

KARLAKI ORSOLYA

Autó-mobil? Személygépkocsi-használat a Kádár-korszakban

„Az embernek, ha volt egy ilyen autója,
akkor a felső kasztba' érezte magát.”

Az 1970-es évek elejétől Magyarországon az autó szimbolikus jelentőségű tartós fogyasztási cikknek számított. Tömeges elterjedésével a motorkerékpárt váltotta fel, amit mutat, hogy míg az 1950-es évek végén készült magánfényképeken a boldog tulajdonos új motorja mellett pózolt, bő egy évtizeddel később már ugyanilyen beállításokat a boldog Trabant-, Wartburg- vagy Zaporozsec-tulajdonosok készítettek.

Az ország nem rendelkezett saját nemzeti autóval, a gépkocsikat többnyire a szomszédos szocialista országokból szerezték be. A kínálati oldalon ezen autók, míg a keresletet a hosszú évekig tartó várakozás jellemezte. Az autó ebben az időszakban a legálisan birtokolható luxuscikkek közé tartozott, birtoklásához komoly erőfeszítéseket kellett tenni, és hosszú éveket kellett rá várni. Ugyanakkor az 1980-as évekre viszonylag általános termék lett, mert mint E. Lipinski fogalmaz: „A gépkocsi és a televízió lesz az új életmód szimbóluma, méghozzá oly erővel ható szimbólum, hogy a viszonylag szerényebb körülmények között élő ember kész lemondani egyes hagyományos és alapvetőnek tartott szükségletekről azért, hogy magasabb rendű szükségleteit kielégíthesse.”¹

Hogyan lehetett Magyarországon a szocialista hiánygazdaság időszakában hozzájutni ezekhez a „szimbolikus” fogyasztási javakhoz? Hogyan ábrázolják a korszakot átélők az áhított személygépkocsit életút-elbeszélésükben, milyen emlékek fűződnek hozzá, s mit jelentett mindez a

¹ Idézi Maksymilian POHORILLE: *Fogyasztási modell a szocializmusban*. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1974. 204.

családnak? Ezeknek a kérdéseknek próbáltam utánajárni az oral history módszereivel az egykori autótulajdonosok visszaemlékezései mentén. A két-három órás interjúkat 2004-ben és 2008-ban készítettem, egy- vagy kétszeri találkozás alkalmával. Igyekeztem úgy kiválasztani az adatközlőket, hogy reprezentálva legyenek a szocializmus jellemző autómárkái. Fontos szempont volt még, hogy az interjúalanyok autójukat a hatvanas és nyolcvanas évek között szerezték, és ekkor már önálló keresettel bírtak. Az interjúalanyokat a hólabdamódszerrel találtam meg, ők nem ismerik egymást, és nekem sem volt kapcsolatom velük korábban.²

Az 1960-as évektől vált általánossá a lehetőség, hogy magánszemélyek személygépkocsit vásárolhassanak. Több interjúalany is hangsúlyozta viszont, hogy az autóra addig úgy gondoltak, mint amihez többnyire csak bizonyos státusszal rendelkező személyek juthatnak hozzá. Egy katonatiszt egy miniszteri rendeletnek tulajdonította, hogy megvásárolhatta élete első autóját: „Akkor az állatorvosnak meg az orvosnak volt csak autója. Aztán volt egy honvédelmi miniszteri intézkedés, volt ez az akció, hogy a távoli helyőrségek tisztjei, mint én is, akinek van pénze, hogy fizessen be egy bizonyos összeget, és így kaptuk meg részletre az autót.”³

Egy másik autótulajdonos az 1960-as évek közepén még csak ábrándozott az áhított, elérhetetlennek tűnő tárgyról. „Gyerekkoromban nem volt otthon autó, hanem egy motorkerékpárja volt az apámnak, egy Danubia. Akkoriban nem nagyon voltak személygépkocsik. Mit mondjak, ilyen nagyon menőknek csak, mint [...] a téeszelnök, agronómusnak meg ilyen, akkori nagyobb vezetőknek voltak autóik csak.”⁴

A megkérdezett személyek – egy házaspár kivételével, akik vidéken éltek – miskolci lakótelepeken laktak az 1970-es évektől. Ketten jelenítették meg úgy önmagukat, hogy életszínvonaluk az átlagnál jobbnak számított: egy fogorvos házaspár és egy egyetemi tanár. A többiek úgy vélték, hogy ebben az időszakban életszínvonaluk átlagos volt, vagyis egy „átlagember” is megengedhette magának, hogy autótulajdonos legyen.

Az interjúalanyok sokszor meséltek arról, hogy volt összefüggés az autóvásárlásnál a gépkocsi márkája, az autótulajdonos lakóhelye és anyagi helyzete között. E vélemény több nézőpontból történő megvilá-

² Tizenhárom interjút készítettem Miskolcon. Az interjúalanyok tulajdonában a hatvanas–nyolcvanas években huszonkét különböző autó volt, ebből tizenhárom új (6 Zsiguli, 1 Zaporozsec, 2 Dacia, 3 Trabant, 2 Kispolski, 2 Wartburg, 4 Moszkvics, 2 Škoda). A kérdezett személyek foglalkozása akkor: tanár, mérnök, fogászati asszisztens, szakmunkás, rendőr, katona, konyhalány, adminisztrátor, autószerelő; mindannyian 1938 és 1959 között születtek. – A szövegben szereplő interjúkat én készítettem.

³ Interjú J. T.-vel. Miskolc, 2004. május 6. 2.

