővárosába uta-

3 Automobilizmus. IV/2. sz. 1942. február 20. 1-4. o.

4 Automobil Vezetők Lapja. Bp., 1911. II/2. sz. február 25. 4. o.

zott, ahol részt vett a Potoczky (helyesen: Potocki) gróf birtokán rendezett jávorszarvas vadászaton” (Lindner-Illés 1930: 28).

A gépkocsik zöme a húszas években Budapesten koncentrálódott,⁵ és magánemberek tulajdonában volt. Kezdetben a forgalom „még családi volt”; a járókelők „személyesen” ismerték a kocsik jó részét, amelyek valóban „egyedi, sőt különleges darabok voltak”, tudni lehetett tulajdonosaik nevét, rangját (Granasztói 1965: 638). A pesti utcán érthető módon az automobil a fiákernél, a konflisnál és az elektromobilnál is nagyobb feltűnést keltett. Míg az előbbieken – Granasztói Pál visszaemlékezése szerint – jórészt időős hölgyek hajtottak hangtalanul, addig az autósok és gépkocsijaik közismertek voltak, például a Budapesten élő mecklenburgi herceg sötétzöld sportkocsija, vagy az egyik „közismert aranyifjú sárga-fekete Bugattija” (Granasztói 1965: 638). Az autósok köre fokozatosan bővült, de a gépkocsi-tulajdonlás „személyes jellege” még sokáig, egészen a harmincas évek második feléig megmaradt. A magánautó-tulajdonosokkal szemben, a hivatali autó fölött rendelkezők ekkoriban meglehetősen szűk csoportot alkottak, s a kevés állami autó reprezentációs szerepe elsősorban az adott személyek presztízsét emelte.⁶ A későbbiekben is gyakorlatilag a miniszterek és az államtitkárok jelentették azt a – széles körben ismert – politikusi gárdát, amely ebben a kedvezményben részesült.⁷

Az autós szubkultúrát érintő intézkedések kapcsán a későbbiekben döntő momentum volt, hogy a befolyásosabb autós személyiségek miképp tudták mozgósítani kapcsolati tőkéjüket; magánemberként hogyan tudták képviselni az autósok érdekeit. Az 1900-ban alakult Magyar Automobil Club (1911-től Királyi Magyar Automobil Club) elnökségét ebben az időszakban a korabeli politikai elithez sok szálon kapcsolódó személyek alkották. A szervezet így hatékonyan tudta szervezni az autós társadalom

5 1938-ban 8502 személygépkocsi tulajdonosa volt budapesti illetőségű, 7244 pedig vidéki. Utóbbiak Budapest vidéki kerületeiben, Debrecenben, Egerben, Győrben, Gyulán, Jászberényben, Kaposváron, Kecskeméten, Miskolcon, Nagykanizsán, Nyíregyházán, Pécsen, Sopronban, Szegeden, Székesfehérváron, Szolnokon és Szombathelyen laktak (Magyar Statisztikai Évkönyv 1938: 174).

6 Körösvény a gépkocsi használatról. (1920. XI. 29.) „A folyó év november hó 26-án megtartott Minisztertanács az egyes minisztériumok, illetve állami hivatalok üzemében lévő gépkocsik kérdésével foglalkozván, takarékosági szempontból az állami gépkocsi-üzemeknek legmesszebbmenő redukálást határozta el. Ennek alapján elrendelem, hogy a Külügyminisztérium folyó évi november hó 30-tól kezdődőleg csak két személyszállító gépkocsit és egy teherautót tarthat üzemben, és ezen rendeletem keresztülvitelére egyidejűleg az autóreferenst utasítottam. A két előbb említett gépkocsi közül az egyik, mint eddig is, kizárólag a miniszter úr rendelkezésére fog állami, a másik de. 10-2-ig és du. 5-8-ig sürgős és hivatalos ügyek intézésénél a minisztérium használatára, a teherautó pedig elsősorban a futópoggyász akadálytalan szállítására...” (aláírás: Kánya) (Pritz 1994: 266).

7 „A magyar királyi miniszterelnök 1931. évi 1.401 M.E. számú rendelete az állami hatóságok, hivatalok, alapok, alapítványok, vállalatok, üzemek, intézetek és intézmények gépjárművei beszerzésének, használatának és értékesítésének szabályozásáról. 6. §. Járandósághoz kötött személygépkocsik. A miniszterelnök, a miniszterek és a politikai államtitkárok gépkocsijai, amelyeket nemcsak ők, hanem családtagjaik, és szűkebb értelemben vett egyéb hozzátartozóik is használhatnak. Használatuk a köteles takarékoságon felül csak annyiban esik korlátozás alá, hogy háztartási alkalmazottak csak a fent említett személyekkel együtt járhatnak a kocsikon. Az ezen pont alatt elősorolt személygépkocsikkal teljesen egy elbírálás alá esik még az a három személygépkocsi is, amely jelenleg a magyar királyi állami rendőrség budapesti főigazgatójának, és a magyar királyi államvasutak elnökgazgatójának, és a magyar királyi posta és távíroda vezérigazgatójának használatára van rendszeresítve.”

életét. A klub elnöksége gyakorlatilag valamennyi, az autózással kapcsolatos kérdésben állást foglalt. Tárgyalt az autós életet szabályozó jogszabályokról, s még benzinkúthálózat kiépítésére is vállalkozott (Valecsik 1989: 258-260). A vezető személyiségek politikai befolyását – és egyúttal „autós szubkultúra szempontú” megközelítésben a rendszer tekintélyelvű jellegét is – jellemzi, hogy a klub tagjai érdekeiket kezdetben sikerrel tudták érvényesíteni (Lindner-Illés 1930: 53). Ekkoriban kezdett az autóforgalom kiszolgálása önálló üzletággá válni. Megszaporodtak a benzintöltő-állomások, és megnövekedett az autógyártó üzemek száma is (Valecsik 1989: 255).

A gazdasági válság hatása csorbította az autós klub vezetőségének érdekérvényesítő képességét. 1928-tól az autóváltók átvételét megszüntette a Nemzeti Bank. Még ugyanabban az évben újabb adóterheket vetettek ki a behozott gépkocsikra.⁸ 1930-tól fogva átmenetileg csökkent a forgalomban közlekedő autók száma. Az autókereskedelem mélyülő válságát mutatja az a tény, hogy a belvárosból az autókereskedők a város külsőbb régióiba, olcsóbb helyiségekbe költöztek.⁹ 1931-ben jelent meg a közlekedésügyi minisztérium rendelete, amely a helyközi autófuvarozást gyakorlatilag megszüntette – azáltal, hogy hatókörét 30 km-es körzetben határozta meg. Az autósok ebben az intézkedésben az államvasút és az államhatalom összefogásának a jelét látták.¹⁰

A városi utakon, az autós szubkultúra háttérbe szorulásának legkézzelfoghatóbb jeleként átmenetileg megszaporodott a lovas kocsik száma (Bálint 1986: 83-84). A szubkultúrát sújtó rendelkezések elleni tiltakozásként az autós szervezetek képviselői 1933-ban nagygyűlést szerveztek. Hogy az autósok érdekeit minél hatékonyabban tudják érvényesíteni, a nagygyűlés végrehajtó-bizottságába a politikai, társadalmi, gazdasági élet prominens személyiségeit kérték fel: többek között ifj. Horthy Istvánt, József Ferenc főherceget, Bláthy Ottó Tituszt.¹¹

A gazdasági válság után, 1934-től kezdve újabb konjunktúra időszak kezdődött az autókereskedelemben, nőtt a behozott gépkocsik száma, bővült az autótulajdonosok köre. A kormány hatálytalanította az 1907-es ipartörvényt, amely közhasznú vagy közületi járművekként csak hazai gyártmányok forgalomba állítását engedélyezte. A gépkocsik behozatalát nehezítő vámterhek egy részét eltörölték. 1934-től folyamatosan napirenden volt a közúti úthálózat fejlesztése (Bálint 1986: 92-95). A motorizáció fejlesztése katonapolitikai érdekeket szolgált. A magántulajdonú autók száma gyorsan gyarapodott, 1938-ra elérte a tizenötezeret (Keszthelyiné 1988: 7-8).¹²

8 Az 1920. évi a gépjárművek fényűzési forgalmi adójáról szóló XVI. tv. hatása korlátozta csak korábban a gépkocsi-behozatalt.

