

Autós kultúra a Szovjetunióban az 1960-as – 1980-as években

„Oroszországban az a mondás járja, hogy az autó kétszer okoz örömet az embernek. Először, mikor megveszi, és másodszor, mikor eladja. Ami a kettő között van, az maga a kínszenvedés.”¹ Ekként járt két brit szerző is, akik az 1980-as években szarkasztikus hangnemben ecsetelték a magánautós életének ellentmondásait – vagy inkább abszurditását – egy államszocialista társadalomban. Végére is, az államszocializmus azt állította magáról, hogy sokkal racionálisabb társadalmi szervezetet hoz létre, mint a kapitalizmus, mivel az egyéni vágyakat, célokat – beleértve a helyválttatást is – alárendeli a közösségi szükségleteknek. Tény, hogy fennállásának első negyven évében a Szovjetunió csak kivételes esetben foglalkozott a magánautók problémájával. De az 1940-es évek végétől kezdődő két évtizedben az autógyárak termékei egyre nagyobb számban váltak hozzáférhetővé a magántulajdonos vásárlók² számára is. Alighogy az 1970-es években megkezdődött a személygépkocsik tömegtermelése, több millió szovjet polgár, aki korábban nem élhetett a saját autó biztosította előnyökkel, feliratkozott a vásárlók listájára. Még sok millióan lettek volna rajtuk kívül is olyanok – sajnos, számukat nem tudjuk pontosan – akik ugyancsak követték volna e példát, de nem volt meg az anyagi hátterük a kezdőrészlet vagy a foglaló befizetésére.

A Szovjetunióban, akárcsak a keleti tömb többi országában, az autók magántulajdonlása egy sor *ad hoc* döntés eredményeként vált lehetővé. A kommunista párt hatalomgyakorlásában végbement jelentős legitimációs változás részeként a propagandaszervek sugallata szerint e lépés azt szimbolizálta, hogy a szocialista társadalom a fejlődés újabb fokára lépett, mely az anyagi fogyasztás és az egyéni jólét magasabb szintjét teszi lehetővé. Ha a fogyasztás mértéke még nem is érte el a fejlett kapitalista országokban tapasztalt szintet, a szakadék, állították, egyre szűkül. De miközben az állam egyre több autót dobott piacra, elmulasztotta biztosítani azokat a járulékos eszközöket és szolgáltatásokat, melyekre az autóknak – és tulajdonosaiknak – szükségük lett volna a járművek üzemben tartásához. Ebből adódott a „kínszenvedés”. Ennek a tanulmánynak az a célja, hogy bemutassa, hogy küzdöttek meg a szovjet autósok a gépkocsi-tulajdonnal „együtt járó” terhekkkel; pontosabban, milyen mindennapos gyakorlat jellemezte erőfeszítéseiket, hogy autóikat az utakon használni

tudják, no és persze a járművek karbantartásáról is gondoskodjanak. Az ideológiai eretnokség és legalitás peremén egyensúlyozva ezek a napi praktikák majdnem olyan általánosan bevett és könnyen felismerhető jelenségek voltak, mint maguk a Moszkvicok, Zsigulik (Ladák) és a többi szovjet gyártmányú autó.

Mivel természetük szerint a mindennapos praktikák mind egyéni, mind pedig kollektív vonásokkal rendelkeztek, ezek együtt alkották az általam szovjet autós kultúrának nevezett jelenséget.

A szovjet autós kultúra koncepciója magyarázatra szorul. A „szovjet” fogalma itt általános hasonlóságokra utal, melyek átnyúlnak a tagköztársaságok határain. A szovjet autós kultúra virágkorát a Szovjetunió utolsó két évtizedében élte, és egybeesett az autók tömegtermelésének és tömegfogyasztásának viszonylag rövid korszakával. Az autós kultúra jelenléte az ország egyes részein eltérő volt, és a magántulajdonú autók számától függött (a legtöbb magánautó a balti köztársaságokban futott, a legkevesebb pedig délnyugat Moldáviában és szovjet Közép-Ázsiában), továbbá egyéb, később tárgyalandó tényezőktől.³ Látható, hogy a többé-kevésbé hasonló társadalmi-gazdasági és politikai feltételrendszerek hasonló helyzetet eredményeztek a többi államszocialista országban, különösen Közép- és Kelet-Európában.⁴ Az „autók” fogalma tanulmányomban a magántulajdonban lévő, úgynevezett „könnyű” személykocsikra utal, melyek nem teherautók, sem pedig áruszállításra alkalmas járművek. A motorbiciklik használati és fenntartási igényei megegyeztek az autókéval, és a motoros kultúra is megdöbbenő hasonlóságokat mutat. Mégis, a befizetendő foglalási összeg eltérő nagysága, a járművek funkciója, a tulajdonosnak az autó birtoklásából fakadó státusa jelentősen megkülönböztették egymástól a két járműtípust és a két közösséget. Végül, „autós kultúrán” azt a viszonyrendszert értem, ahogyan az autósok járműveikhez, valamint az autókkal kapcsolatban álló más emberekhez viszonyultak. A mobilizált többség nagyobb kontextusában az autós kultúra kisebbségi jelenséget képviselt, noha olyat, mely a lakosságnak az autótulajdonosokénál jóval jelentősebb hányadát érintette.

Ha a szovjet autós kultúrát az az ellenállhatatlan vágy hívta életre, hogy az embereknek saját kocsijuk legyen, akkor a hiány volt az, ami jellemzőit elsődlegesen kialakította. A hiánnyal való megküzdés – a szovjet típusú gazdaságok általános jellemző sajátossága – érdekében a szovjet autósok kapcsolati hálózatokat építettek ki egymás között és az üzemanyag-ellátók, az alkatrész-forgalmazók és a szervizek dolgozói között. Az ilyen, erősen a helyzethez és térhez kötődő kapcsolatok a legkülönbözőbb kötelékeket hozták létre az autósok (gyakorlatilag mind férfiak) között, ami a szovjet autós kultúrának kétségkívül férfias jelleget adott. E kapcsolatrendszerek jelentősen kitágították a nyugati közgazdászok által informálisnak, árnyék-, szürke- vagy második gazdaságnak nevezett jelenséget, melyre az oroszok a „na levo”, azaz „mellékes” tranzakciók elnevezéssel utaltak.⁵ Bütykölgetés közben a férfiak uralta



tér és a szovjet autós kultúra sajátos komponensei a nyugati gyakorlatot ismételték; viszont e tevékenységek nem hivatalos, sőt néha egyenesen illegális természete olyan dinamikával ruházta fel az autós kultúrát, mely egyúttal meg is különböztette azt a nyugati gyakorlattól. Ugyanakkor mindezek a jelenségek a hivatalos, állami gazdaságban felerősítették a hiányt, és aláásták azt a rendszert, amely a saját maga és a hatalmat gyakorló kommunista párt legitimációját is a „diktatúra a szükségletek felett” elvéből vezette le.⁶

A szovjet autós kultúra vizsgálata során a tanulmány írója két módszertani problémával szembesült. Az egyik, az etnográfusok számára ismerős probléma abból fakadt, hogy olyan kultúrához kell hozzáférközni, melynek eretnek, nem hivatalos természete megkívánta e szubkultúra mindennapos gyakorlatába való beavatást: a körülírások, a szerepjáték, a zsargon használata és egyéb, hagyományos technikák megértését, melyeknek az a célja, hogy a kívülállókat távol tartsák a beavatottak világától. Ebben az esetben a problémát enyhítette, hogy egyes kifejezések „beszivárogtak” a mindennapi diskurzusba.⁷ Egyébként pedig négy különböző forrásra támaszkodom: (1) a hajdani praktikák résztvevőinek szóbeli és írásos visszaemlékezéseire; (2) a korabeli szovjet újságok és képeslapok cikkeire, valamint a társadalomtudományi irodalom műveire, melyek felhasználtak olyan közvélemény-kutatási adatokat, ahol a hivatalosan rossz szemmel nézett, de mindenütt jelen lévő tevékenységeket regisztrálták; (3) szépirodalmi művekre és filmkomédiákra, melyek könnyed hangütése (vagy legalábbis a komolyság látszatának kerülése) legalább

ilyen megvilágító erejű; (4) és végül, a nyugati kutatóknak a szovjet második gazdaság kiterjedésével és dinamikájával foglalkozó vizsgálataira.