⁴ Interjú L. L.-l-el. Miskolc, 2008. április 17. 1.

gítására kontrollcsoportot képeztem olyanokból, akiknek akkoriban nem volt autójuk, és őket is megkérdeztem ugyanerről a kérdésről. A két csoport egybecsengő válaszaiból megismerhettem, milyen képzettségű társítások tapadnak az egyes autómárkákhoz. A megkérdezettek a Trabantot népautóként ábrázolták, olyanak, amelyet lakótelepen vagy kistelepülésen élő munkások vettek, akik anyagi okokból – ez volt a legolcsóbb autó – választották ezt a márkát. A Wartburgot a vidékiek autójaként jelenítették meg, ez az autótípus különösen hasznos volt a telekre járáshoz, a termények szállítására. A Wartburg-tulajdonosokat úgy is jellemezték, mint akik kalapot hordanak. A Zsigulit a városi közép réteg – például középvezetők, jól fizetett szakmunkások, esetleg idősebb értelmiség – autójaként írták le. Nekik már fontosabb a megjelenés, és ezt meg is tudják fizetni, esetleg pártvonalon mozognak. Az interjúalanyok szerint Kispolskit⁵ fiatal, értelmiségi házaspárok vettek, esetleg egyedülálló nők. A Skodát általuk megfontolt személyeknek tartották választották: vidékről származó városiakok vagy kisvárosi középvezetők. A Zaporozsecet túlélőautóként aposztrofálták. A Dáciát szerintük vonalvezetése miatt a tehetősebbek vásárolták, és olyanok, akik gyorsan autohoz akartak jutni. A Moszkvicot pedig szerintük inkább pártfunkcionáriusok vagy vállalati igazgatók választották.

„A kelet-európai gépjármű-kereskedelem nagyságát és országok közötti arányait nem a kereslet határozta meg, hanem a termelési kapacitásokat meghatározó központi beruházási döntések. [...] A gépjármű-kereskedelemben is a kelet-európai országok egymás közti árucseréjének alapvető formája a kontingensrendszer volt, amelyben két termék vagy termékcsoport eladása és vétele, sokszor naturális cseréje szorosan összekapcsolódott.”⁶

Keveseknek járt hivatalból autó, és az is ritka volt, hogy egy külföldi rokon ajándékozott autót valakinek. A többség a Merkurnál⁷ vásárolt új autót. Mivel korlátozott volt a készlet, az autókért sorba kellett állni. Ez gyakorlatilag azt jelentette, hogy a vevők vagy részletekben, vagy egy összegben befizették az autó teljes vételárát, sokszor évekkel korábban, mint ahogy azt megkapták. A személygépkocsit megrendelő lapot az OTP vagy a takarékszövetkezet fiókjaiban lehetett megvásárolni. A nyomtatvány kitöltésével egy időben be kellett fizetni a vételár egy ré-

⁵ A Polski Fiatot a közbeszédben Kispolskiként emlegették.

⁶ Például a magyar Ikarus csuklós buszért 1980-ban 56,5 Trabantot, 36,4 Ladát adtak. 1988-ban romlott az arány, ugyanaz a busz már csak 47,9 Trabantot és 29,6 Ladát ért. KAPITÁNY ZSUZSA: *Fogyasztói magatartás az autópiacon*. Aula Könyvkiadó, Budapest, 1996. 42–43.

⁷ A Merkur az egyetlen állami autótértékesítő vállalat volt, amely számára a Mogürt importált autókat.

szét is, amit az OTP igazolt. Ha a Merkur vállalta, hogy abban az évben szállítja az autót, akkor a teljes összeget be kellett fizetni, ha nem, akkor részletenként kellett törleszteni.

„Évekkel előtte kellett igényelni, befizettük valahány százalékát, és utána négy-öt évet vártunk, míg megérkezett. Míg vártunk rá, nem változott az ára, arra lehetett számítani, hogy annyi lesz.”⁸ „Kerek perccel előre megmondták, hogy öt év. Meg figyeltük a sorszámokat, mindig bemondták. Meg a nyeresébetétkönyveket is húzták. Az nekünk nem volt jó, mert akkor hátrébb kerültünk. Csáton befizettük az első ötvenezret, a másodikat akkor kellett, mikor jött az értesítés, hogy mehetünk az autóért. Öt év múlva. Tervgazdálkodás volt.”⁹

A várakozási idő változó és kiszámíthatatlan volt, függött az igénylés évétől, a kocsi típusától vagy akár a színétől is. Például az óhajtott színt csak előjegyeztetni lehetett, megkapni már nehezebb volt. „Én csak arra emlékszem, hogy mindig figyeltük a sorszámot, és emlékszem, hogy 1977 novemberében kihúzták a sorszámunkat. Tudom, hogy nem volt olyan autó, amelyet kértünk, és kaptunk egy levelet, ha ragaszkodunk az eredetileg kiválasztott piros színhez, akkor csak jóval később fogjuk megkapni. Úgy döntöttünk, hogy jól van, legyen fehér.”¹⁰

Az interjúkból kiderül, hogyan lehetett a várakozási időt lerövidíteni. Gyakran előfordult, hogy az autó megérkezett, azonban nem olyan színű volt, mint amelyet a vevő szeretett volna. „Mikor a Wartburgokat hozták, ilyen egész sötétbarnákat akartak rám sózni, de mondtam, nekem nem kell. Közben az iskolatársam volt ott a Merkurnál az igazgató a telepen. Felmentem hozzá, hogy te ez nekem nem kell. Mondta: várjál. Lejött velem, aztán kaptam egy fehéret. Ha nem lett volna ott, várhattam volna egy másik alkalomra. Az ember türelemmel kivárhatta azt a színt, amit elképzelt.”¹¹