9 Országos Automobil Nagygyűlés 1933: 58.

10 1926-ban alakult meg az autóügyi szakosztály a Kereskedelemügyi Minisztériumon belül, amit a kormány a vasúttal foglalkozó államtitkár alá rendelt. Ez az intézkedés a vasutas lobbyt erősítette az autósokkal szemben, amit az autósok aztán több fórumon nehezményeztek (Bálint 1986: 78).

11 A végrehajtó bizottság tagjai a következő személyek voltak: Dr. József Ferenc főherceg, Belitska Sándor ny. honvédelmi miniszter, Álgya Pap Sándor honvédelmi nyugalmazott államtitkár, Bláthy Ottó Titusz m. királyi udvari tanácsos, a GANZ és Társa RT igazgatója, gr. Festetich Pál a Hungária Automobil Club elnöke, vitéz Nagybányai ifj. Horthy István a MÁVAG főmérnöke, a MÜGE alelnöke, gr. Teleki János a KMAC elnöke, a Magyar Közhasználatú Gépjármű Vállalatok Országos Egyesületének elnöke, Dr. Vermes Gyula földbirtokos, a Magyar Touring Club elnöke (Országos Automobil Nagygyűlés 1933).

12 A személygépkocsik száma pedig már megközelítette a tizenkilencezret is (Bálint 1986: 127).

Egyre többen vásároltak autót a felső-középosztálybeli státust jelentő foglalkozások képviselői közül (ügyvédek, orvosok, stb.).¹³ Az autóvásárlás az elit státuszához való közeledést jelentette az ő számukra, s egyidejűleg a gazdasági fölzárkózás jelképévé vált. Az autó egyszerre volt státusszimbólum, és a státuszerősítés eszköze. Segített az egyénnek megsokszorozni jelenlétét, „intenzifikálni” társadalmi részvételét. Az autótulajdonos intenzívebben tudott részt venni a társasági életben, így megsokszorozhatta kapcsolatrendszerét. Gyorsan roboghatott előre az érvényesülés útján (Loconci 1977 442). Emellett az új fogyasztási cikk kiválóan szolgálta tulajdonosa kényelmét: „Barátaim... már autótulajdonosok és erősen biztatnak, hogy én is vegyek autót. Megtörténik az autóvásárlás. Egy kisebb olasz gyártmányú O.M. kocsit veszek, amelyben azonban a sofőrüléssel együtt hat ülés van. Ez a kocsi megkönnyíti napi munkám elvégzését. Sokkal több helyre tudok eljutni. Lehetségessé teszi, hogy feleségemet és a gyerekeket kivigye a budai hegyek közé, egy kis visegrádi kirándulásra, vagy leszaladjunk egy weekendre a Balaton mellé...”, (Lázár 1995: 160).

Az autós szubkultúrát az új tulajdonosok életmódja fokozatosan hatotta át. Az autóvásárlásban és a fogyasztási szokásokban a reprezentációs célok mellett mind inkább érvényesültek gyakorlatias szempontok. 1933-ban már az a gondolat is fölvetődött egy konferencián, hogy a német Selbstfahrer szó magyarítása, az úrvezető, nem fedi a valós helyzetet; ehelyett inkább a szó tükörfordítását az önvezető kifejezést kellene használni. Az előadó ezt azzal indokolta, hogy az autótulajdonosok között szép számmal vannak olyanok is, akik nemcsak, hogy maguk vezetik a kocsijukat, de a munkájukat sem tudnák ellátni gépjármű nélkül: például kereskedők, kereskedelmi alkalmazottak, kereskedelmi utazók, ügyvédek, mérnökök vagy orvosok.¹⁴ Az autók számának növekedésével együtt, bővült a megvásárolható típusok köre. Az „olcsóbb” kisautók megjelenésével a gépkocsi jellemezni kezdte a felső- és a középosztálybeli tulajdonosok vagyoni helyzetében megfigyelhető fokozatokat is (Kádár 1934 és 1937).

Az autót „társadalmi elhelyezkedése státusszimbólummá” teszi; történelme során „meghatározott rétegekhez és azok létformájához, társadalmi presztízséhez tartozott, természetes, hogy a társadalmi értékelésben magán viseli azokat a jegyeket, amelyeket tulajdonosai” (Losonci 1977: 430). A gépkocsi-tulajdonlás továbbra is „határvonalat húzott”; akik nem jutottak autóhoz, az autótulajdonosokat gazdag és befolyásos emberek szűk rétegével azonosították. Azoktól az érzésektől, amelyeket az autó birtoklása keltett csak kevesen tudták függetleníteni magukat. Az autóról szóló diskurzusban így mindig ott rejlett a közvélemény manipulálásának a lehetősége. Politikusok, politikai irányzatok igyekeztek kihasználni az autóhasználat demokratizálásában vagy a demokratizálás ígéretében rejlő lehetőségeket. Nyilatkozataikra rányomták a bélyegűket a politikai kultúra jegyei.

13 Azt a tényt, hogy az autóhasználat egyre inkább elterjedt a felső-középosztály tagjai között jelzik az alábbi adatok is: az Északmagyarországi Automobil Club 1931-ben tartott alakuló közgyűlésen részt vett helyi földbirtokosok mellett egy rendőrkapitány, egy banktisztviselő, egy kórházi orvos, egy körorvos, egy vármegyei főorvos, egy városi állatorvos, kereskedők és ügyvédek is (Valecsik 1989: 262).

14 Országos Automobil Nagygyűlés 1933: 64.

„JOBBRA HAJTS!” 1939-1945

Amikor az autó luxuscikknek számított, az olcsó népautó, kisautó vagy törpeautó gyártásának ígérete jelentett reménysugarat a gépkocsi után vágyakozók számára. A nagypolitikának az autóról szóló diskurzusai ennek a ténynek a tükrében értelmezendők.

1939-ben az Automobilizmus című lap Hitler beszédét ismertette, amellyel megnyitotta a nemzetközi automobil- és motorkerékpár kiállítást: „Hitler beszél. Kemény, maradéktalanul elhatározott és mégis végtelenül közvetlen benyomást kelt minden szava. Arról beszél, hogy az automobil nem luxuscikk, hanem használati eszköz és ezért szükség van arra, hogy a nép széles rétegei számára elérhető legyen... nem lehet meghatódás nélkül hallgatni szavait, amikor arról beszél, hogy az olcsóbbítás elgondolásainak hatalmas reális igazolása a népkocsi, amelyet ezúttal első ízben van alkalma bemutatni a kiállításon.”¹⁵

Az autósok számára a politikai híradások a mindennapok világán „átszűrődve” értelmeződtek. 1939-ben lecsökkentették az autóvámok összegét, és maximálták a gépkocsik árát, akár a tejét vagy a kenyéréét. A kormánypárti sajtó szerint ezzel az autó „megszűnt luxuscikk lenni”.¹⁶ A népautó helyett ennek ellenére, egyelőre csak magyar gyártmányú „népmotort” dobtak piacra.¹⁷ Később 1941-ben ismét elterjedt a sajtóban az a hír, hogy a német gyártmányú népkocsikból „bizonyos mennyiséget” biztosítanak Magyarországnak, és ezek viszonylag szolid (vám nélkül 2000-2200 pengős) áron lesznek majd megvásárolhatóak. Az autósélet „demokratizálása” azonban továbbra is váratott magára.