A másik probléma, hogy vajon a kérdést szinkronikus vagy diakronikus fogalmakkal kell-e elemezni. Abban kétségtelenül van ráció, hogy legalábbis az 1980-as évek végéig a szovjet autós kultúrára jellemző gyakorlat változatlan maradt; ugyanakkor számba kell vennünk ezeknek a napi praktikáknak és az általuk kiváltott, a törvények betartására és a hivatalosan elvárt viselkedésformára gyakorolt halmozottan korrozív hatását. Végül is a középutat választottuk: egyfelől a szovjet magánautózás és a hozzá kapcsolódó kultúra virágkorát egységesen kezeltük, másfelől az autók számának növekedését összevetettük a szervizek, raktárkészletek és az autózás egyéb infrastrukturális feltételeinek változásaival. Bár politikailag központi szerepe és a magánautók számának koncentrációja miatt Moszkvát nem tekinthetjük tipikus helyszínnek, mégis a fővárosi helyzet elemzését emeltük ki, mert az autókkal foglalkozó irodalom java része is így tesz.

A cikk először a hiánynak azokkal a következményeivel foglalkozik, melyek az autósokat érintették. Függetlenül attól, hogy vajon erkölcsi/ideológiai megfontolások vagy a szovjet gazdaságban mutatkozó strukturális kiegyensúlyozatlanság okozta-e, az alkatrészek, az üzemanyag és a szervizellátás hiánya az egész országban tapasztalható volt. A cikk következő része az autóhasználatról és az ezzel kapcsolatos, ebből fakadó illegális tevékenységek elemzésével foglalkozik, melyek következtében az autós társadalom bizonyos ideológiailag „gyanús” kasztá alakult. A cikk harmadik része elhelyezi az autós kultúrát a térbeli, valamint a



társadalmi hálózatok – a család, a foglalkozási csoportok és még tagában, a szovjet osztálystruktúra – keretei között. A szerző úgy véli, hogy a férfiak közötti kapcsolatok ennek a kultúrának jelentős elemét alkották, melyek egyes jelenségeket fölerősítettek, míg másokat meggyengítettek. Végül felhívja a figyelmet bizonyos ellentmondásokra, melyek az autós kultúrára és annak dinamikájára mind a Szovjetunió összeomlása előtt, mind pedig az azt követő időben jellemzőek voltak. A tanulmány célja az, hogy elősegítse a magánkézben lévő autókkal kapcsolatos kritikai szemléletű kutatásokat azáltal, hogy az autózás történetével foglalkozó legtöbb kutató számára ismeretlen terepet mutat be; ugyanakkor a szovjet és a kelet-európai történelemmel foglalkozó kutatók számára lehetőséget nyújt arra, hogy bepillantást nyerjenek abba a közegbe, amit az autó és az autós kultúra magántulajdona a „létező szocializmus” utolsó évtizedeiben betöltött.

Az autók és a hiány

A szovjet autós kultúra a népbetegségről, állandó hiányból ered, ez az anyagi alapja. A gigantikus Volga Autógyárnak (VAZ) az 1960-as évek végén, 1970-es évek elején történt termelésbe állításáig a szovjet kormány elsődlegesen olyan autógyárakat épített, ahol teherautókat gyártottak, melyek áruknak, nem pedig embereknek a mozgatására, szállítására kellettek. Ebből fakadt, hogy a szovjet autógyártó-sorokról az 1930-as években közel kilencszer annyi teherautó gördült le, mint amennyi személygépkocsi; az 1940-es években az arány 8:1-hez volt, és amikor Sztálin 1953-ban meghalt, az arány még mindig 4:1-hez alakult.⁸ A gazdasági racionalitáson túl az ideológia is igazolta az autóknak tulajdonított alacsony prioritást. Hisz nem elég, hogy azok az egyéni mobilitást ösztönzik, hanem – ki tudja? – még az individualizmust is csak fokozzák. Csak a legmegbízhatóbb káderek érdemelhetek ki ekkora bizalmat. Az utcákon látható autók nagyrészt a minisztériumok és más hivatalok tulajdonában voltak; a volánnál – tipikusan – hivatásos sofőr ült.

Az 1950-es évek végére sok autót adtak a hivatalos személyeknek „magánhasználatra”, vagy lehetővé tették számukra, hogy megvásárolják ezeket; ez a tendencia odáig ment, hogy a kormány szükségét érezte, hogy a kérdésben állást foglaljon. 1956-ban, a XX. pártkongresszuson került erre sor, amikor Nyikita Hruscsov javasolta a „hivatalos taxi-állomány” rendszerének megszervezését. 1959-ben *A volánnál* (Za rulem) című, az 1920-as évek végétől rendszertelenül megjelenő havilap, melyet a párt fennhatósága alatt álló számos szervezet adott ki, és amely gyakorlatilag az egyetlen ilyen témájú magazin volt a Szovjetunióban, arról számolt be, hogy „a tömegközlekedés szolgálatára új rendszer létesül – lehetővé válik sofőrök nélküli autók bérlete”. Ugyanebben az évben, de kicsit korábban Hruscsov Vlagyivosztokban egy tömeggyűlésen azzal

dicsekedett, hogy a rendszer „sokkal racionálisabban” működik majd, mint ahogyan a kapitalista rendszerekben használják az autókat. „Miért kellene, hogy fejfájást okozzon az embernek az, hogy hol is tartsa az autóját, amikor van jobb megoldás is, mely ráadásul a társadalom egésze és minden egyes polgár érdekeinek is megfelel?” – tette fel a retorikai kérdést.⁹ És tényleg, miért is? Amikor egy külföldi tudósító arról faggatta a szovjet fekete-tengeri Szocsi egyik lakóját, vajon szeretne-e saját autót, az a következő politikailag korrekt választ adta: „Nem kell nekem autó. Elég, ha javul a tömegközlekedés.”¹⁰

Azért tudnunk kell, hogy ha egyeseknek nem is kellett az autó, sokan azért ezt másképpen gondolták. Bár az egész országban jelentősen javult a tömegközlekedés színvonala, még mindig nehézkesen lehetett kijutni a dácsára, vagy meglátogatni a falusi rokonokat a tömegközlekedési eszközökkel. Mi több, egy, az 1950-es évek végén moszkvai munkások és ötödéves egyetemisták körében készült felmérés szerint sokan remélték, hogy majd lesz kocsijuk. Mindkét kategóriában 85 személyt kérdeztek meg, ebből 52 egyetemista (62%) és 23 munkás (27%) mondta, hogy szerintük erre két-három éven belül sor kerülhet, míg 28 (33%) egyetemista és 31 (36%) munkás vélte úgy, hogy autóvásárlásra legalább négy-hat év múlva lesz lehetősége. Csak 5 diák – viszont 31 munkás – vélte úgy, hogy nekik sose lesz autójuk.¹¹ A Szovjetunióban lazultak az országon belüli utazást korlátozó rendelkezések, és ez is hozzájárult a szovjet autók iránti igény növekedéséhez. A szovjet 1960-as évekkel foglalkozó kultúrtörténet megjegyzi, hogy ennek az évtizednek az egyik újdonsága a „helyváltoztatás spontaneitásában” jelentkezett. Míg korábban az utazásoknak meghatározott úti céljuk és komoly okai kellett legyenek, melyek hivatalos jóváhagyást és engedélyt igényeltek, az 1960-as években elegendő volt, ha valakinek csavarogni támadt kedve. „Hová és mi célból? Bárhová és akármért. Abban állt az újdonság, hogy ezeknek a nomádoknak nem volt határozott úti céljuk.” Ilyen tevékenységhez nem kellett feltétlenül autó – lehetett stoppolni teherautó-sofőröket, motorosokat és magánautósokat is –, de bizonyosan sokat segített, ha az embernek volt saját kocsija.¹²

Ám az autóvásárlás vágya és a tényleges vásárlás között akadályok aknamezeje terült el. Az akadályok legtöbbször az állam teremtette a racionalizálás elég durva formájában. Nem elég, hogy formálisan korlátozták az autóra várók listájához való csatlakozást (sőt, arra is akadt példa, hogy a jelentkező nevét törölték, vagy a vásárlást a munkavégzéssel kapcsolatos szabályszegések büntetéseként megtorpedózták), ráadásul óriási végösszeget kellett fizetni egy-egy autóért, melyek akár több évnyi munkabér nagyságát tették ki; valamint a teljes vételár 25%-át előlegben kellett kifizetni a megrendeléskor, szállításkor pedig a maradék összeget készpénzben. Átlagosan négy-hat évet kellett várni, de néha előfordult tízéves várakozás is, hogy végre az ember birtokába kerüljön a becses jószág.¹³ De még amikor az 1980-as évek elején az

évi egymilliót is meghaladta a legyártott autók száma, az igény akkor is jóval, szinte felmérhetetlenül meghaladta a kínálatot. Nem véletlen, hogy kiterjedt használtautó-piac alakult ki, ahol a tényleges árak mellett eltörpültek az állam által követelt árak (és persze az eladók fölőzték le a különbséget).¹⁴