Ritkán előfordult – mint ahogy azt az egyik visszaemlékezőm is elmesélte –, hogy nem kellett várni az autóra. A történet szerint ez csak azért történhetett meg, mert a vevő külföldön dolgozott, és az autót valutában rendelte meg. „Azt odakint az NDK-ban fizettem be, és itt vettem át vám nélkül. Mivel akkor, aki külföldön dolgozott, az idehaza megrendelhetette. Nem is kellett sorba állni, azonnal megkaptam az autót, pár hónapon belül. De csak Ladát lehetett. Trabantot, Wartburgot akkor nem, nem volt annyi kapacitás.”¹²

⁸ Interjú L. M.-mel. Miskolc, 2004. június 10. 5.

⁹ Interjú J. T.-vel. Miskolc, 2004. május 6. 3.

¹⁰ Interjú Á. K.-val. Miskolc, 2004. június 16. 3.

¹¹ Interjú L. M.-mel. Miskolc, 2004. június 10. 1.

¹² Interjú Gy. Sz.-szel. Miskolc, 2004. június 15. 3.

A hosszas várakozás megkerülhető volt még úgy is, ha valaki eldöntötte: inkább használt autót vásárol. Ez a hiánygazdaság keretei között szintén nem volt egyszerű. Ha nem a Merkuron keresztül történt a vásárlás, akkor magánszemélyektől lehetett venni – vagy ismerősök révén, vagy alkalmi autópiacokon. Még az ország kiemelt városában, Miskolcon is nagyon kevés helyen, alkalmi piacokon, és többnyire csak vasárnap volt lehetőség erre.

„A Trabantokhoz már nehezebb volt hozzájutni, biztos emlékszik, volt egy időszak, amikor az új kocsira öt-tíz évet is várni kellett. Ezért mi használt autóban gondolkodtunk, mert szükségszerű volt. A Zaporozsecet azt kézből vettem, a munkatársamtól, de a Trabantot azt autókereskedőtől.”¹³ A kiszolgált járműveket az új árának töredékért megkaphatták, de erre csak annak volt érdemes vállalkoznia, aki értett az autószereléshez. A használtautó-piacon az is előfordult, hogy a jó állapotú egy-két éves autókért az új árát vagy még többet is kértek el, mivel így kiváltották a várakozási időt. „Mi használtan drágábban vettük, mint újonnan a Trabantot. [1969-ben.] De mivel öt évet kellett várni rá, ennyit tett a kereslet. De aztán mi is eladtuk olyan negyvenezerért.”¹⁴

Volt egy nem hivatalos, de nagyon találékony módja az autóértékesítésnek, amelyet szintén a hosszú várakozási idő generált. Még közvetlenül a rendszerváltás előtt is spekulatív felárral lehetett így autót eladni: „Akkor ’88–89, igaz, akkor kellett várni még rá. És akkor ismerősök útján megtudtam, hogy van egy utalvány eladó. És az utalványt adták el százezer forintért, plusz a kocsi ára. Ő vette át a Merkur telepen, az ő nevére ment az utalvány, és csak utána átvettem tőle. És lehet, hogy a következő utalványra meg egy hónap múlva átvette a másikat. De még így is megérte, mert öt évet kellett volna várnom, hogy megvegyem.”¹⁵

Aki nem örökölt vagy kapott ajándékba járművet, s pénze sem volt rá, hogy vásároljon, nagy várakozással tekintett a nem kamatozó nyeresémbetétkönyvre, amelyet szintén az OTP-ben lehetett váltani, többféle címlletben. Negyedévente rendeztek sorsolást, és az országos napilapok közzölték a húzás eredményét. A nyertesek azonban autómárkát nem választhattak, de azért így is nagy volt az öröm: „Kihúzták, hogy milyen kocsik vannak, ha Trabant, akkor azt nyertél, ha Lada, akkor Ladát. Befizettük [a betétkönyvet] és kész, se jogosítvány, se semmi nem kellett. Annyi, hogy pluszban ki kellett fizetni a mentőládát, meg amik a kocsi-

¹³ Interjú J. Cs.-vel. Miskolc, 2004. július 3. 4.

¹⁴ Interjú J. T.-nével. Miskolc, 2004. május 6. 3.

¹⁵ Interjú L. L.-lel. Miskolc, 2008. április 17. 6.

ban vannak. A Dacia körülbelül százhúszezer forint volt akkoriban, amikor [1982-ben] megnyertem. Ó, nagyon nagy öröm volt! A Dacia az egy elegáns autó volt. Állítom, az egész rokonság erre a Dáciára irigykedett. Ez volt a legnyugatibb, ilyen áramvonalas nem volt a családban.”¹⁶