Nemcsak a politika diskurzusai vetítődtek rá a mindennapok eseményeire, de a nagypolitika közvetlenül is beleszólt az autósok életébe. A zsidótörvények értelmében 1939-től fogva megkezdődött a zsidó származásúak kirekesztése az autóséletből. Ők nem kaphattak engedélyt közhasználatú autóállalat vezetésére, később pedig már gépjárművezető tanfolyamokat sem szervezhettek¹⁸.

A Királyi Magyar Automobil Club vezetői üdvözölték Erdély „visszatérését”, mondván hogy az automobilosoknak és a motorkerékpárosoknak ezután nem kell majd határvámházakban jelentkezniük, ha Erdélybe szándékoznak kirándulni. Gróf Andrássy Mihály, a klub elnöke rögtön autóba szállt, és Erdélybe indult a „helyi viszonyok tanulmányozására”.¹⁹ Erdéllyel együtt, mintegy 3500 motor és gépkocsi került a magyar állam birtokába.²⁰ A hazafias szólamok hangoztatásából az autósok klubjának lojális

15 Automobilizmus. A Királyi Magyar Automobil Club hivatalos lapja. I/3. 1939. március, 1.

16 Melléklet az Automobilizmus 1939. április 15-i számához. 1-2. oldal. A fényűzési adókötelezettségeket már korábban eltörölték. A magyar királyi pénzügyminiszter 1937. évi 69. 869 sz. rendelete, a géperező járművek fényűzési forgalmi adókötelezettségének megszüntetéséről, és a személyszállító automobilon forgalmi adóváltság-kulcsának módosításáról.

17 Automobilizmus 1939/6. 12. A Stadler Mihály rt. dobta piacra a „népmotort”.

18 A kereskedelem- és postaügyi miniszter rendelete szerint „zsidó” közhasználatú autóállalat fenntartására engedélyt nem kaphatott, és ha ilyenrel rendelkezett, akkor azt 1944. május 5-ig meg kellett vonni tőle (Automobilizmus 1939/11. 1.). Majd „gépjárművezető magántanfolyamok tartására vonatkozó jogosítványt” sem lehetett kiadni zsidó származásúak részére (Automobilizmus 1940/1. 1.).

19 Automobilizmus 1940/9. 1.

20 Autósok és Motorosok Lapja. 1940. október, 4. o.

vezetősége sem maradhatott ki; figyelmeztették a gépjárművezetőket, hogy amikor a „magyar motorizált haderő [...] úzi, veri a kommunista sereget”, az automobilosoknak és autójuknak „segítésre készen kell állaniok”.²¹ A háborús intézkedések következtében, s miután a rendszer totalitárius jellege erősödött, az autókлубnak az autósok érdekeit korábban ügyesen érvényesítő vezetősége elveszítette korábbi politikai mozgásterét. Az autósok egyre inkább a politikai változások hatásait szenvedték. Az autós lapokat nem a rendszerhű nyilatkozatok, hanem inkább amiatt lapozhatták föl olvasóik, hogy az autózást korlátozó újabb és újabb rendelkezésekről tudomást szerezzenek.

Időközben megszűntek az autó- és motor versenyek, mivel ezek rendezéséhez a belügyminisztérium engedélyére lett volna szükség. A belügyminisztérium ilyen engedélyt viszont a „rendkívüli viszonyokra való tekintettel” nem adott ki. Az „üzemanyag kiszolgáltatás” korlátozásával pedig a fuvarozók megélhetése került veszélybe.²² A motorkerékpárokra, gép- és teherkocsikra „honvédelmi szolgáltatás címen történő átengedés kötelezettsége” című jogi kategóriával jelzett beszolgáltatási kötelezettséget róttak ki, így az autókereskedelem majdnem teljesen befagyott. A honvédelmi miniszter kénytelen volt rendeletben mentesíteni ezalól a kötelezettség alól az újonnan üzembe helyezett járműveket,²³ hogy – a viszonylag magas vámok következtében – az állam számára is hasznot hajtó piac megélénkülhessen.

Nemcsak az autótulajdonlás feltételei szigorodtak meg a háborús évek alatt, hanem az autósok életvitelét is korlátozták a háborús rendelkezések. 1941-ben a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter figyelmeztette a gépkocsi-tulajdonosokat, hogy a még magánhasználatban lévő járműveket csak „hivatásuk ellátására”, illetve „gazdasági tevékenységükkel kapcsolatos utakra használják fel”. Ne parkírozzanak hosszabb ideig szórakozóhelyek előtt vagy szűk utcákban. A legkevésbé se használják autóikat kirándulásokra, mert azzal csak az üzemanyagot pazarolnák. A taxikat – közhasználatú bérautókat – is csak „közérdekből indokolt gazdasági célú helyváltoztatásra” lehetett igénybe venni.²⁴ Az 1941 áprilisában életbelépő új autóröndelet a magyar állampolgárok közül magáncélra csak az államfő és a királyi hercegek számára engedélyezte az autóhasználatot. Egy tárcaközi bizottságnak kellett döntenie arról, hogy a többi autótulajdonos közül ki járathat gépkocsit, illetve kaphat üzemanyag-vásárlásra szóló ún. motalkójegyet.²⁵ Mindenki próbált protekciót szerezni, és úgy tűnik, hogy sokan sikerrel jártak, mert a kiadható „E engedélyek” száma hamar betelt; ezek kiadását augusztustól beszüntették.²⁶

21 Automobilizmus. 1941/7. 1.

22 Autósok és Motorosok Lapja. 1940. március, 2.

23 A magyar királyi honvédelmi miniszter 1938. évi 47.197. eln. számú körrendelete szállítóeszközöknek a magyar királyi honvédség ideiglenes használatára történő igénybevételéről. A magyar királyi honvédelmi miniszter 1938. évi 55.055 eln. 18. számú rendelete új gépjárműveknek a magyar királyi honvédség ideiglenes használatára történő átengedése alól mentesítéséről (Autósok és Motorosok Lapja. 1940 június, 3.).

24 Automobilizmus. 1941/10. 2.

25 Motalkójegyhez I.: A magyar királyi kereskedelmi és közlekedésügyi miniszter 1940. évi 32000 KKM. számú rendelete, a közúti és vízi benzinüzemű gépjárművek hajtására szolgáló benzin-szeszkeverék (motalkó) fogyasztásának tárgyában kiadott 8.230/1939. M.E. számú rendelet végrehajtásáról. Autósok és Motorosok Lapja 1941. április, 1.

26 Autósok és Motorosok Lapja 1941. augusztus, 9. Később tovább szigorították a motalkó-jegyek kibocsátását. Autósok és Motorosok Lapja 1941. október, 1.