Az, hogy az autó hiánycikk legyen, politikai döntés kérdése volt, mely marxista gazdasági és ideológiai (vagy ahogyan Jonathan Zatin az NDK-ra vonatkozóan megfogalmazta: erkölcsi) indíttatásokból fakadt. De mi állt a szervizellátás, az alkatrész-utánpótlás és egyéb infrastrukturális hiányok mögött? 1963-ban a mintegy 70 000 moszkvai autótulajdonosnak nyolc „technikai szervizállomás” (sztanciji teknyicseszkoگو obszluzsivaniija), rövidítve SZTO állt rendelkezésére. 1978-ra az SZTO-k száma tizenháromra nőtt, ugyanakkor az autók száma már meghaladta a 250 000-et.¹⁵ 1982-ben a szervizállomások kapacitása országsszerte az igényeknek „alig 30%-át” tudta csak kielégíteni. Az alkatrészhiány pedig azt jelentette, hogy a tulajdonosok hónapokig vártak a javításra, és ezen idő alatt a szerviz dolgozói nagy valószínűséggel kiserelték autóikból a használható elemeket, hogy mások járműveibe beszereljék azokat. Egy 1968-ban készített országos felmérés szerint az autósok háromnegyede említette az alkatrészhiányt az általuk tapasztalt nehézségek felsorolása-kor. Tizennégy évvel később, 1982-ben, a beszámolók szerint a hiányzó alkatrészfajták száma „meghaladta” a 160-at.¹⁶

Nem találtunk arra vonatkozó bizonyítékot, hogy az állam szándékosan idézte volna elő a magánautósokat nehéz helyzetbe hozó alkatrész- és szervizhiányt, ami teljesen ellehetetlenítette az autózást. Éppen ellenkezőleg, a probléma megoldásáért felelős minisztériumok – az autógyártást, az autószállítást, az autótérvezést és a gyártóbázis megépítését felügyelő hatóságok – ismételten terveket dolgoztak ki a gyártás bővítése és a szervizek fejlesztése érdekében. Maga a VAZ elkészítette egy új, a Fiat gyakorlatán alapuló autótípus tervét, amit a következő jelmonddal reklámozott: „Mi készítjük, mi adjuk el, mi is javítjuk”, és a Zsigulik kiszolgálására ki akartak építeni egy szervizközpontokból és javítóállomásokból álló hálózatot.¹⁷ Végül, egy olyan társadalomban, ahol egyedül a hivatalosan bejegyzett szervezetek és kiadványok nyertek állami támogatást és elismerést, az autósoknak is szükségük volt egy „saját” kollektív szervezetre. 1973-ban megalakult az Autózás Barátainak Önkéntes Össz-szövetségi Társasága, amely kétmilliót meghaladó taglétszámmal rendelkezett az 1978-ban megrendezett második kongresszusuk adatai szerint. A szervezeten kívül *A volánnál* című, már említett újság (mely az 1970-es években több mint kétmillió példányszámban kelt el) gyakorta adott hangot az autósok panaszainak és javaslatainak.

A probléma csak részben fakadt a „hiánygazdaságból” – a fogalom Kornai János magyar közgazdász nevéhez fűződik, aki az államszocialista rendszerekre jellemző gazdasági feltételeket írta le ezzel a kifejezéssel; a hiánygazdaság jelenségét ő a menedzserek csillapítha-

atlan beruházási étvágyának és a „puha költségvetési korlátnak” tulajdonította. Az autós kultúrát sújtó specifikus hiánynak a megértéséhez alapvető szempont, hogy az autókhoz óriási mennyiségű és eltérő fajtájú alkatrészre van szükség, továbbá hogy ezek fogyasztói igényei előre kiszámíthatatlanok voltak, valamint az a körülmény, hogy az állami intézmények elsőbbséget élveztek az egyéni felhasználók igényeivel szemben az alkatrészek, az üzemanyag és egyéb források hozzáférése tekintetében.¹⁸ A központi tervezés rendszere – melyet Sztálin alatt dolgoztak ki, és amely lehetővé tette a gigantikus acélkohók, gátak és gyárak építését – megmutatta előnyös oldalát a nagy honvédő háború időszakában, de kevésbé felelt meg akkor, amikor adott speciális alkatrésznek a megfelelő mennyiségben, a megfelelő helyre kellett eljutnia. Ami az autókat illeti, az alapanyagok kiszállítása a gyárba, melyekből aztán a megfelelő méretű elemeket készítik, aztán elszállítják oda, ahol szükség van rájuk – eltérően attól, hogy a jövőbeni felhasználáshoz tárolják vagy készletezik –, a minisztériumok vagy egyes részlegeik együttműködésének magas fokát tette volna szükségessé, de ilyen együttműködés a valóságban soha nem létezett. Ahogyan Susan Reid a Hruscsov-korszak konyhai felszereléseivel kapcsolatban megállapította: „Egy egész gazdaság szétesettsége mutatkozott meg a nyilvánvalóan egymáshoz tartozó, de sehogyan sem illeszkedő alkatrészekben [...] a konyha, ahol a legkülönbébb iparágak és szolgáltatások termékei találkoznak össze kis helyen, ezeknek az ellentmondásoknak a legszembetűnőbb színtere volt.”¹⁹ Ahogyan a tűzhelyek teteje csak ritkán passzolt a helyére, vagy a hűtőszekrénynek kihagyott helyre nem fért be a hűtő, ugyanúgy a fékbetétek sem feltétlenül illeszkedtek a féktárcsákhoz, a kerékgumik hamarabb elkoptak, mint ahogyan a terv szerint az újaknak meg kellett érkezniük a szervizállomásra, és például az ablaktörlők és az oldalsó tükrök olyan kis mennyiségben álltak rendelkezésre, hogy az autósok a parkoláskor automatikusan leszerelték ezeket, hogy mások ne tudják ellopní. Ami az üzemanyagot illeti, egy 1987-es nyugati tanulmány úgy számítja, hogy a magánautók által 1982-ben elfogyasztott üzemanyag – 7,5 milliárd liter – mintegy háromnegyedét az autósok illegálisan, „kéz alatt” szerezték be.²⁰

Autók és eből szerzett előnyök

Történt, hogy 1965 januárban egy hideg éjszakán a moszkvai székhelyű *Izvesztijja* riporterét egy Zaporozsec vezetője felvette. A vezető és utasa beszélgetni kezdtek. „Mérnök vagyok – mondta az autós a riporternek –, és tíz évig tartott, amíg összegyűjtöttem ennek az autónak az árát.” Miért van az, kérdezte, hogy ha valaki tévét, szőnyeget „vagy valami egyéb vackot” vesz, az teljesen rendben van, de „ha kölcsönökre kényszerül, hogy a legszerényebb kis kocsit megvehesse, akkor azt

mindjárt gyanús alakként (csasztnyik=maszek) kezelik”. Nem elég, hogy a rendőrség fűtül rá, ha bejelented, hogy valaki megrongálta a kocsidat („huliganizmus”), hanem szívesen megállítanak és megbüntetik, hogy mondjuk nem elég tiszta az autód.²¹ Kétségtelen, hogy a riporter megpróbálta az olvasók szimpátiáját felkelteni az autótulajdonosok iránt általában, viszont ebben a sokat tapasztalt autóssal való találkozásáról szóló riportban a cikk írója egy dolgot elfelejtett megemlíteni: hogy vajon az autós nagylelkűségből (netán a magány elűzésére) vette fel az autójába, vagy – ami gyakorta előfordult – egy pár rubel ellenében, egy kis „mellékesért”.