Amikor visszaemlékezőimet arról kérdeztem, hogy álmództak-e nyugati autóról, jóformán nem is értették a kérdésemet. Annak ellenére, hogy hallomásból, újságból és balatoni nyaralásokból ismertek egy-két külföldi márkát, nem gondoltak arra, hogy valaha is ilyen kocsijuk lesz. „Abban az időszakban? Álmodozni nem nagyon szeretek. Amit úgy éreztem, hogy nem tudok elérni, annak semmi értelmét nem látom. A saját kereken belül szeretem a dolgokat elképzelni. Hiába álmodtam volna egy Mercedesszel.”¹⁷ „Emlékszem, milyen nagy szó volt, jártunk le a Balatonra, és mennyi nyugati kocsit láttunk. Csodáltuk őket. Ahogy jöttünk vissza keletebbre, egyre több Trabantot lehetett látni. [...] Nekem a Zsiguli jelentette a jó kocsit. Tudtam hallomásból, hogy vannak ilyen jobb kocsik, mint Mercedes meg Rolls-Royce, meg ilyenek léteznek a világban. De nem itt, külföldön. Még irodalmi színpadon is volt egy ilyen vers: »ki Volkswagenből integet, és úgy szeret«. Ez is az elérhetetlen kategóriába tartozott, de nehéz volt kimondani a nevét, ezért jegyeztem meg.”¹⁸

Interjúalanyaim az autó márkáját mérlegelés, ajánlás, baráti tapasztalatok alapján választották ki. „Mert az volt a menő autó. A Wartburgnak volt annyi reklámja, presztízse. Mindenkinak tetszett, csak most nem tetszik tíz-húsz év távlatából.”¹⁹ „Kicsi volt, de más volt. Más formájú, a mi ízlésvilágunkhoz közelebb állt. Kitűnő kocsit volt ez a Kispolski. Kilenc évig soha semmi bajunk nem volt vele.”²⁰ „Egy kollégám ajánlatta, hogy neki is ilyen volt. Elmentünk, beültünk, csináltunk egy kört, és akkor nagyon megtetszett, meg is vettük [a Trabantot].”²¹ „Sétálgattunk az autók között, és ez tetszett meg a legjobban. Mit tudom én miért, ez volt olyan áramvonalasabb, meg kocka, olyan autóformája volt [Moszkvics 408-asnak].”²²

Az autóvásárlásokra általában a házasságkötést követő években került sor, az után, hogy megoldották a lakáskérdést, berendezkedtek, és mindkét házastárs keresett. Interjúalanyaim közül az első, aki autót vásá-

¹⁶ Interjú Gy. Sz.-szel. Miskolc, 2004. június 15. 5.

¹⁷ Interjú L. M.-mel. Miskolc, 2004. június 10. 9.

¹⁸ Interjú Cs. K.-val. Miskolc, 2004. május 29. 7.

¹⁹ Interjú J. T.-vel. Miskolc, 2004. május 6. 3.

²⁰ Interjú Á. K.-val. Miskolc, 2004. június 16. 2.

²¹ Interjú J. Cs.-vel. Miskolc, 2004. július 3. 1.

²² Interjú L. L.-lel. Miskolc, 2008. április 17. 5.

rolt, egy használt Moszkvicot vett 1966-ban, az utolsó pedig egy új Ladát 1989-ben.²³

Interjúalanyaim arra a kérdésre, miért vásároltak autót általában egy konkrét célt jelöltek meg. Egyikük tréfásan azt mondta, azért, hogy legyen egy autó a családban. Ő szakmunkásként dolgozott, és csak azért vállalt munkát az NDK-ban, hogy autót vehessen. Mások az okok között említették a katasztrófális helyi közlekedést és a szabadság, utazás lehetőségét: „Tehát ez szükségszerű volt, nem olyan céllal vettük, hogy kempingezés vagy luxus céllal, hanem ki kellett járni vidékre az anyós-hoz. A mozgásterünk le volt korlátozva. Hogy tudjunk közlekedni.”²⁴ „Mert apám azt mondta, hogy tőle még egy lakást ne vegyenek el. A magántulajdonnak semmi értelme sincs a szocializmusban, s akkor még fel sem merült, hogy változhat. A pénzből a család vett egy Zsigulit, mert azt gondolták, hogy akkor kellene egy kicsit világot látni. Úgy képzeltek, hogy vezetem az autót, és visszük őket szerteszét az országban, kirándulunk.”²⁵

Az elbeszélések szerint a családi elvárások határozták meg, hogy ki mire használta az autót. A többség elsősorban vidékre járt vele: a szülőkhöz és a telekre, de használták terményszállításra és a piacon is. A piacozás a gépkocsi fenntartásához is hozzájárult. A telken folyó építkezéseken „igavonóként” hasznosították a járművet. Mások országjárásra, üdülésre használták, ritkán külföldre mentek vele. Azok viszont, akik rendszeresen jártak külföldre, az autót seftelésre is használták.

Interjúalanyaim között csak egy volt, aki mindennap használta autóját: gyerekeit bölcsődébe vitte, munkába járt vele. Az ő helyzete azonban kivételes volt: azért tehetett így, mert a munkahelye fizette a benzinköltségeit. „Rengeteget használtam ezt az autót különböző munkahelyi dolgok bonyolítására. A cégtől nem mindig tudtam autót kérni, mert sok volt az eszkimó és kevés volt az autó. Nem volt gond az üzemanyaggal, azt fizették.”²⁶

²³ A Statisztikai Hivatal kiadványa szerint a lakossági tulajdonban lévő gépkocsik száma 1965-ben 82 640, 1986-ban 1 500 819 volt. Az 1986-os adatok szerint a gépkocsik több mint 90%-a szocialista országokból származott. Az autók legnagyobb része Wartburg és Trabant volt, utána következett a Lada és a Zsiguli. Ezt követte a Škoda, majd 6–6%-nyi Polski Fiat és Dacia. KESZTHELYINÉ DR. RÉDEI Mária: *Gépkocsi és életmód*. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1988. 10. A rendszerváltás után közvetlenül, 1990-ben 572 ezer Lada és 376 ezer Trabant volt, még 2000-ben is 332 ezer Lada, 223 ezer Trabant volt. 2006-ban már 412 ezer Opel és már csak 194 ezer Lada, 80 ezer Trabant. *Magyar Statisztikai Zsebkönyv 2000*. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 2006. 126.