Az autós szubkultúra mindennapi életét korlátozó rendelkezésekkel egyidejűleg a közlekedési szabályok is megváltoztak. Szimbolikus jelentőségüként, az angolszásztól a német orientáció felé történő elmozdulásként értelmezhető a jobboldali hajtási irányra történő átállítás a közlekedésben. Először – 1941. július 6-tól – vidéken változott meg a közlekedési rend. A tömegközlekedés jelszavai így a „jobbra hajts” és a „balra előzz” lettek.²⁷ A KMAC szélvédőre felerősíthető „Jobbra hajts” feliratokat bocsátott az autósok rendelkezésére.²⁸

November 9-től már Budapest autósai is kis ívben fordultak jobbra és nagy ívben balra.²⁹ Hajnali három órakor fedték fel az új forgalmi rendre figyelmeztető közlekedési táblákat, melyek magyar, német és olasz nyelven hirdették a „jobbra hajts” szabályát. Mindez jelentékeny és a háborús években értelmetlennek tűnő kiadásokkal járt. Az átállítás költsége csak a fővárosban 900 ezer pengőre rúgott; 400 km hosszú villamosvonal megállóit, közel ezer váltót, számtalan forgalmi berendezést, jelzőtáblát kellett átépíteni és átállítani (Almássy-Liener-Rózsa 1963: 173). Az események „autós szubkultúra szempontú” értelmezésében az a kijelentés is megkockáztatható, hogy ez az intézkedés a politikai változások leképeződéseként volt fölfogható. Az autóséletben politikai hovatarozástól függően, a jobboldali politika térnyeréseként, erőszakos politikai asszimilációként, vagy a hatalmi arrogancia jeleként értelmeződhetett a rendelkezés.

A régi érdekérvényesítő mechanizmusok nem működtek, a hétköznapi világ összezavarodott. A szubkultúra „belső világát” áthatották a politikai változások hatásai. Az autósok egyre inkább átvették a szélsőjobboldali politikusok szófordulatait. Az autósokat nem mindig szívelte környezetük, és ők is érezték a feljükk irányuló ellenszenvet. Meg is gyanúsították a „derék vidékieket”, hogy akarattal terelik ki libáikat, a kevés füvet hajtó autóútra. A „jól kitervelt üzleti fogás” értelme szerintük csak az lehetett, hogy a falusiak pénzt zsebeljenek be a tetemekért a gyanútlan autósoktól (Waganel 1940: 4). Később a közlekedési rend megváltozása kapcsán az autósok lapja nyugtatgatta is eleget a sporttársakat: „Legyünk kíméletesek a gyalogosokkal szemben. Magyarországon eddig is figyelmetlenek és gondatlanok voltak az úttestet keresztező gyalogjárók.”³⁰ Miután a közlekedési balesetek száma továbbra sem csökkent, az autósok-motorosok lapja – az elkomoruló közéletben – már-már a gyalogosok likvidálásának gondolatát fogalmazta meg: „A sétálgatók, céltalanul mászkálók kikapcsolódása a közúti forgalomból már tekintélyesen lecsökkenteti az előállható balesetek számát.”³¹ A gyalogosok ellenszenvének csökkentésére pedig – a korabeli fajvédő politika fordulatait átvéve – ekkor az tetszett a „legalkalmasabb módszernek”, hogy „a gyalogosból a motorkerékpáron át autóst” kell kifejleszteni.³²

27 Automobilizmus 1941/11. 1.

28 Automobilizmus 1941/10. 10.

29 Automobilizmus 1941/10. 10.

30 Automobilizmus 1941/10. 10.

31 Automobilizmus 1942/10. 1.

32 Automobilizmus 1939/07. 8.

1945-1948

A háború után az új ideológia jegyében a politikusok azt hangsúlyozták, hogy korábban „láthatólag a dolgozó középosztály esett legmesszebb az autóbiltól [...] Az autóversenyzés a múltban az arisztokrácia és az iparmágnások sportja volt.”³³ 1947-ben az automobilizmus demokráciájáról Tildy Zoltán nyilatkozott az Autó Motor Sportnak. A lap az első oldalon hozta az interjút, a joviálisan mosolygó kisgazda politikus arcképével, aki előtt az asztalon az Autó Motor Sport egyik száma hevert. Tildy leszögezte: „Mindenekelőtt köztudatba kell vinni, hogy az autó nem luxus. [...] Olyan olcsó autókat kell forgalomba hozni, amelyeket a legkisebb jövedelmű dolgozók is meg tudnak vásárolni [...] nemcsak munkaeszköz az autó, hanem a szürke hétköznapok után a dolgozók megérdemelt hétvégi pihenőnapjait teszi szebbé és emberibbé. És ez, ismétlem, nem luxus – ha ez nem csak egy kiválasztott rétegnek jut osztályrészéül”. A lap kiemelte, hogy az „elnök úr” milyen „lekötelezően közvetlen modorban” válaszolt.³⁴

A közlekedési szabályok betartása a háború utáni Magyarországon átmenetileg nem sok népszerűségnek örvendett. A rendőrök nem tudták megfékezni az autós vagányokat. „Neofiták” kerültek az összetákolt autók volánja mögé, akik „amerikai ízű dörtrekkeket” rendeztek.³⁵ A nagy számú halálos baleset miatt Budapest rendőrfőkapitányának a főváros közlekedését szabályozó rendeletet kellett kiadnia (Bálint 1986: 115). Mindemellett a szabadabb légkör megpezsdítette az autóséletet. Fölvirágzott az autókereskedelem, a piac szabadabb, szabályozatlanabb és áttekinthetlenebb lett.

A napilapok hirdetéseiben állandóan differenciálokról, motorokról, abroncsokról, gumikról lehetett olvasni. Kínáltak roncsot papír nélkül, és papírt autó nélkül. Az eladók „oroszlánrésze orvos vagy házfelügyelő, szám szerint igen szorgalmasan szerepelnek a kínálók között porcellán-kereskedők, okleveles szülész nők, kiérdemesült hajóskapitányok, lőerejű fuvarosok, dohányjövédéki tettekkel tényező (értsd: csempészek – M. Gy.)”. Egy igaz történetet a következőképpen parodizált az Autó Motor Sport publicistája: Emberünk autót akar vásárolni. Három kocsit ajánl neki egy trafikos lány, aki beszéd közben „térdig érő szoknyácskáját a nagy melegre való tekintettel, valamivel feljebb húzta”. Az egyik ezek közül egy Maibach nyolc literes Zeppelin motorral, ami Hitler ajándéka volt Göringnek Coventry kiradírozásának első évfordulóján...” A kocsihoz öt emberen keresztül lehet eljutni: trafikostól a manikűrösig, manikűröstől a szatócsig, szatócstól a hentesig, hentesből a sírkögyárosig vándorol a vevő, hogy autóját megvehesse. Mindegyikük ráteszi az árra a maga öt százalékát.³⁶

A fekete piac terjeszkedése és az autók számának csökkenése ellenére, a nagy számú roncsnak köszönhetően az autóhasználat a korábbinál szélesebb körben nyert teret. Nemcsak az alkatrészekhez, roncsokhoz lehetett hozzájutni a feketepiacon, de a használt cikk-kereskedelem felvirágzásának és talán a növekvő vállalkozó kedvnek a hatá-

33 Autó Motor Sport 1946/05. 71.

34 Autó Motor Sport 1946/05. 71.

35 Autó Motor Sport 1946/01. 1.

36 Autó Motor Sport 1946/02. 24.

sára tehetséges szerelők, mérnökök saját szakállukra törpeautókat³⁷ építettek az innen-onnan összeszedett alkatrészekből.

A kormány állami beavatkozással igyekezett szabályozni a saját szempontjából katikusnak tűnő, de az új gépkocsi-tulajdonosok számára minden bizonnyal örvendetes helyzetet. Megalapította a Gépjármű Roncsgyűjtő és Építőipari Központot, amelynek feladata a roncsok összegyűjtése, javítása és forgalomba állítása lett. Áprilisban, az új forgalmi engedélyek kiállításakor a tulajdonosoknak igazolniuk kellett gépkocsijuk tulajdonjogát. 1946 októberében a korabeli statisztika szerint mintegy 5000 személyautó közlekedett az országban. Az év végén újabb 3000 autóval bővült a gépkocsipark. (A Párizsban felvett árukölcsönből háborús amerikai járműveket hoztak be.) Ezekből elsősorban fegyveres testületek, hatóságok és nagy fuvarozóvállalatok részesültek, magánszemélyek viszont nem (Hidvégi 1999: 32).