Az autók a többi fogyasztási cikknél jóval inkább alkalmasak voltak arra, hogy tulajdonosaikat illegális bevételekhez segítsék hozzá. Vagyim például (akinek családnevét homály fedi) szert tett „egy kis plusz pénzre esténként” mind a négy, egymás után vásárolt autójával. Sok ezer moszkvai autóshoz hasonlóan, akik autóikkal taxiztak, élt a joggal, hogy nemet mondjon egy fuvarigényre, ha túl messze volt az úti cél, vagy az ellenértéket túl alacsonyan adta meg a beszálló személy, vagy ha leendő utasának túlzottan gyanús külseje volt. Még így is előfordult, hogy némelyek kevesebbet adtak, mint az előre megállapodott összeg, vagy fizetés nélkül elfutottak. Akadtak olyan utasok is (akik női vonzerejükkel élve) szolgálataikat ajánlották fel „cserébe” a fuvarért. Az autósok sokszor használták járműveiket a kolhozokban vagy állami gazdaságokban beszerzett mezőgazdasági termékek szállítására és újbóli eladására, és ezzel is illegális tevékenységben vettek részt.²²

Meglehetősen ironikus, hogy az autók javítása és üzemanyaggal való ellátása gyakorta „egy kis plusz pénz” ellenében történt. Mert bár az üzemanyag és az alkatrészek hivatalos ára megfizethető volt az autósok számára, de sokszor csak nehezen vagy egyáltalán nem lehetett ezekhez hozzájutni. Az autósok tehát – nem akarván vég nélküli keresgélésbe bonyolódni vagy hosszan várakozni – „mellékes” forrásokat kerestek. Persze, az így beszerzett termékek ára meglehetősen borsos volt. Togliattiban, ahol a VAZ gyára működött, a helyi források szerint egy vezérműtengely az 1980-as évek közepén 23 rubelbe került, de „a spekulánsok” darabjáért 200-250 rubelt is elkérhettek; egy kardántengely hivatalosan 6,5 rubelbe került, de feketepiaci ára az 50-60 rubelt is elérhette.²³ Ezek a piacok – a valóságban inkább bazárok – a városok peremén, gyakorta a vasúti sínek mentén vagy elhagyott telkeken telepedtek meg. Az egyik legforgalmasabb, a helyiek által „acélpiacnak” nevezett feketepiac az ukrainai Donyeck-Vorosilovgrád körzetet az oroszországi Rosztov körzettel összekötő út egyik kereszteződésében, egy vízműsábnak terült el. Egy másik *ad hoc* bazár, ahová a moszkvaiak jártak, éjszakánként kelt életre a moszkvai körgyűrűtől (az MKAD-től) északra tartó Dimitrov autótút közelében. Pirkadatkor, zseblámpával a kézben az ember itt válogathatott az illegális árusok által a földre kirakott alkatrészek között.²⁴



Kik voltak ezek a férfiak, akiket egy író „a hosszú életű automobil vallási szektája nem hivatalos tagjainak” nevezett?²⁵ Volt-e állandó munkájuk? Rendőrségi nyilvántartások valószínűleg azt mutatnák, hogy többségükben autójavítókban vagy alkatrészellátó telepeken dolgoztak. Peter Wiles brit közgazdász szerint az autójavítók (a kőművesekkel, építőmesterekkel együtt) a második gazdaságban folytatott tevékenységükkel „önálló osztályt” képviseltek, amelynek keretében „szemmel láthatóan aligha akadt olyan tranzakció, mely ne lett volna korrupció”.²⁶ Wiles az áruszállítást is csak egy fokkal sorolta lejjebb, azon tevékenységek közé, melyeket a leginkább „megfertőzött” a fekete gazdaság. Ebben a ténykedésben a teherautó-sofőrök jártak élen. Egy néhány évvel ezelőtti interjúban Grisa Goldstein – aki főképp Ukrajnában dolgozott teherautó-sofőrként 1948 és 1990 között – tagadta, hogy maga részt vett volna törvényszegésben, de leírta azt a környezetet, melyben minden erre csábította a benne élőket. A teherautó-sofőrök bérének megállapításakor alkalmazott követhetetlenül bonyolult kalkuláció szinte rákényszerítette a delikvenszeket a visszaélésekre; ilyen volt például a „kopásból” eredő veszteség miatt leírt százalék. Grisa munkahelye elég bőkezűen jutalmazta a sofőr munkáját, úgyhogy el tudta tartani családját, sőt a szomszédokat és barátokat is ellátta, így – állítása szerint – elkezdte, hogy „spekuláns” legyen.²⁷

A teherautó-sofőrök jelentették a „kéz alatti” üzemanyag-ellátás forrását is. Olyan könnyen tudták a megtett kilométerek és a szállítási költségek elszámolását felfelé kerekíteni, hogy a kuponok, melyek révén a megmaradt üzemanyagot megszerezték maguknak, lenyűgözően piacképes árucikkek lehettek. A benzinkutak dolgozói, akik nagyon keveset kerestek, egy kis mellékesért hajlandóak voltak együttműködni a sofőrökkel. Az üzemanyag-szállító teherautó-sofőrök speciális helyet foglaltak el

ebben a birodalomban: nem vették igénybe a kutasok szolgálatait, hanem maguk pumpálták bele az üzemanyagot a magánautósok járműveibe. Nem úgy, mint a más árut szállító sofőrök, akik súlyos büntetést kaptak, ha összejátszottak a lopott áruk értékesítésében az átvevő féllel, a megmaradt üzemanyaggal kereskedőkre csak közepes vagy könnyű büntetés várt – általában pénzbírság –, ha rajtakapták őket.²⁸ Egyértelmű, hogy érdemes volt a kockázatot vállalni többek között autós oktatóknak, vizsgáztatóknak, műszaki ellenőröknek és másoknak, akik szintén megkönnyítették a törekvő autósok álmainak beteljesítését.²⁹

Ezeket a ténykedéseket az ember sokféleképp értelmezheti: tekintheti őket gazdasági tranzakcióknak, melyeket (rejtett, illegális) piaci viszonyok szabályoznak; viselkedési szempontból a szovjet polgárok között egyre erősödő individualista tendenciáknak; vagy politikai szempontból azon jelenség részének, melyet egyes nyugati tudósok brezsnyevi társadalmi szerződésnek neveznek.³⁰ Szeretném itt még hangsúlyozni a kommunikatív és a kulturális dimenziókat is. Amikor az autótulajdonosok a hiányzó alkatrészeket és üzemanyagforrásokat felkutatták és „kéz alatt” üzemelttek ezekkel, akkor az informális csere- és viszonyrendszerek bonyolult hálózatát vették igénybe, melynek alapja a kölcsönösség és a viszonyosság elve volt. Lényegében ezek a hálózatok rendelkeztek a szükséges információkkal, és ezek alakították a formálisan szentesített intézményeken kívüli viszonyokat (noha az első találkozáshoz, kapcsolatfelvételhez ezen intézményeken belül is sor kerülhetett).³¹ Bár *A volánnál* kesergett az állandó hiány miatt, ami arra kényszeríti az autósokat, hogy alternatív források után nézzenek, eszébe sem jutott, hogy kifecsegye ezeknek a forrásoknak a tényleges lelőhelyét. Az így létrejött – a szovjet autós kultúra kritikus részét alkotó – hálózatok párhuzamosan működtek a párt-, szakszervezeti, önkéntes vagy egyéb legális testületekkel, és ebben az értelemben a második vagy párhuzamos gazdaságnak a szociokulturális aspektusát képviselték.

Ez a tevékenység ad magyarázatot arra, hogy miért maradt az autótulajdonosok csoportja „gyanús” kategória még jóval azután is, hogy a brezsnyevi időszakban a személygépkocsik tömeggyártása zöld utat kapott. A hivatalos diskurzusban az autósok valóban autók rabszolgái lettek, vagy ahogyan a felháborodott és becsületes szovjet polgár álarcát magára öltő egyik szerző fogalmazott: „Az autók kezdik elvenni az emberek józan eszét [...] Összegyűlünk, hogy március 8-át ünnepeljük [a nemzetközi nőnapot], de azt hiszik, a nőkről folyik a szó?! A férfiak csettintenek nyelvükkel, és még mielőtt lenyelnék az ételt, a közlekedési szabályok változásáról kezdenek beszélgetni [...] A munkahelyen még ennél is rosszabb a helyzet.”³² A munkahelyen, mint azt Eldar Rjzanov *A garázs* (*Garazs*, 1979) című komédiájában láthatjuk, az autók szenvélyes vitákat válthatnak ki, melyek átcsaphatnak mindenféle személyes ellenszenvbe és megkérdőjelezhetnek régóta létező státus-hierarchiákat is.³³

Akiknek Nyugaton új erőt adott a kommunizmus összeomlása és a Szovjetunió széthullása, valószínűleg elismeréssel adóznak az autótulajdonosok (nagyreszt öntudatlan) hozzájárulásának ehhez a folyamathoz. Igaz, hogy az autós kultúra – ha nem is dacolva velük – elősegítette a hivatalos struktúráktól független egyéni kezdeményezést és merészséget, bátorította a biztonsági normák figyelmen kívül hagyását, ami megmutatkozott a biztonsági övek lefitymálásában és a sebességkorlátok, az útviszonyok és a járókelők jelenlétét figyelmen kívül hagyó magatartásban.³⁴ Hogy vajon ezek a viselkedésformák tekinthetők-e a politikai és gazdasági rendszerrel szembeni ellenállásnak, nem tudjuk, de mindenesetre az autós kultúra döntően maszkulin jellegét erősítették fel és abból következtek.