²⁴ Interjú J. Cs.-vel. Miskolc, 2004. július 3. 6.

²⁵ Interjú Cs. K.-val. Miskolc, 2004. május 29. 7.

²⁶ Interjú L. M.-mel. Miskolc, 2004. június 10. 5.

rolt, egy használt Moszkvicsot vett 1966-ban, az utolsó pedig egy új Ladát 1989-ben.²³

Interjúalanyaim arra a kérdésre, miért vásároltak autót általában egy konkrét célt jelöltek meg. Egyikük tréfásan azt mondta, azért, hogy legyen egy autó a családban. Ő szakmunkásként dolgozott, és csak azért vállalt munkát az NDK-ban, hogy autót vehessen. Mások az okok között említették a katasztrófális helyi közlekedést és a szabadság, utazás lehetőségét: „Tehát ez szükségszerű volt, nem olyan céllal vettük, hogy kempingezés vagy luxus céllal, hanem ki kellett járni vidékre az anyós-hoz. A mozgásterünk le volt korlátozva. Hogy tudjunk közlekedni.”²⁴ „Mert apám azt mondta, hogy tőle még egy lakást ne vegyenek el. A magántulajdonnak semmi értelme sincs a szocializmusban, s akkor még fel sem merült, hogy változhat. A pénzből a család vett egy Zsigulit, mert azt gondolták, hogy akkor kellene egy kicsit világot látni. Úgy képzeltek, hogy vezetem az autót, és visszük őket szerteszét az országban, kirándulunk.”²⁵

Az elbeszélések szerint a családi elvárások határozták meg, hogy ki mire használta az autót. A többség elsősorban vidékre járt vele: a szülőkhöz és a telekre, de használták terményszállításra és a piacon is. A piacozás a gépkocsi fenntartásához is hozzájárult. A telken folyó építkezéseken „igavonóként” hasznosították a járművet. Mások országjárásra, üdülésre használták, ritkán külföldre mentek vele. Azok viszont, akik rendszeresen jártak külföldre, az autót seftelésre is használták.

Interjúalanyaim között csak egy volt, aki mindennap használta autóját: gyereket bölcsődébe vitte, munkába járt vele. Az ő helyzete azonban kivételes volt: azért tehetett így, mert a munkahelye fizette a benzinköltségeit. „Rengeteget használtam ezt az autót különböző munkahelyi

²³ A Statisztikai Hivatal kiadványa szerint a lakossági tulajdonban lévő gépkocsik száma 1965-ben 82 640, 1986-ban 1 500 819 volt. Az 1986-os adatok szerint a gépkocsik több mint 90%-a szocialista országokból származott. Az autók legnagyobb része Wartburg és Trabant volt, utána következett a Lada és a Zsiguli. Ezt követte a Škoda, majd 6–6%-nyi Polski Fiat és Dacia. KESZTHELYINÉ DR. RÉDEI Mária: *Gépkocsi és életmód*. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1988. 10. A rendszerváltás után közvetlenül, 1990-ben 572 ezer Lada és 376 ezer Trabant volt, még 2000-ben is 332 ezer Lada, 223 ezer Trabant volt. 2006-ban már 412 ezer Opel és már csak 194 ezer Lada, 80 ezer Trabant. *Magyar Statisztikai Zsebkönyv 2000*. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 2006. 126.

²⁴ Interjú J. Cs.-vel. Miskolc, 2004. július 3. 6.

²⁵ Interjú Cs. K.-val. Miskolc, 2004. május 29. 7.

²⁶ Interjú L. M.-mel. Miskolc, 2004. június 10. 5.

Az ügyesebbek nem kis presztízst szereztek ezzel az ismeretségi körükben, sőt: ők lehetnek akár a lakótelep ezeresterei is. Ennek többek között az volt az oka, hogy egy-egy szerelési munka a hivatalos szervizben nagyon sokba került.³¹ Ráadásul a visszaemlékezők arról is beszámoltak, hogy az alkatrészellátás akadozása miatt előfordult, hogy az autótulajdonosnak kellett az alkatrészt beszereznie, és csak ezután vállalták el a javítást. „Meg akkor úgy volt, ha szerelőhöz vittük, akkor nekünk kellett vinni hozzá az alkatrészt is, az ott nem volt. A piacon vettük meg az eredeti román gyári alkatrészeket.”³²

Egyrészt a vállalati személygépkocsik, másrészt az adott cégnél dolgozók autói esetében ez másként volt. Az autójavításnak létezett ugyanis egy hivatalosan tiltott, valójában azonban túrt gyakorlata: a vállalati autószerelő-műhelyt hasznosítani lehetett kapcsolati tőke segítségével vagy különféle juttatásért: „Minden egyes vállalatnak voltak szerelőműhelyei. Tehát mint a DIGÉP.³³ Tejiparnak, tűzoltóknak, mentőknek, mindegyiknek volt saját szerelőműhelye a saját autók szerelésére. De viszont voltak olyanok, mint a Sz. Zoli bácsi itt a Szentpéteri kapuban a toronyház mellett, vagy Diósgyőrben is volt, vagy Csabán, akik kimondottan maszek autókkal foglalkoztak. Kevés volt az autószerelő. Ha egész Miskolc területén volt 10 autószerelő-műhely, akkor sokat mondok. [...] Hát, most hadd ne beszéljek arról, lehet, hogy aki a Tejiparnál dolgozott, megengedték azt, hogy bevigye. [...] Mit tudom én, az alkatrészt maga vitte, és lehet, hogy megengedték, de lehet, hogy fizetnie kellett valami áramfogyasztást vagy valamit. Akkor még adtak a dolgozónak ilyen hozzájárulásokat.”³⁴