Nemcsak a hatóságoknak, de a sikeres kampány érdekében az újrászerveződő pártoknak is ki kellett építeniük országos szervezetüket, és meg kellett szervezniük az információ-áramlást, a közvetlen kapcsolattartás az egyes pártszervek között. Ez utóbbi biztosításához minél több személygépkocsira lett volna szükség. 1945-ben összeültek a munkáspártoknak, a parasztpártnak és a kisgazdapártnak a küldöttei, s abban állapodtak meg az Autóroncsgyűjtő Központtal, hogy a pártok megkapják az összes autónak a tulajdonjogát, amely a használatukba került, ha ezeknek az adatait 1946. február végéig bejelentik. Az autókért – a személygépkocsikra vonatkozó rendelettel ellentétben – semmit sem kellett fizetniük.³⁸

A fogyasztói igények kielégítésének a lehetőségét, és így az autósélet demokratizálásának útját ekkor felsőbb körökben egy olcsó hazai törpeautó gyártásában keresték. Csepelen a Weiss Manfréd gyárban megszületett a magyar törpeautó terve, és legyártották az első prototípust, a Pente 500-ast. A hírek szerint ezt előbb 3000, majd 5000 Ft-os áron – tehát valóban népautóként – dobták volna piacra, ha a törpeautó terve zöld jelzést kap. 1948 – a fordulat éve – azonban megálljt parancsolt a törpeautónak. A gépiparnak újfajta igényeket kellett kielégítenie (Zsuppán 1994: 8).³⁹

1948-1956

Autós szubkultúra szempontú megközelítésben a korszak fő jellegzetességének nevezhető, hogy elsősorban a tömegközlekedést fejlesztették a személygépkocsi forgalommal szemben. Nemcsak a magánhasználatú gépkocsik, de a bérautók, a taxik is egyre inkább eltűntek az utakról. A tömegközlekedés háttérbe szorította az egyéni fogyasztási igényekre orientált személygépkocsi-kereskedelmet.

Az autóséletnek alkalmazkodnia kellett a változó feltételekhez, az új politikai elit igényeihez. Rákosi Mátyás sofőrjének a kiválasztásakor az elsődleges szempont a

37 A háború előtt kedvelt típus volt a Fiat Topolino, a legismertebb törpeautó modellt, amely kis méretei miatt olcsónak számított.

38 Amennyiben a volt tulajdonos jelentkezett, az autó tulajdonjogát megszerző pártnak kellett megfizetnie a kárát. PIA. (Politikatörténeti Intézet Archivuma) 274. f. 26/45. ó. e.

39 A Pente történetét lásd az Interneten: <http://www.extra.hu/carpage/>.

megbízhatóság volt. Először a rendőrség állományából kerestek megfelelő kádert a miniszterelnök-helyettes mellé. Egy tüdőlövéses partizánt választottak ki a feladatra. Róla azonban kiderült, hogy nincsen jogosítványa, teljesen kezdő ezen a téren; háborús sebesülése pedig aláasta az egészségét. Mikor ki akarták taníttatni, a többi sofőr állandóan „keresztbe tett neki”, mert ejtőernyős „spiclit” láttak a rendőrben. Akár a szakma érdekérvényesítő képességének a megnyilvánulásaként is fölfogható, hogy végül más posztra helyezték őt, és egy hivatásos gépkocsivezetőt alkalmaztak helyette.⁴⁰

Az autóhasználat azonban egyre inkább egy szűk elit, az állami és a pártfunkcionáriusok monopóliuma lett. Már 1947-től kezdve megfigyelhető, hogy a kommunista párt autóparkjának legértékesebb darabjai a központi apparátus használatába kerültek, míg a helyi pártszervek a rossz műszaki állapotú gépkocsikból is csak kis számban részesedtek.⁴¹ Kezdetben nem szabályozták körültekintően, hogy mely pozíciókkal jár együtt hivatali vagy személyi használatú gépkocsi. Megszületett a „közhasználatú” és a „magánhasználatú” gépjármű fogalma. Az előbbi a személy- és áruszállító járműveket jelentette, amelyeket bárki igénybe vehetett; az utóbbi pedig azokat a gépjárműveket, amelyeket az „üzembentartó” és az a személy használhatott, akinek a részére az üzembentartó az autót „díjtalan használatra” átengedte. A magánhasználatú autó a közutakon számbeli és műszaki fölénybe került a közhasználatúval, a közhasználatú pedig a magántulajdonú gépkocsival szemben. Utóbbiak az alkatrészhiány miatt „kritikus állapotban” voltak, ezért időközönként elrendelték a magánautók műszaki felülvizsgálatát.⁴² Magánemberek előtt új gépkocsik vásárlására nem nyílt lehetőség.

Az autókereskedelem befagyasztásával, a gépkocsi státuszszimbólumból egyre inkább státuszattributum lett (Losonczy 1977: 433). Az autók szabadpiacának beszűkülésével, majd megszüntetésével gépkocsit magánhasználatra csak magas rangú funkcionáriusok, a pártelit tagjai, néhány esetben pedig tudósok, művészek, a tudáselit kedvezményezett tagjai kaphattak. Az autótulajdonosok körét alapvetően a redisztributív mechanizmusok határozták meg (Szelényi 1990: 165). Magánforgalomban, a fekete piacon egyre kevesebb használt autó, roncs és alkatrész keringett. Míg a kor amerikai fiatalságának más ideáljai, az új zenei stílusok, bizonyos ruhadarabok, öltözködési szokások utat találtak Magyarországra, addig a lenyitott tetővel száguldó gépkocsikhoz köthető életmódelemek nem. A pesti jampecek már nem autós „dirt track”-eket rendeztek. Szubkultúrájuk legfontosabb „motívumai” a Pannónia motorkerékpár és társai lettek.

Az autós életet rövid időre átható szabadabb légkör után a gépkocsi-használat „a többség szemében” ismét egy zárt kör monopóliuma lett. 1950-től kezdve a személygépkocsik kereskedelmi forgalma után gyakorlatilag eltűntek az utakról a magántulajdonú autók. Az új minisztertanácsi rendelet értelmében üzemanyaghoz csak vásárlási könyv vagy utalvány ellenében lehetett hozzájutni. Utalványt pedig csak olyan személy kaphatott, aki igazolni tudta, hogy munkájához nélkülözhetetlen a gépkocsi. Azoknak, akiket a munkakörüik nem jogosított fel autóhasználatra, gépkocsijaikat megvételre kellett följánlaniuk az államnak. A tulajdonosok a kijelölt telephelyeken adták le a járműveiket,

40 PIA. 274. f. 26/45. ő. e.

41 PIA. 274. f. 26/45. ő. e.

42 66/1955. (XII.1.) M.T. számú rendelet a közületi gépjárművek üzemeltetésével kapcsolatos kérdések szabályozásáról szóló 65/1950. (III.2.) M.T. számú rendelet módosításáról.

amelyek egy része a korabeli hírek szerint a kohókba került. Az 1950-es 13000 fölötti darabszámról a gépkocsik száma így kb. 5000-rel csökkent. Magántulajdonban mintegy 1000-2000 gépkocsi maradt (Hidvégi 1999: 33). Miután 1949-ben megvonták a „kék taxisok” iparengedélyét, és ezzel megszüntették a legális magántaxizást, az utakon a szürke és fekete színű állami gépkocsik domináltak (Bálint 1986: 123). A hivatali hatalommal járó autók használói pedig, úgy látszik, nem tartották magukra nézve kötelezőnek a közlekedési szabályokat. Az Autó Motor Sport szerkesztői Budapest főkapitányához fordultak azzal a kéréssel, hogy a rendőrök „a fölényes felelőtlenséggel eljáró személyek”-et ugyanolyan bánásmódban részesítsék „mint a közönséges halandók”-at (Bálint 1986: 123).