Autószerelés és a férfiak közötti kapcsolatok

„Az autók szerelmesei rákényszerülnek saját technikai tudásuk fejlesztésére, amit pozitív fejleménynek tekinthetünk.” 1976-ban a szállítási szakemberek részvételével rendezett kerekasztal egyik tagja is így tett, amikor eufemisztikusan utalt a „Csináld magad!” módszer alkalmazására („javítsd meg te a kocsidat...”) és azokra az erőfeszítésekre, amelyek segítségével az autósok meg akarták óvni járműveik tetszetős küllemét.³⁵ Egy másik, 1978-as forrás azt állította, hogy a tulajdonosoknak legalább 30%-a maga javíttatja az autóját, és további 14% egy másik autós segítségét veszi igénybe, nem pedig az állami szervizeket. Mindkét százalékos arány emelkedhetett később, mert 1977-hez képest 1982-re a kimutatások szerint már jelentősen visszaesett az állami szolgáltatások igénybevétele.³⁶ Marina Zezina orosz történész visszatekintve megállapítja, hogy „fejlett autós szervizhálózat hiányában a mindennapos technikai állagmegőrzésnek és az autó fenntartásának a felelőssége mindenestül az autótulajdonosok vállára nehezedett.”³⁷ Egy olyan társadalomban, ahol az egyes embernek szüksége volt arra, hogy a meglévő vagyontárgyai élettartamát meghosszabbítsa – hiszen ezek a tárgyak gyakran hosszú ideig tartó, fáradságos kuporgatás eredményeként kerültek a birtokába –, a fenntartás és a javítás óriási jelentőségre tett szert, annak ellenére, hogy az állam ezeket a tevékenységeket improduktívnak és ebből következően csökkent értékűnek tekintette.³⁸

A „Csináld magad!” hagyományai szerte a világon léteznek, motivációs erejük pedig a gazdasági szükségszerűség, a lényegileg nemek szerint kiépült társadalmi és családi normák, továbbá az az érthető óhaj, hogy az ember az élettelen gépezetet uralja. A fenti elemek kombinációja társadalmaktól és (korszakoktól) függően változott, akárcsak a bűtykölés, barkácsolás tárgyát jelentő szerkezetek. Egyes esetekben és bizonyos osztályok körében a „hobby” töltött be hasonló szerepet, mint arra Kristen Haring utalt: az amatőr rádiózás az Egyesült Államokban a 20. század közepén volt divatban hasonló okokból.³⁹ Anélkül, hogy tagadnánk,

miszerint a találékonyyságnak és a barkácsolásnak a hagyományai – a gazdasági szükségességet nem is említve – megelőzték az autók tömeges tulajdonlását a Szovjetunióban, mégis valószínűsíthető, hogy a hiány volt a legjelentősebb ösztökélő ereje az autótulajdonosok körében megfigyelhető technikai találékonyyságnak. Hiszen, mint már említettük, az alkatrészhány következtében az SZTO-k megbízhatatlanok, sőt egyenesen kártékonyak lettek. A szovjet autós kultúra ebben a tekintetben sok hasonlóságot mutat a jól ismert kubai helyzettel: Kubában az 1959 előtti, imádott amerikai autóikat a tulajdonosok ma is használják; de jól ismertek azoknak a mindennapos küzdelmei is, akiknek az autó élet-halál kérdése, például Ghánában.⁴⁰

Ezen tényezőkön túl a „Csináld magad!” azért is virágozhatott, mert a szovjet autókat, noha nem voltak különösebben megbízhatóak, könnyű volt javítani. A Moszkvics 1. és 2. szériájának négyhengeres motorjában például cserélhető alumíniumfejek és acél hengeralátétek voltak, melyek elkerülhetővé tették a teljes generálózás szükségességét. A Zsiguliban az autós kapott egy univerzális szerszámkészletet, ami valószínűleg alkalmas volt arra, hogy a tulajdonos a legbonyolultabb hibákat leszámítva maga is meg tudja javítani autóját. Ugyanakkor az autó javítása és karbantartása időigényes feladat volt, különösen egy olyan országban, ahol nehezen lehetett beszerezni precíziós műszereket, kéziszerszámokat és egyéb kellékeket. Az autó bütykölésével töltött idő azonban örömet is szerzett a tulajdonosoknak, de legalábbis kevésbé volt fárasztó, mint más tevékenységekben való részvétel. Tény, hogy Mark Thomson fanyar megjegyzése az Ausztráliában űzött hasonló „Csináld magad!” tevékenységekkel kapcsolatosan – eszerint „egy autó menekülési esély az élet göröngyös terepei elől” – éppúgy érvényes Szovjet-Oroszország esetében is.⁴¹ Aligha meglepő, hogy egy olyan társadalomban, ahol a „második műszak” fogalma fejezte ki a nők helyzetét: az otthoni munka és a kenyérkereső foglalkozás kettős terheit, a férfiak által űzött foglaltság, az autók bütykölése jól ismert anekdoták tárgya lett. Az egyik így szól: „Egy asszony panaszkodik a barátnőjének: »A férjem szeretőt tart. Minden pénzét rá költi, minden idejét vele tölti. Most is együtt vannak. Nézz ki az ablakon!« Az udvaron a férj az autó alatt fekszik.”⁴² A mellőzött családtagok ténylegesen vetélytársat, egy másik nőt láttak az autóban. Egy lány beszámolt arról, hogy mérnök apja olyan sokat foglalkozott homokszínű Volgájával, hogy a családban az autót a nem túl gyengéd „a kis szőke” (blondinka) névvel illették.⁴³ Az autószerelés azonban nem pusztán csak a munkából vagy a családi életből való kikapcsolódást jelentette. Óriási elégtétellel járt, ha egy korábban „döglött” szerkentyű újra életre kelt. Hogyan egy férfi Rebecca Kay-nek, egy brit szociológusnak – aki a szovjet-orosz férfiak posztszovjet korszakba történő áttérését tanulmányozta – elmondta: „Nem arról van szó, hogy ne szeretnéd a kocsidat, persze, hogy szereted. De ha magad javítottad, akkor kétszer annyira szereted!”⁴⁴

De hogyan tehettek szert a szovjet autórajongók magasabb szintű „technikai tudásra”? A kézikönyvek alapos részletezéssel könnyítették meg az autósoknak a szerelést, elmagyarázták a hibás alkatrészek cseréjének és a kisebb javításoknak a menetét.⁴⁵ A *Volánnál* minden száma további segítséget nyújtott illusztrált „hogyan csináld” cikkeiben, illetve időnként az olvasók is megosztották egymással a teljesítmény fokozását vagy a javítást segítő információkat az olvasói fórumokon. Így az előfizetők és a többi olvasó megtanulhatta, hogyan tudjuk „mi”, „saját eszközeinkkel” kiszerezni az ASLK (Moszkvics) 2141 egyes elemeit, és kicserélni a forgattyús tengely szigetelését, a vízpumpát, lecserélni az olajt, kitisztítani a karburátort, megjavítani (nem kicserélni) a lengéscsillapítókat, ellenőrizni a gyújtásrendszert, és egyéb problémákat megoldani a Zsigulin.⁴⁶ De ezek az információs források előfeltételeztek többek között egy bizonyos mértékű technikai képzettséget. Erre az emberek vagy az Ifjú Pionírok (10 és 15 év közötti gyerekeknek) vagy a Komszomol (15–28 év közöttiek számára) szervezte autós szakkörök és klubok esti kurzusain tehettek szert. Az ilyen elfoglaltságok egybevágtak az autómekanika iránt amúgy is meglévő érdeklődéssel, és népszerűségük vetekedett – különösen a fiúknál – a „harci sportokéval” (például a lövészetrel) és a rakétatechnikáéval. Lehetővé tették a fiúk és lányok számára egyaránt, hogy beüljenek a volán mögé, sebességbe tegyék az autót, és biztonságos feltételek közepette vezethessenek is.⁴⁷

A fiatalok számára oly vonzó autós kultúra egy tágabb társadalmi-kulturális közegben létezett, melynek többek között részét alkotta a specifikusan szovjet „nemi szerepkör”; ebben a meglehetősen merev foglalkozási szegregáció (és az ezzel együtt járó eltérő jövedelmek) régebbi tabukkal társultak, miszerint a nők és a gépek antagonisztikus viszonyban vannak egymással. Noha ez a nemi megosztottság nem érvényesült teljes mértékben – nők dolgoztak például varrógépeken vagy egyéb, helyhez kötött gépeken, és 1970-ben már több nő dolgozott trolibuszvezetőként, mint ahány férfi –, ez a megkülönböztetés eltaszította, vagy inkább kizárta a lányokat az autós kultúrából.⁴⁸ Így, bár a szovjet ifjúság körében számos tevékenység szervezésével igyekeztek népszerűsíteni az autót, a Komszomol és a többi, a párt által támogatott intézmények biztosították „a technikát művelő férfiak dominanciájának a történelemben ismert, legátfogóbb formájának alapjait”.⁴⁹