Az általam megkérdezettek mind úgy nyilatkoztak, hogy számukra nem a lakás, hanem az autó megszerzése jelentette a legnagyobb terhet: egy házaspár mindkét tagjának egy-két éves jövedelmébe került az autó.³⁵ Sokan többletmunkát vállaltak, vagy a szülők segítették őket, esetleg örökölték.³⁶

³¹ 1976-ban a statisztikai adatok szerint a gépjárműjavítások értéke volt az egyik legmagasabb (18%) a lakossági szolgáltatások közül. *A fogyasztási szolgáltatások a IV. ötéves terv időszakában*. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1976. 10.

³² Interjú Gy. Sz.-szel. Miskolc, 2004. június 15. 10.

³³ Diósgyőri Gépgyár.

³⁴ Interjú L. L.-l-el. Miskolc, 2008. április 17. 2.

³⁵ Például 1971-ben az egyik interjúalany házaspár havi keresete 1800–2000 Ft volt. Ekkor használt Zaporozsecet 35 000 Ft-ért lehetett kapni. 1974-ben a havi keresetük körülbelül 2200 Ft volt, az új Zsiguli 80 000 Ft-ba került.

³⁶ 1982-ben az autó relatív ára Magyarországon (a magyarországi átlagos fogyasztói árszínvonalhoz viszonyítva) körülbelül kétszerese volt a nyugati országokban érvényesülő relatív autóárnak. KAPITÁNY Zsuzsa–KORNAI János–SZABÓ Judit: A hiány újratertelése a magyar autópiacon. *Közgazdasági Szemle*, 1982/3. 321.

Az autó fenntartása viszont nem okozott gondot: „De a fizetésből fenn lehetett tartani lakást, kocsit is. Az ember meg tudott élni, a napi élelemre jusson, nem volt gond. Ezt úgy kényelmesen meg lehetett oldani, de ennél többet semmit.”³⁷ „Eleinte tele tankoltunk. Ahogy emelkedett a benzin ára, úgy csökkent a tankolás mértéke, de ez inkább a 90-es évekre jellemző.”³⁸

Az autótulajdonosok egyik csoportjánál – mint említettem – a nehezen megszerzett első autó szimbolikusan a „család autója” volt. Évekig szolgálta őket, addig használták, míg már csak alkatrészként tudták eladni. Akiknek azonban volt anyagi fedezetük, pár évenként cserélték az autójukat. Mikor átvették a Merkurnál az újat, már beadták igénylésüket a következőre, hiszen úgyszólván éveket kellett várni rá. Így folyamatosan biztosították maguknak az új autót. Ezzel a módszerrel csak az első autó megvétele volt nagy befektetés, mert az autók – ha csak nem volt nagyon rossz állapotú – nagyjából tartották az árukat, tehát a használatú-autó-piacon jól el tudták adni a régit. Az „autócseregetők” meséltek arról az interjúban, hogy ők nemcsak a fizetésükből éltek, hanem másból is származott jövedelmük, ezért tudták ezt megtenni (háztáji, kisipar, seftelés). „Igaz, hogy rengeteg munka árán volt biztosítva, amit nemcsak a munkahelyen, hanem más jelleggel is elköveltünk, azért tudtunk üdülni elmenni, külföldi kirándulásokra. Nagy seftelések voltak akkor a törököknél, de nem a vásárlás volt az első számú, az csak másodlagos. De ha mód volt rá, azzal is csökkentettem a költségeimet.”³⁹ Több autójuk azonban nekik sem volt, elbeszélésük szerint ez fel sem merült bennük.

Az emlékezők első autójukhoz érzelmileg ma is nagyon erősen kötődnek, noha azóta már számtalan kocsijuk volt. A legelső autó volt azonban a „legautóbb”. Családtagnak titulálták, sok fényképet őriznek róla, talán azért is, mert az autó új lehetőséget, szabadságot hozott az életükben. „Hát tudja, aki először ül autóba, annak minden csodálatosnak tűnik. Beültem, megtetszett, ugye ez volt az első, s ilyen vonatkozásba’ ez nagyon vonzóvá tette. [...] Amikor Trabantunk lett, azt ahhoz tudnám hasonlítani, mint amikor albérlet után saját háza lenne.”⁴⁰

Az autóknak becenevet is adtak: például Zsiga, Varnyú, vagy (a rendszám alapján) ZiZi. Az egyik autót az átvétel napja, vagyis a születés-

³⁷ Interjú Cs. K.-val. Miskolc, 2004. június 11. 2.

³⁸ Interjú L. H.-val. Miskolc, 2004. május 30. 5.

³⁹ Interjú L. M.-mel. Miskolc, 2004. június 10. 6.