1950-ben minisztertanácsi rendeletben szabályozták, hogy kik jogosultak köz- illetve magáncélú autóhasználatra. Személyi használatú gépkocsi igénybevételére a rendelet a minisztériumok csoportfőnökeit és az országos hivatalok vezetőit, a törvényhatóságok első tisztviselőit, Budapest polgármesterét és alpolgármestereit, a kiemelt bérezésű (‘A’ munkabér-kategóriába sorolt) vállalatok vezetőit jogosította fel, illetőleg mindazokat a vezetőállású alkalmazottakat, akiknek a részére az illetékes miniszter ezt engedélyezte.⁴³ 1955-ben kis mértékben, de tovább szűkítették a jogosultak körét.⁴⁴ A párt belső hierarchiájának megszilárdulásaként értelmezhető, hogy a kedvezményezettek ezután nem egyenlő, hanem beosztásuknak megfelelő mértékben használhatták kocsijaikat nem hivatalos utakra.⁴⁵ Üzemanyag vásárlásra feljogosító vásárlási könyvet, utalványt a magánszemélyek közül csak „állami és társadalmi vezetők”, sztahanovisták, tudósok, művészek, írók, orvosok, mérnökök kaphattak.⁴⁶

Szintén a pártirányítás centralizációját jelzi, hogy az ötvenes években a hivatali ügyeket többnyire Skodákkal, Pobjedákkal intézték, amelyeknek a műszaki állapota 1956 végére igencsak leromlott.⁴⁷ Ellenben a pártelit kényelmét jobb műszaki állapotú – számos esetben nyugati gyártmányú – autók biztosították; amelyeket az egyes párt- és állami szervek devizakeretéből vásároltattak meg maguknak a funkcionáriu-

43 65/1950. (III.2) M.T. számú rendelet a közületi gépjárművek üzemeltetésével kapcsolatos kérdések szabályozása tárgyában.

44 Az újabb minisztertanácsi rendelet a minisztériumok osztályvezetőit, illetőleg más „hasonló munkakörű” dolgozókat, a megyei és megyei jogú városi tanácsok vb elnökeit, a kiemelt bérezésű (A munkabér-kategóriába) sorolt vállalatok, intézetek vezetőit jogosította fel gépkocsiasználatra, illetőleg még olyan személyek kaphattak erre engedélyt, akik esetében ezt „különleges szempontok (kimagasló munka, kormány-, vagy egyéb kitüntetés, stb)” indokolták. 66/1955 (XII.1.) M.T. számú rendelet a közületi gépjárművek üzemeltetéséről szóló 65/1950. (III.2) M.T. számú rendelet módosításáról.

45 Uo.

46 298/1950. M.T. számú rendelet a gépjárművek üzemanyag-ellátásának szabályozása tárgyában.

47 A Pártgazdasági és Ügykezelési Osztály jelentése ismertette a pártapparátus számára rendelkezésre álló gépkocsipark állapotát. Megállapította, hogy ez jelentős mértékben elöregedett: „Különösen vonatkozik ez a Skoda/1100 típusú/ gépkocsikra, amelyeket 1949, 1950-ben kaptunk /ezek száma június 1-én 151 db./, műszaki becslés szerint 20-25%-osak. Több helyen az apparátus dolgozói csak félve merik használni, mert már nem biztonságos az alváz, karosszéria, futómű elhasználódása miatt. Pl. a jászberényi és a tiszafüredi járásokban levő gépkocsik több mint 400 000 km-t futottak. Nem sokkal kevesebbet teljesített a többi Skoda gépkocsi sem. Némileg jobb a helyzet a Pobjeda gépkocsiknál, amelyek többségét 1950-53-ban kaptuk, azonban ezek a kocsik is elhasználódtak.” MOL (Magyar Országos Levéltár) M-KS-288.f./7-10. ő. e. A kérdéskör 1957-es, 1958-as rendezési kísérletéhez ld. még: MOL-M-KS 288.f. 23/1957/9. ő. e.; 23/1958/5. ő. e.; 23/1957/12. ő. e.

sok. Míg a személyre szóló autóhasználat a pártelit életformájának jellegzetes részévé vált; addig magánszemély csak elvétve juthatott gépkocsinhoz.⁴⁸ Jellemző, hogy egy munkástanács-küldött, aki 1956-ban kereste föl Gáspár Sándort, a SZOT főtitkárát, a következőképpen emlékezik a szakszervezeti vezetőre: „köztudott dolog volt, hogy kocsikat tart magának, egyébként ezt aztán én is láttam személyesen, a székház udvarán ott álltak a hatalmas nagy kocsik, ragyogó csinos titkárnői voltak neki, az is köztudott volt, hogy nagyon szerette a szépnemet, meg jókat szeretett inni. Szóval ő egy nagyon beleváló emberke volt a maga módján...”⁴⁹

A közélet elkomorulása tehát az „autókérdés” kapcsán is jól érzékelhető; az 1945-öt követő demokratizálódást, az autóhasználat monopolizálása követte. Az autós szubkultúra átalakult. A piac megszűnt, az autóhasználat a hatalomgyakorlás függvényévé vált. A köztudatban a gépkocsi nemcsak hogy a hatalmi elit szimbóluma lett, hanem az éjszakánként közlekedő sötét autó, amint azt több irodalmi alkotás, visszaemlékezés is bizonyítja, a hatalmi terror jelképévé vált. Az autósokkal szemben „a mélyben mindig is dolgozó diszpozíciók” mindinkább a hatalmi elittel szemben megnyilvánuló ellenszenvet jelentették. 1956-ban a forgalomban lévő személygépkocsik száma (10544) jócskán elmaradt az 1938-as szinttől⁵⁰, és ezeknek az autóknak a többsége állami tulajdonban volt.

1956-ban a Politikai Bizottság ülésén hangzott el — a második ötéves terv irányelveinek meg tárgyalásakor —, az autóhasználat demokratizálásnak ígérete. Hegedűs András aligha a PB-tagokhoz beszélt, amikor úgy fogalmazott, hogy „a lakosság köréből érkezett sok javaslatra” törpeautókat kell forgalomba hozni.⁵¹

1956-tól fogva olvasható a sajtó híradásaiban, hogy ezután a „dolgozók” is autóval járhatnak majd. Megszületett a magyar népautó, a „törpeautó” vagy más elnevezéssel a „guruló” terve.⁵² Hangsúlyozták, hogy ez mindenki számára elérhető lesz. Egy törpeautó a hírek szerint csak 1800 Ft-tal került volna többbe, mint egy csőbútor-garnitúra (rekamié, két fotel, két szék asztallal). A kétkedőknek persze eszébe jutott, és ennek hangot is adtak a törpeautóról rendezett ankétokon, hogy ha még a Pannónia-motort is alig-alig tudja egy munkásember megvenni, akkor hogyan tudna autót vásárolni.⁵³ A törpeautó-kérdést a forradalom után az új pártvezetés levette a napirendről.