A formális oktatáson túl a serdülő korú fiúk az apjuktól is megtanulhatták az autószerelés fortélyait. Az Obabkov családban például, akiket A *volánnál* 1979-ben, az autós fuvarozási dolgozók napjának apropóján mutat be, Nyikolaj Feofanovics, az apa a háborúban tanult meg vezetni. Harmincöt évvel később is teherautó-sofőrként dolgozott. Mint „született pedagógus”, Nyikolaj mind a négy fiában elültette az autók iránti szeretetet, és mindannyian úgy nőttek fel, hogy vagy sofőrök, vagy autószerelők lettek. Az egyetlen gyerek, aki nem követte apja példáját, Szveta, Nyikolaj lánya volt, aki a középiskola elvégzése után egy évig egy

kötöttárugyárban dolgozott, majd később textilipari intézetbe iratkozott be.⁵⁰ A szerelési készség és a háztartási bútorkölés („autójavítás, egyes háztartási gépek javítása, bútorok helyrepolozása”) az egyik legfontosabb tudomány volt, amit a szovjet apák fiaiknak átadtak; ezt tanúsítják azok az interjúk, melyeket Rebecca Kay Közép-Oroszországban és Szibériában készített. „Apám [...] megtanított engem minden szerelési fogásra, amit csak tudott” – mondta az egyik interjúalany. „A legtöbb gépet meg is tudom javítani – legyen az autó, porszívó vagy tisztítógép. Apám, nagyapám és én ebben mind hasonlítunk egymásra, látható az örökletes kapcsolat.”⁵¹

Az autók iránti vonzalom meghatározott helyeken alakult ki, és hogyha meg akarjuk érteni a szovjet autós kultúra és a világ már országaiban tapasztalható autós kultúra közötti különbségeket és hasonlóságokat, akkor ezekre a helyszínekre kell követnünk az apákat és fiaikat. A legtöbb városlakó autótulajdonos számára a bérházak belső udvarai voltak a reparálás és a tárolás kitüntetett helyszínei. Ott állították fel (vagy építették) – legtöbbször fémlemezről – az egy kocsi tárolására alkalmas garázsokat vagy fészereket.⁵² Egyéb tárolási lehetőségek, köztük a sokemeletes „dobozgarázsok” és a bonyolult, földalatti szerkezetű, több száz autó befogadására képes struktúrák legfeljebb az építészeti folyóiratok lapjain léteztek, a valóságban alig akadtak ilyenek.⁵³ A *Krokogijil* című szovjet satirikus magazin már 1960-ban közzétett egy egész oldalas karikatúrát, melyen a lakóházak építésének három fázisa látható: az első a régi faházak lerombolását mutatja, valamint az előre gyártott vasbetonelemeket a helyükre emelő darukat; a második a vadonatúj bérházakat és a környező, frissen ültetett fácskákat ábrázolja; a fél évvel későbbi állapotokat mutató harmadik képen pedig az udvart elcsúfító bádogsufnik láthatók.⁵⁴ A *Baltimore Sun* moszkvai tudósítója szerint nem kellett ehhez hat hónap sem: „Ahogy a vadonatúj háztömbökbe a lakók beköltöznek, szinte abban a minutában körbeépítik az épületet szedett-vedett garázsokkal, melyeket az értékes autók aggódó tulajdonosai állítanak fel.”⁵⁵

Akadtak lakók – bizonyára az autóval nem rendelkezők – akiknek nem tetszett ez a garázserdő. Miután az 1960-as években a leningrádi sajtótermékekben közölt levelek és lakógyűlési határozatok olvasásába belemerült, a történész Steven Harris arra a következtetésre jutott, hogy a sértettség és felháborodás kétféle forrásból eredt: azon kívül, hogy „az autósok a járműveik számára összetákolt sufnikkal elcsúfították az új lakóházak udvarait és környékét, és rendszerint akadályozták a többi embert a mindennapi tevékenységükben,” az autósok még fizikailag is elkülönültek a lakóközösségtől.⁵⁶ De ahogy egyre szaporodott az autósok száma, ők maguk is közösségbe rendeződtek. Nemcsak az apák és a fiúk, hanem a szomszédok a srácok és más autósok is átjöttek a bádogsufnikhoz esténként, hétfvégén vagy amikor volt egy kis idejük. Az autójavításon túl persze elbeszélgettek az autókról (és egyéb témákról), és közben persze bőségesen fogyott a cigaretta és az alkohol...

A garázsok és a sufnik ilyenformán alternatív lakóhelyekként is szolgáltak. Ócska, általában már kiszuperált bútorokkal és egy rozszant hőszigetelővel rendezték be ezeket, és így az elkülönült magánélet számára is tér nyílt az amúgy közismerten túlszűfolt lakások terein kívül. A sufnik a férfitársaságnak olyan miliőt kínáltak, melynek középpontjában az autó állt, illetve amit a malajziai autószerelőkkel kapcsolatos tanulmányában Ulf Mellström svéd néprajztudós „a férfiak technikai társas hajlamának” nevezett.⁵⁷ Ezeken a tereken a férfiak nemcsak gépeikkel, hanem egymással is foglalkoztak. Nem az efféle sufni volt az egyetlen helyszín, ahol a férfiak a szovjet társadalomban találkozhattak egymással, és szerte a világon léteztek ilyen terek, mint elsődlegesen a férfiak által uralt helyek. „A sufnik – jegyzi meg Mark Thomson ennek a témának szentelt könyvében – mindenekelőtt olyan helyek, ahol a férfiak maguk definiálják önmagukat tevékenységük, hozzáértésük által; illetve sokszor itt alakítják ki elképzeléseiket, terveiket.”⁵⁸ „A barátságtalan és befejezetlenül maradt helyeknek, mondjuk a pincéknek, garázsoknak és padlásoknak volt valami férfias hangulatuk” – írja Kristin Haring. Kopárságuk ellenére ezek a terek „a férfi családtagoknak vigaszt, kényelmet” nyújtottak a 20. század közepén az Egyesült Államokban, de valószínűleg más országokban is.⁵⁹ Viszonylag kicsiny méreteik ellenére a szovjet korszakra jellemző orosz garázsok kilógnak a sorból azzal, hogy egyidejűleg a társadalmi élet helyszínei is voltak. Nemrégiben a BBC egyik riportere fotóesszéjét készített az észak-oroszországi Murmanszk városáról, és a felvételek arról tanúskodnak, hogy a garázsok ma is őrzik ezt a szerepet. Mint azt a riporternak az egyik nőnemű lakos elmondta, „itt, az ajtók mögött, az ablaktalan garázsokban legalább olyan sok minden történik, mint egy titkos társaságban”.⁶⁰

Amikor viszont a műszakilag bonyolultabb javításokra, nagyobb erő igénylő testi munkára vagy más problémák megoldására került sor, amelyek meghaladták a legtöbb autótulajdonos eszközeit és képességeit, akkor szembe kellett nézniük a gyötrő elhatározással, hogy vajon rábízzák-e kocsijaikat az SZTO kiszámíthatatlan kegyeire, vagy pedig hívjanak valakit feketén, aki megjavítja. Az autószerelők legalisan nem dolgozhattak maszekként teljes munkaidőben, bár az 1977-es alkotmány 17. cikkelye lehetővé tette a részmunkaidőben dolgozó mestereknek (kuszturno-remeszlennyiki), hogy szolgáltatásaikért cserébe fizetséget kérjenek, és legalább egy olyan újságcikk akadt, amelyik az autójavítást egyértelműen azon tevékenységek körébe sorolta, melyekre ez az engedély vonatkozott.⁶¹ Ezek a szerelők névlegesen másodállásban dolgoztak (sibasnyiki, ami a szabadidőt jelentő „sibas” szóból származik), és állami intézményeknél voltak főállásban, esetleg nyugdíjasok voltak, akik így egészítették ki alacsony nyugdíjukat. A valóságban többségük a saját zsebére és teljes munkaidőben dolgozott, ezáltal a legális és az árnyékgazdaság határán mozgott. De még azok is, akik tartották magukat a részmunkaidőhöz, általában elmulasztották befizetni a bevételek

után a jog szerint kötelező adókat. Megtehették, hogy fittyet hánytak a törvényre, mert a fodrászokhoz, a szabókhoz és a többi, személyes szolgáltatást nyújtó dolgozóhoz hasonlóan munkájukat a közösség éppen annyira igényelte, mint amennyire ők láthatatlanok tudtak maradni az állami hatóságok előtt.⁶²