⁴⁰ Interjú J. Cs.-vel. Miskolc, 2004. július 3. 2.

napja alapján nevezték el: „Pesten vettem át. Ez 1974. április elsején Hugó napján volt, innen a neve.”⁴¹

Az autó luxus voltát ma már megkérdőjelezik, azonban szívesen emlékeznek arra, hogy autótulajdonosként kitűntek a környezetükből, amivel irigyeket is szereztek maguknak: „Az embernek, ha volt egy ilyen autója [Zsiguli], akkor a felső kasztba’ érezte magát. Nem sok kaszt volt. De mivel kevés autó volt, ettől jobb módúnak érezhettük magunkat. Az ismeretségi körbe’ senkinek sem volt ennél jobb autója. A főiskolán a Jola barátnőm milyen úrinőnek számított még Trabanttal is, mert a szülei néha kölcsön adták. Hát ez óriási nagy dolog volt, főiskolás, ráadásul nő, s kocsival jár!”⁴²

A tulajdonosok nagyon büszkék voltak járműveikre, és mindig éppen azt a márkájú autót dicsérték, ami nekik volt, ezzel is igazolva választásukat. „A Zsigulinál elegánsabb autót nem is lehetett látni, ez volt a legjobb választás.”⁴³ „A Wartburg volt akkor a legjobb autó.”⁴⁴ „A Dacia volt a menő.”⁴⁵ „A Kispolski kitűnő kocsi volt, nagyon szerettem.”⁴⁶ „Azt hittem, míg a világ világ, Trabantom lesz.”⁴⁷

Az elbeszélések azt mutatják, hogy az idő folyamán mindenki ráérzett arra, számára melyik autótípus a leghasznosabb. „Igen, mert mégis rájöttem arra, hogy a Wartburg az jó, jó, de nem az igazi. Igazibb a Zsiguli.”⁴⁸

A gépkocsi, még ha esetleg mindennap használták is, féltett „jóság” volt. Általában a férj rendelkezett felette, ő döntötte el, mikor használják; akkor is ő határozta meg, ha feleségének volt jogosítványa. Jellemzően azonban a férfiak vezettek, mert a férfias szerepelvárásokhoz kötötték ezt a képességet: „Még én mentem az autóért. Nevette is, hogy uramatyám, az asszony jön autót venni. Tud vezetni egyáltalán?”⁴⁹ „Jött egy nő, meglátta, megtetszett neki, és egyből kérdezi, mennyi. Nem akartam elhinni, egyedül, nő, autót venni meg alkudni, minden.”⁵⁰

A gyerekek sem vezethették a kocsit, legfeljebb egy-két alkalommal gyakorlásképpen, amikor a jogosítványt szerezték. A szülők később

⁴¹ Interjú L. M.-mel. Miskolc, 2004. június 10. 6.

⁴² Interjú Cs. K.-val. Miskolc, 2004. június 29. 5.

⁴³ Uo. 4.

⁴⁴ Interjú J. T.-vel. Miskolc, 2004. május 6. 6.

⁴⁵ Interjú Gy. Sz.-szel. Miskolc, 2004. június 15. 2.

⁴⁶ Interjú A. K.-val. Miskolc, 2004. június 16. 1.

⁴⁷ Interjú J. Cs.-vel. Miskolc, 2004. július 3. 6.

⁴⁸ Interjú L. M.-mel. Miskolc, 2004. június 10. 8.

⁴⁹ Interjú J. T.-nével. Miskolc, 2004. május 6. 7.

⁵⁰ Interjú L. L.-lel. Miskolc, 2008. április 17. 8.

– már a rendszerváltozást követően – szívesen a gyerekeknek adták volna a régi, tíz-tizenöt éves autókat, nekik azonban akkor már nem volt kedvük öreg, „szocialista autókkal” jární. Ilyenkor a család fájó szívvel megvált a kiszolgált „rokontól”.

Az autót kölcsön sem adták. Sőt, az interjúalanyok szerint ez olyan nagy szívésség lett volna, hogy amíg nem volt autójuk, ők sem kértek kölcsön. „Nem is volt olyan nagy divat egymástól ilyet kérni, mert mindenki félt, ha a másik autójával történik valami, azzal [hogyan fog] elszámolni.”⁵¹

Az autó presztízstértékét jól mutatja, hogy a boldog tulajdonosok első új autójukkal bemutató körútra indultak: elmentek szüleikhez vagy más közeli rokonokhoz mustrára, általában közvetlenül az után, hogy a kocsi átvtették a Merkur telepén. Mivel Merkur abban az időben nem minden városban volt, illetve különböző típusokat különböző telepeken lehetett átvenni, az autótulajdonosoknak már az első útra készülniük kellett – főként, ha nem sokkal azelőtt szereztek jogosítványt. Általában mindenki vitt magával egy tapasztaltabb vezetőt, aki az autóhoz is értett. „Vagy három kollégámnak mentünk a Daciáért Debrecenbe. Hogy hozzam már haza, ilyenkor elmentünk, én vezettem haza. Új jogosítvány meg új autó. Nem merték.”⁵²

Az új kocsival először kisebb távokon gyakoroltak, bejárták az autót: olyan úti célt választottak a megyén belül, amit egynapos kirándulás keretében el lehetett érní. Az igazán nagy kalandot a külföldi út jelentette. Általában előtte felkészítették az autókat, de még így is előfordultak kisebb-nagyobb problémák, amelyeket vagy saját maguk, vagy honfitársaik segítségével oldottak meg. Gond leginkább a benzinnel volt: a Szovjetunióban csak valutáért válthattak kupont, Romániában pedig nehezen jutottak hozzá. De nagy lerobbanásokról nem számoltak be. Általában jól „szuperált” az autó, persze minden kalandra így sem lehetett előre felkészülní. „Meg amikor először jártunk a Fogarasban, egyszer csak hátralökődött a kocsi, és láttuk, hogy a hegyoldalról valami barna csomó legurult a kocsink elé, és akkor eloldalgott egy medveboc a kocsi mellett. A csomagtartó [Kispolski] teljesen összegyűrődött, és akkor a fiam kiszállt medveszört gyűjteni, ezzel villogott a suliban.”⁵³

A visszaemlékezők között volt olyan, aki élt a háromévenkénti nyugati út lehetőségével is, és többször bejárta Zsigulival, Moszkviccsal Fran-

⁵¹ Interjú Cs. K.-val. Miskolc, 2004. június 11. 5.