48 Csak az Autókeren keresztül szerezhettek be féllégális úton használt gépkocsikat.

49 Bácsi József interjú. Oral History Archivum. 214. 158. o.

50 Budapest forgalma a villamosvasutakon és az autóbuszokon 1957-re, 1938-hoz viszonyítva, 3,5-szörösére növekedett, a lakosság száma 50 %-kal, több mint 1 800 ezerre nőtt, ezzel szemben a taxiállomány mindössze 541 darab taxit és 126 darab túrakocsit tett ki. A magánkézben lévő gépkocsik száma pedig alig érte el az 1000 db-ot. Havonta kb. 70 000 rendelést volt kénytelen az autótaxi vállalat kocsihány miatt visszutasítani (MOL. KPM. Közlekedéstudományi Intézet. XXVI-H-3. 1. d.; Keszthelyiné 1988: 8).

51 Autó Motor 1956/15. 7. o.

52 Autó-Motor 1956/11-19.

53 Autó Motor 1956/20. 8.

1956-1960

A forradalom napjaiban kitűnt, hogy az autó kiválóan segíti az ország különböző pontjai közötti kapcsolattartást. A párt gépkocsi-állományának egy részét kisajátították a forradalmi szervezetek. Versenyfutás kezdődött a szegényes pártállami autópark egyes darabjainak birtoklásáért. Több autó megrongálódott, és sok külföldre került.

A forradalom után az MSZMP Politikai Bizottsága és Központi Bizottsága Titkársága üléseinek gyakori témái között szerepelt, és a „kényesebb” kérdések közé tartozott az autóhasználat szabályozása. A hatékonyabb „pártszervező munkához” ugyanis fel kellett volna frissíteni a leromlott állapotú pártállami gépkocsiparkot.⁵⁴ Az állami gépkocsipark felújításával kapcsolatban kerültek terítékre az autók piaci forgalmazásának kérdései.

1957 elején a törpeautók gyártása helyett inkább a párt gépkocsiparkjának felújításáról és az autók kereskedelmi forgalmának a megindításáról döntöttek. Korlátozott számban, de magánszemélyek részére is engedélyezték az autóvásárlást. Az autó ekkortól már nem számított „közszükségleti cikknek”.⁵⁵ A központi elosztás rendszere mellett így, korlátozott mértékben, de piaci szempontok is érvényesültek az autó kiutalásban. 1957-ben kétszáz Wartburgot és háromszáz Moszkvicot hoztak „egyéni tulajdonosok” számára forgalomba.⁵⁶ Korabeli becslések szerint ekkor mintegy 5000 gépkocsival lehetett volna kielégíteni az ország személygépkocsi-igényeit, tehát a kor viszonyai között kb. ennyire lett volna fizetőképes kereslet.⁵⁷ Magánszemélyek a munkaterületük szerinti minisztériumhoz nyújthatták be gépkocsi-vásárlási kérelmüket.⁵⁸ Ez a gyakorlatban a hivatali hatalommal való visszaélés lehetőségét és a protekció további virágzását jelentette az autókiutalás terén.

Az új autórendelet lehetővé tette az Autókertől vásárolt gépjárművek szabad értékesítését az üzembe helyezéstől számított két év letelte után. A két éves határidő azt szolgálta volna, hogy gépkocsijaikkal ne üzérkedhessenek az engedélyesek. Megindulhatott a használt gépkocsi-kereskedelem. Az Autóker által árult gépkocsik árát tulajdonosaik határozták meg, de ezt az Autóker szakembereivel is jóvá kellett hagyatni.⁵⁹ Az autópiacon különféle autókat, köztük viszonylag új, „igényes” és tip-top” darabokat is lehetett vásárolni. A személygépkocsik forgalmi ára általában 20-30 ezer Ft között mozgott, de amíg egy használt autóért tulajdonosa akár ötvenezer Ft-ot is elkérhetett, addig az Autókernél eladásra kerülő autók ára mindössze 6 – 10 ezer Ft, hozzávetőleg egy új motorkerékpár árával megegyező összeg volt.⁶⁰ (Az engedélyes használt gépkocsijának eladása után elvileg újabb autóvásárlási engedélyt nem kaphatott.⁶¹)

⁵⁴ PIA. 274. f. 26/45. ő. e.

⁵⁵ Autó Motor 1957/1. 4.

⁵⁶ Autó Motor 1957/6. 7.

⁵⁷ Autó Motor 1957/1. 4.

⁵⁸ Autó Motor 1957/7. 5.

⁵⁹ Autó Motor 1957/19.

⁶⁰ 1956-os fogyasztói árak: 125 kcm-es motorkerékpár 7000 Ft, középszuper Orion rádió 1320 Ft, férfi öltöny 1180 Ft. 1957-es fogyasztói árak: rádió középszuper 1650 Ft, férfi öltöny 1180 Ft (Statisztikai Évkönyv 1956. 1958: 212; Statisztikai Évkönyv 1957. 1959: 272).

⁶¹ Autó Motor 1957/1. 4.

1957-ben a Népköztársaság útján „elegáns” Autószalon építésébe kezdtek, ahol a sajtóhírek szerint „még mindig nem mindenki”, de már „egyre többen válogathatnak” az autók között. Az autósok igényeinek kielégítésére Székesfehérvárott autórádiókat kezdtek gyártani. 1957 elején az Autóklub megváltoztatta a túrakocsi versenyek szervezési elveit. A kiírás szerint az állami autók helyett most már magántulajdonban lévő gépkocsik szerepelhettek. A versenyzők maguk fedezték a részvétel költségeit. A túrakocsi-bajnokság versenyein átlagban 45-50 kocsi indult. A sajtó híradása szerint közöttük „a társadalom minden rétege képviseltette magát”.⁶²

Amíg 1956-ban csak mintegy tíz és félezer kocsi közlekedett az utakon, és ezeknek csupán az egytizede volt lakossági tulajdonban, addig a kiskereskedelemben már 1957-ben több mint ezer gépkocsit forgalmaztak, és ez a szám a későbbiekben tovább emelkedett (1960 elején még csak pár ezer, a 60-as évek második felében már 10-20 000 autót adtak el) (Keszthelyiné 1988: 8). Néhány év alatt megsokszorozódott a személygépkocsik száma. Kádár János utasítására a Közlekedéstudományi Intézetben foglalkozásstatisztikát készítettek arról, hogy 1957-ben kik vásároltak gépkocsit. Új autót vásárlását leginkább csak a legjobban fizetett értelmiségi szakmákban foglalkoztatottak (vállalatvezetők, hivatali, vállalati tisztviselők, orvosok, mérnökök) engedhették meg maguknak. Használt autót is gyakorlatilag ugyanez a kör vásárolt. Nemcsak egyszerűen a jövedelem nagysággal hozható összefüggésbe az autóvásárlók körének alakulása, hanem a munkakörből, vagyoni helyzetből adódó reprezentációs szempontokkal, és emellett praktikus szempontokkal is (pl. az orvosok esetében), azzal hogy egy adott munkakör betöltését mennyiben könnyítette meg a gépkocsi.⁶³ Az autótulajdonlás ismét beépült a felső középosztálybeli életmódot követő fogyasztók stílusába.

1960-ban már mintegy tizenegyezer embernek a tulajdonában volt személyautó, a gépkocsik száma pedig megközelítette az 1938-as szintet. A magánautók kereskedelmének legalizálása, az olcsóbb autók behozatala és árusítása révén bővült az autótulajdonosok köre. Nagyobb számban kerültek be közéjük az alacsonyabb társadalmi státuszt jelentő foglalkozások tagjai. A szellemi foglalkozásúakhoz képest valamelyest nőtt a fizikaiak aránya.⁶⁴ Az autóhasználat presztízse fokozatosan szállt lejjebb egy alsó-középosztálybeli életmódot jellemző fogyasztói szintre.