A szovjet források a másodállású szerelőket tipikusan pozitív fényben láttatták. Vegyük például a kéthetente megjelenő, az értelmiség körében kedvelt *Lityeraternaja gazeta* egyik, az 1970-es évek végén közölt cikkének „Vászja bácsiját”, akit a cikkíró egyértelműen nélkülözhetetlennek és teljességgel megbízhatónak mutat be. Szaktudását egy meg nem nevezett moszkvai fizikaprofesszor (a riporter barátja) vette igénybe, miután a professzor Volgája (erősen folyt belőle az olaj) egy SZTO-ban várt sorsára. Vászja bácsi egy kicsike fészkerben („szarajcsik”) dolgozott, szerszámain és az alkatrészeket roncstelepekről, raktárakból és azokról a helyekről szerezte be, ahol a kimúlt kocsikat sorsukra hagyták – és csodák csodája: Vászja bácsi egy óra alatt megjavította az autót. Nemcsak hogy megspórolt ezzel a professzornak számtalan elfecsérelt órát és tengernyi aggodalmat, hanem a „fémhulladék” felhasználásával ökológiailag tudatos és hasznos funkciót is betöltött.⁶³ Gennagyij Sztjepanics (vagy „Genyka”), aki Leonyid Lihogyev 1972-ben megjelent önéletrajzi könyvének autószerelő hőse, az elbeszélő segítségére siet, mert utóbbinak az autója egy hideg téli reggelen nem akar beindulni. „Ne legyen ideges” – ismételteti az elbeszélőnek, akit „magával ránt a kétségbeesés örvénye”, és aki Genykára mint „a városi garázsából kiutat mutató, vezérlő angyalára” tekint. Egy másik alkalommal, amikor az autónak komolyabb szervizre van szüksége, Genyka egy egész csapat autószerelővel, „légiósaival” siet az elbeszélő segítségére. A csapat legfélelmetesebb tagja Kuzmics, egy kevés szavú férfi, akit az elbeszélő „úgy közelített meg, mint »tapasztalt« kérelmező: tele alázattal, hódolattal és engedelmes-séggel”. Az elbeszélő a következő négy napot azzal tölti, hogy végignézi és végighallgatja, amint a szerelők szétszedik, javítják és összerakják a kocsiját. Egyet s mást meg is tanul az autószerelés fortélyaiból, de legalább ilyen tanulságos, hogy megtanulja a csapattal való kommunikációt. Mikor a munkát befejezik, és megpillantja a csillogó-villogó, egészen megújult autót, az elbeszélő „a hála könnyeivel” a szemében együtt ünnepel a srácokkal, vodkát isznak, sózott halat esznek és egy jó adag „észrevétlen melankólia” lengi őket körül.⁶⁴

Ezekben a találkozásokban két dolog különösen megdöbbentő. Az egyik a találkozások társadalmi osztályokon „átívelő” jellege. A rendelkezésre álló adatok alapján – ezek kétségkívül hiányosak, de mégis meggyőzőek – az efféle találkozások cseppet sem minősültek szokatlannak. Egy 1983-as felmérés szerint az autósok 58%-a az „elsődlegesen szellemi munkát igénylő foglalkozási csoportba” tartozott, 35% (ipari és mezőgazdasági) munkás volt, a maradék 7% pedig a nyugdíjasok, diákok, rokkantak és az állandó munkával nem rendelkezők közül került

ki.⁶⁵ Az 1979-es népszámlálás szerint a teljes népességnek a szellemi dolgozók (vagy a szovjet lexikonok szerint az „intelligencia”) csak 15%-át tették ki, vagyis az autótulajdonosok körében meglehetősen túlréprezentáltak voltak. Ugyanezen felmérés szerint az országos szervizhálózatnak mintegy 60%-át adták a „magán autószervezek”.⁶⁶

A másik megdöbbentő dolog e találkozásokkal kapcsolatban az autószerelőknek tulajdonított „varázsló-megmentő” szerep, amely átalakította a megszokott társadalmi hierarchia szabályait. E szabályok szerint – még a szovjet társadalomban is – a fizikai munkások alacsonyabb státusba tartoztak, mint az értelmiség. Az Egyesült Államokban a szerelőkkel foglalkozó irodalom alapján azt mondhatjuk, hogy hasonló státus-eltolódás ott is előfordulhatott, de rendszerint csak ideiglenesen, vagyis addig, amíg a vezető kifizette a számlát, visszakapta autóját, és elhajtott vele.⁶⁷ Ha bármiféle személyes kapcsolat kialakult, az meglehetősen felszínes volt. Nem állítom, hogy a szovjet autósok és a szerelők közötti viszonyoknak ne lett volna ilyen vonása, de sokkal inkább emlékeztetett arra a helyzetre, melyet Douglas Harper írt le: ebben szó esik „Willie-ről”, az autószerelőről és a New York állam északi részén élő közösségről, melyet kiszolgált. Eltérően az Egyesült Államokban egyre inkább terjedő racionalizált, számítógépesített szolgáltatásoktól, Willie műhelye „menedéket nyújtott [...] a modernitás és a mechanikusan előírt munkamenet” kényszerei elől. Az ügyfelekkel kötött üzletei „szóbeli megállapodáson és informális megegyezésen, a kölcsönös megértésen és a kölcsönös bizalmon alapultak”. Üzletei bonyolult hálózat részeit alkották, melyben szerepet kapott a barter, a jóindulat, a szerszámok kölcsönadása és a műhelyben folyó társasági életben való részvétel, ugyanakkor nem volt szükség „szerződéses megállapodásra az egyén és a jogi személy között”.⁶⁸ Mint a szovjet korszerűség elvitatathatlan képviselői, a másodállású szerelők szintén rendelkeztek ezekkel a „premodern” jellemvonásokkal.

Következtetések

Mint azt fentebb láthattuk, az autós kultúra a Szovjetunióban az 1960–1980-as évek időszakában bizonyos értelemben ellentmondásos jelenség volt. Egyfelől kialakulásában szerepet játszott a sokak által sóvárgott fogyasztási cikkhez, az autóhoz való privilegizált hozzájutás lehetősége, és a privilégiumot élvezők számának növekedése még inkább fokozta az autóval rendelkezők és a tömegközlekedés használatára kényszerülők közötti távolságot. Másfelől olyan kapcsolatokat hívott életre – tényleges függőségi viszonyokat –, melyek sokkal „demokratikusabbak” és a hivatalos struktúráktól jóval függetlenebbek voltak, mint a mindennapi interakciók többsége. Ezek a kapcsolatok és viszonyrendszerek nagyjából kívül maradtak az állami hivatalok látómezején és a szovjet törvények hatáskörén. Így, akárcsak az Egyesült Államokban a számítógé-

gépes diagnosztika általános elterjedése előtti korszakban, a „technikai középmezőnyt [...] a termelés és a fogyasztás közötti kétarcú társadalmi teret foglalták el”, hogy Kevin Borg megfogalmazásával éljünk.⁶⁹ A szovjet hatóságok, melyek nem éppen a kétértelműség iránti toleranciáról voltak híresek, mégis lehetővé tették ennek a terepnek a fennmaradását – talán azért, mert nem volt erejük a helyzeten változtatni.

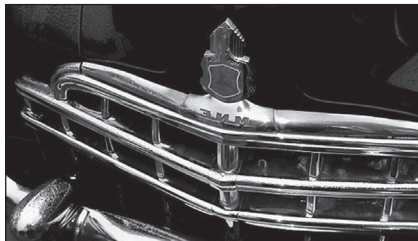
Ugyanakkor a szovjet autós kultúra megteremtett egyfajta belső társadalmi hierarchiát – vagy osztálystruktúrát –, mely az országban készült autók típusa alapján szerveződött. A Fogyasztói Igényeket Felmérő Össz-szövetségi Tudományos Kutatóintézet – önmagában is különös intézmény egy olyan országban, amely nem éppen a fogyasztói igények kiszolgálását tekintette elsődlegesnek – megpróbálta eltitkolni ezt aényt, amikor egy, az 1970-es évek közepén készült, az autósok „preferenciáit” összegző felmérés adatait idézte; eszerint a tervező-tudományos munkakörben dolgozók a Zsigulinak a VAZ 2103-as típusát „kedvelik jobban”, a tanárok és orvosok a Moszkvics 427 típusát „részesítik előnyben”, míg a nyugdíjasok „kedvence” a Zaporozsec 968 és a Volga 24-es típus: e két utóbbi autótípus árban is, presztízsből is a spektrum két szélső pontján állt.⁷⁰ Mint azt Vlagyimir Vojnovics író felfedezte, az ilyen „preferenciáknak” a szélesebb társadalmi közegben valódi következményei lehettek. Egy Zaporozsec tulajdonosaként Vojnovics azt tapasztalta, hogy a rendőrök „mindig kisajtolnak belőle egy rubelt”, de „egy Zsiguli vezetőjével sokkal udvariasabban kell bánniuk”, a Volga tulajdonosait sosem bántják, a Csajkáknak és ZIL limuzinoknak viszont kötelesek voltak szalutálni.⁷¹