⁵² Interjú L. L.-l-el. Miskolc, 2008. április 17. 8.

⁵³ Interjú Á. K.-val. Miskolc, 2004. június 16. 11.

ciaországot, Svájcot, Olaszországot, Ausztriát. A többség azonban maximum a keleti blokk országait célozta meg: elsősorban tengerparti nyaralásra mentek Romániába vagy Bulgáriába, rövidebb utakat tettek a Tátrába, Kassára és Krakkóba, vagy az 1980-as évek második felében átugrottak Ausztriába bevásárolni. Észak-Magyarországról ezek klasszikusnak számító kiránduló útvonalak és egyben bevásárló körutak is voltak.

Bár interjúalanyaim két generációt képviselnek, hasonló emlékeik vannak az autókról. Változásról mind az 1980-as évek vége kapcsán szóltak: egyrészt a benzinárak emelkedéséről, másrészt több autó, sok „lestráptált nyugati roncs” megjelenéséről számoltak be. Érzékelték, hogy autójuk presztízse folyamatosan csökkent. „Mert ezt lehetett leghamarabb megkapni, meg [ez volt] a legolcsóbb is. Lada lett volna vagy Škoda, de azokra sokat kellett várni. Ezt hamar adták, ezt a PVC Jaguárt. Pöfög, gurul, többet érsz, ha gyalog még. De ezt határoztuk el. Először a feleségem nem akarta, mert szégyellte, hogy Trabant. Ciki volt ez 1987-ben.”⁵⁴

Aki egyszer autótulajdonos lett, ragaszkodott az új életformához, az így szerzett kényelemhez. És azóta is próbálja biztosítani. Van, aki az interjúkészítés időszakában nyugdíjasként nagy erőfeszítéseket tett, hogy fenn tudja tartani autóját. Mások gyermekeiknek segítettek autót vásárolni azzal a nem titkolt céllal, hogy ha nekik szükségük lesz rá, akkor használhatják, ahogy annak idején ők is szállították szüleiket. „Ha lenne új Trabant, akkor azon elgondolkoznék, de most mondták a tévében, hogy nem lesz, leállították a gyártást. Már csak múzeumban lesz. Nekünk nincs saját autónk, a két vő közül csak elvisz valaki, ha muszáj. [...] Most is látni még ilyen kocsikat, itt a lakótelepen is. Nézegetem őket, de most már szidom is, tényleg nagyon környezetszennyező.”⁵⁵ Ez a visszaemlékezés-részlet jó példa arra is, hogyan befolyásolja a média és a közbeszéd az interjúalany vélekedését autójáról is.

Akik új autót vásároltak, bár ma is nosztalgiával emlegetik első autójukat, már nyugati típust választottak. Érdekes, hogy az interjúszituációban a férfiak ezt úgy ábrázolják, hogy a feleségek nyomására döntöttek így. Az interjút gyakran nosztalgikusan zárták le. „Hozzánk nőtt azért. Nem siratjuk, de mindig emlegetjük Rárót [Trabant]. Annyi előnye volt, hogy nem kell rá várni, mint a vonatra például. Csak benzint kell bele tölteni, az volt a lényege ennek. Mindenki leszólja, de nem volt vele gond.”⁵⁶ „Meg kell, hogy mondjam, szeretettel gondolok vissza rá. Az

⁵⁴ Interjú L. H.-val. Miskolc, 2004. május 30. 9.

⁵⁵ Interjú J. Cs.-vel. Miskolc, 2004. május 30. 9.; 2004. július 3. 12.

⁵⁶ Interjú L. H.-val. Miskolc, 2004. május 30. 7.

akkori életszínvonalhoz képest, meg a motorkerékpár után, egy, az hogy már zárt volt, nem porozódott az ember rajta, meg négy kereke volt, többen elfértünk. [...] Szerettem, mert gyakorlatilag az életünket kiségtette.”⁵⁷ „Nekem érzelmileg egyetlen autó sem állt olyan közel, mint a régi, a legelső. Azt szerettem, mert jó volt, megbízható, egy négytagú családnak bőven elég.”⁵⁸

*

Interjúalanyaim történetei néhol egymásba csengnek, összekapcsolódnak, máskor pedig kiegészítik egymást. Sokak számára még ismerősek, mert átélt és megélt történetek, de van, aki már csak szülei, nagyszülei elbeszéléseiből ismerheti meg. „Az emlékezet elkerülhetetlenül átadja a helyét a történelemnek, amint elveszítjük a kapcsolatot a múltunkkal.”⁵⁹

⁵⁷ Interjú J. Cs.-nével. Miskolc, 2004. július 3. 11.

⁵⁸ Interjú Cs. K.-val. Miskolc, 2004. május 29. 8.

⁵⁹ Jeffrey K. OLICK–Joyce ROBBINS: A társadalmi emlékezet tanulmányozása: a „kollektív emlékezettől” a mnemonikus gyakorlat történeti szociológiai vizsgálatáig. *Replika*, 1999/37. 23.