Az 1960-as év jelenti tehát az áttörést az autók számának növekedésében, az autóhasználat minél szélesebb körben való elterjedésében. Nemcsak az autósok száma növekedett, az autó szimbólumrendszerében kétségkívül „társadalmi változást” hozott, hogy autóra már nemcsak a hivatali státus révén lehetett szert tenni. Míg az 50-es években a közületi tulajdonban lévő gépkocsik aránya több mint 80% volt a magántulajdonú személygépkocsikkal szemben, addig ez az arány 1960-ra kb. 40%-ra

⁶² Autó Motor 1957/18. 7. ill. 1957/21. 12.

⁶³ MOL. KPM. XIX-H-1-pp-3. 2. d.

⁶⁴ A magánszemélygépkocsi-tulajdonosok foglalkozási ágairól az 1961. évre vonatkozóan készített statisztikák a következő adatokat tartalmazzák: szellemi dolgozó: 15073; fizikai dolgozó: 6519; termelőszövetkezeti tag: 644, ktsz. tag. 100. Szövetkezeti tagok összesen: 744, egyéniileg dolgozó paraszt, 248, önálló kisiparos: 1183, önálló kiskereskedő 170, kisárutermelő: 1601, zárt alakulatok alakulatok dolgozói: 988, sportolók: 27, háztartásbeli, nyugdíjas, tanuló, stb.: 1302, egyéb foglalkozás összesen: 2317. Országos magán személygépkocsi állomány: 26254. MOL. XIX-h-11. KPM Autófelügyelet 15. d.

csökkenet (Keszthelyiné 1988: 8). A kortárs források e változásoknak a tudati hatásait szemléltetik.

A gépkocsi-forgalom érzékelhetően növekedett. A szubkultúra újra virágzásnak indult. Egy botcsinálta poéta az Autó-Motor hasábjain autóját méltatta: „Végső szerelmes vallomás / Ott ajkaimra fagy: / Nem kellett soha senki más, / Egyetlenem Te vagy!”.⁶⁵ Egy másik „költő” a csúcsforgalmat éltette: „Autósor áll meg az Oktogonon, /... És megtelik e látvánnyal a szívem / Gyarapodtunk újra, léptünk egy nagyot”.⁶⁶

Szimbolikus jelentőségüként, a fogyasztói szubkultúra újraéledésének csinnadrattás ünnepeként értelmezhető a Ferihegyi Repülőtér egyik leszállópályáján 1961-ben rendezett nemzetközi gyorsasági autósverseny. A kelet-közép-európai országok versenyzői mellett ezen már nyugati versenyzők is részt vettek. A verseny előtt a Közlekedési Minisztérium régi autói gördültek ki az utcára. A gépkocsikat korhű ruhába öltözött sofőrök vezették. Talán senkinek sem szűrt szemet, hogy az egyes társadalmi csoportokat reprezentáló ruhák az autózás Horthy-kori világát is jelképezték. A menet lassú pöfögése a pesti utcákon keretbe foglalta a szubkultúra több mint hatvan éves történetét. Az autó mint az „individuális fogyasztás eszköze” visszatért a magyar utakra.

Az autósokat ismét személyiségjegyeik alapján kezdték jellemezni.⁶⁷ A gőgös és rártartó vezetők alakjához különféle képzetek tapadtak, de ezek egyúttal az autó korabeli presztízsét is jellemezték. A gépkocsi a személyes fogyasztás eszközeként ismét a vagyoni helyzet szimbólumává vált. Az autóhoz való viszonyulás, az autó mint életstílus-elem a társadalmi hovatartozás, az önidentifikáció kérdéseit is segített eldönteni az egyének: autósok és gyalogosok számára.

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Almássy Tibor – Liener György – Rózsa György 1969: *Autó motor közlekedés*. Budapest, Műszaki Könyvkiadó
- Bálint Sándor 1986: *Autózásunk hőskora*. Budapest, Gondolat Kiadó
- Bródy Sándor 1907: Az automobil. In: Uő.: *Az automobil és egyéb elbeszélések*. Budapest, Lamper R. könyvkereskedése 1-14.
- Featherstone, Mike 1991: *Consumer culture and postmodernism*. London-Newbury Park – New Delphi-Sage Publications
- Granasztói Pál 1965: *Vallomás és búcsú*. Budapest, Magvető Könyvkiadó

65 Autó-Motor 1958/15. 5.

66 Autó-Motor 1958/17. 5.

67 Egy, a 60-as években készült elemzés szerint az „egoistákat” a „mindent kockáztató” magatartás jellemzi. A „személyes kielégülést” hajszolják a gépkocsi volánja mögött ülve. A „dölyfősöket” az autó saját fontosságukról biztosítja. A volán mögül lebecsülésüket érzékeltetik a gyalogjárókkal. A „lobbanékony természetűek” vezetés közben is képtelenek uralkodni az indulataikon. Állandó versenyhelyzetként élik meg az autózást, s a közutakon ők a gyorsasági versenyek kezdeményezői. A „gyávák” gyávák maradnak a volán mögött ülve is. A balesettől félve sunnyogva tekerik a kormányt, és erőtlenül nyomják a pedált. Talán még így is jobbák, mint az „ingadozó idegállapotúak”, akik figyelmetlenül vezetnek. A „notórius szabálysértők”, akikből a felelősségérzet leghalványabb szikrája is hiányzik (Almássy – Liener – Rózsa 1969: 199).

- Hidvégi János: *A „veteránózás” hazai kezdetei*. Autoclassic. 1999/3. június.
- Kádár Imre (szerk.) 1934: *Magyarország gépjármű tulajdonosainak névsora*. Budapest
- Kádár Imre (szerk.) 1937: *Gépjárműtulajdonosok név- és címjegyzéke*. Budapest
- Keller László 1987: *A magyar autó története*. Új Impulzus. 1987. szeptember 19.
- Keszthelyiné dr. Rédei Mária 1988: *Gépkocsi és életmód*. Életszínvonal füzetek. 8. Budapest
- Lázár Andor 1995: *Visszaemlékezéseim*. Budapest, A Ráday Gyűjtemény tanulmányai 7.
- Lindner Ernő-Illés István (szerk.) 1930: *A Királyi Magyar Automobil Club Jubiláris Aranykönyve 1900-1930*. Budapest
- Losonczy Ágnes 1977: *Az életmód az időben, a tárgyokban és az értékekben*. Budapest, Gondolat Kiadó
- Magyar Statisztikai Évkönyv 1938*. (1939) Új Folyam XLVI. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, Athenaeum
- Országos Automobil Nagygyűlés 1933*. Budapest, KMAC
- Pásztor Mihály 1927: *Az utcai közlekedés Budapesten*. Budapest, Budapest Székesfőváros háziinyomdája, (Statisztikai Közlemények. 55.4.)
- Pritz Pál (szerk.) 1994: *Iratok a magyar külügyi szolgálat történetéhez 1918-1945*. Budapest, Akadémiai Kiadó
- Statisztikai Évkönyv 1956*. Budapest, KSH, 1958.
- Statisztikai Évkönyv 1957*. Budapest, KSH, 1959.
- Surányi Endre 1972: *Az autó és én*. Budapest, Zrínyi Katonai Kiadó
- Szelényi Iván 1990: *Új osztály, állam, politika*. Budapest, Európa Kiadó
- Valecsik Árpád 1989: *Adatok a Nógrád megyei automobilizmus történetéhez*. In: *Nógrádi történeti évkönyv 1989*. Salgótarján, 258-260.???
- Waganel József 1944: *Lesben a magyar országutakon*. Automobilizmus II./1. 1940. január, 4.
- Zsuppán István 1994: *A magyar autó*. Budapest, Zrínyi Kiadó.

ÚJSÁGOK

- Autó Motor
 Automobil Vezetők Lapja
 Automobilizmus. A Királyi Magyar Automobil Club hivatalos lapja
 Autósok és Motorosok Lapja