Az autós kultúra rendelkezett befogadó képességgel, mert a szovjet autósok értékítéleteikben nem pusztán a hazai típusokra hagyatkoztak. Az 1950-es években legfeljebb ha egy-egy, a háborúban zsákmányolt autót vagy egy külföldi diplomata járművét láthatták, s ez volt egyetlen lehetőségük a Szovjetunió kívüli autótervezés és autógyártás megítélésére. Aztán, ahogyan a szovjet turisták egyre nagyobb számban eljutottak külföldre, illetve egyre több külföldi látogatott el a Szovjetunióba, a szovjet autórajongóknak egyre több alkalmuk nyílt arra, hogy saját maguk alkossanak véleményt a külföldi és a szovjet modellek előnyeiről, hátrányairól. Többen *A volánnál* hasábjain is beszámoltak ilyen irányú tapasztalataikról, illetve időnként máshol is napvilágot láttak beszámolóik a témáról. Tendenciózus hangnemük ellenére a nemzetközi autóversenyzésről és túraversenyekről beszámoló hírek újabb forrásul szolgáltak a külföldi autók teljesítményéről, kapacitásáról. A külföldi életformáról szerzett további benyomásokból a legtöbb polgár arra a következtetésre jutott, hogy inkább a keleti tömb autótípusait tekinthetik az összehasonlítás alapjául, mivel mind maguk az autók, mind pedig gyártási feltételeik és használatuk érthetőbbnek, áttekinthetőbbnek tűnt számukra.⁷²

Végül megállapítható, hogy az autós kultúra dinamikus vonásokkal rendelkezett, és ezért változó képet mutatott, illetve ebből következően destabilizáló hatásai voltak. Az autós kultúra eltérő, sokrétű gyakorlatot

egyesített, amelyek az autósokat segítették abban, hogy járműveik menetképesek legyenek, de ez a hivatalos gazdaság rovására történt, hiszen onnan vonta el az anyagot, a munkaerőt és a figyelmet. Ha az 1980-as évek végéig, a peresztrojka korszakáig, illetve tovább is követjük az eseményeket, akkor egyidejűleg lehetünk tanúi a kialakult gyakorlat apoteózisának és elhalásának. A szervizcsoportokra és a technikai személyzetre mint „szövetkezetre” vonatkozó számos törvény gyakorlatilag kiterjesztette a jogi szankciókat mindazon tevékenységekre, amelyeket korábban a szerelők, az alkatrész-ellátók és a magánautózást kiszolgáló további szakmák félig legálisan vagy illegálisan csináltak.⁷³ Azzal, hogy e tevékenységeket az első gazdaságba „utalták át”, érthetően megváltozott az autós kultúra egésze, és ugyanilyen hatással járt az is, hogy megszűnt az autók állami elosztásának rendszere, valamint egyre több külföldi modell jelent meg az országban.

Véget vetett-e a Szovjetunió összeomlása az autós kultúrának? Igen is, meg nem is. Egyfelől a hiány – e kultúra anyagi alapja – nem szűnt meg egy csapásra, és az a kultúra, melyet a „flexibilis” törvények tartottak életben, könnyedén alkalmazkodott az 1990-es évek viszonylagos törvényen kívüli korszakának feltételeihez. Másfelől, az autó- és a javítóműhelyekben a hagyományos gépeket számítógépes rendszer váltotta fel – ez a folyamat már a Szovjetunió összeomlás előtt kezdetét vette –, és ez jelentősen beszűkítette a házilagos barkácsolás terét. Időközben az importautók megjelenése – különösen a piac felső szegmensében – és az ezzel együtt járó kereskedői hálózat, bemutató termek és csillogó-villogó autó-kiállítások az új autós generáció megjelenésére utalnak, amelynek tagjai közül sokan tehetőségük jeleként saját sofört alkalmaznak. Az autós kultúra hanyatlásához vezetett a benzinkutak számának emelkedése, az alkatrészek beszerezhetősége, az autósosók és a típusokra szakosodott szervizek elterjedése; továbbá a lakáskörülmények változása, a kertvárosi életmód megjelenése, hiszen itt egy család lakik egy házban és saját garázsuk van. Ma már egyre több nő ül a volán mögött; és a többi, a szovjet korszakot követő időszak változásai – melyeket itt nem tudunk felsorolni – mind-mind hozzájárultak ahhoz, hogy az autós kultúra oly mértékben megváltozzon, hogy nem ismerhetjük fel benne a hagyományos, régi, szovjet autós kultúrát.⁷⁴ És nagyon valószínű, hogy ez a tendencia a jövőben tovább folytatódik.



¹ Julian Pettifer – Nigel Turner: *Automania, Man and the Motor Car* (Boston, Little Brown, 1984), 167.

² Az 1936-os szovjet alkotmány 10. cikkelye elméletileg engedélyezte a személygépkocsi birtoklását, mivel garantálta a polgároknak a jogot „saját tulajdonukban lévő személyes használati és kényelmi tárgyak” birtoklására, ám ez az 1940-es évek végén nagyon kevés embernek adatott meg, amikor megkezdődött a Pobjeda és a Moszkvics autók gyártása. Lásd a *Szovjet Szocialista Köztársaságok alkotmányának* (alapvető jogok) 10. cikkelyét (Moszkva, Goszizdat, 1969), 15. A „közönség számára megvásárolható” autók száma az 1950-es 23 000-ről 1955-re 64 000-re nőtt, de aztán gyakorlatilag ezen a szinten maradt egészen 1964-ig, a Hruscsov-korszak végéig. A statisztikai adatokat lásd CSZU SZSZSZR, *Narodnoje hozjajsztvo SZSZSZR v 1967 g* (Moszkva, Gosz. sztat. izd-vo, 1968), 200–01.

³ 1977-ben az autók száma Észtországból volt a legmagasabb (ezer emberre 61 autó jutott, 1985-ben pedig 96), Moldáviában pedig a legalacsonyabb (ahol a fenti két adat 14 és 33). A Szovjetunió egészét tekintve az átlag a fenti években 26 és 45 ezer ember. William Pyle: „Private Car Ownership and Second Economy Activity”, *Berkeley-Duke Occasional Papers on the Second Economy in the USSR*, no. 37 (1993), 49.; A. Arrak: „Iszpolzovanie avtomobilej licsnogo polzovanija”, *Voproszi ekonomiki*, no. 7 (1978), 134.; *Izvesztija*, 1988. augusztus 14. 3.

⁴ Luminita Gatejel: „The Common Heritage of the Socialist Car Culture”. Az előadás szövege a *The Socialist Car*, BKVGE (Berlin), 2008. június 13–14-én megrendezett konferencián hangzott el. Gatejel összehasonlítja a szovjet, az NDK-beli és a romániai autós kultúrát, és arra a megállításra jut, hogy „a »szocialista autó« mindenhol hasonló diskurzusokat eredményezett és hasonló tömegkulturális mozgalmakat inspirált mindhárom országban, leszámítva egyes helyi különbségeket és az egyenetlen fejlődés következményeit”. (1. old.)

⁵ Lásd Dmitri K. Simes: „The Soviet Parallel Market”, *Survey*, vol. 21, no. 3 (1975), 42–52.; Dennis O’Hearn: „The Consumer Second Economy: Size and Effects”, *Soviet Studies*, vol. 32, no. 2 (1980), 218–34.; Steven L. Sampson: „The Second Economy of the Soviet Union and Eastern Europe”, *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 493 (1987), 120–136. O’Hearn (220. o.) megjegyzi, hogy „a legáltalánosabban elterjedt tartós fogyasztási cikk a második gazdaságban az autó”.

⁶ Ferenc Fehér – Ágnes Heller – György Márkus: *Dictatorship over Needs* (New York, St. Martin’s Press, 1983). Egy ezzel analóg társadalomban – az NDK-ban – a „valós” és a „fals” szükségletek közötti különbségtételről lásd Jonathan R. Zatlin: „The Vehicle of Desire: The Trabant, the Wartburg, and the End of the GDR”, *German History*, vol. 15, no. 3 (1997), 363–65.

⁷ Ilyen fogalom például a „kukla” (baba), aminek jelentése a következő: egy köteg pénz, amiben csak néhány, látható bankjegy valódi, a többi üres papírszelet vagy újságpapír; egy másik fogalom a „kirpics” (tégla), ami behajtást tiltó táblát jelent. Ezek a fogalmak a mindennapi nyelvhasználat részét alkotják mára, és mindenki ismeri a jelentésüket.

⁸ W. H. Parker: „The Soviet Motor Industry”, *Soviet Studies*, vol. 32, no. 4 (1980), 520.; Alain Dupouy: *L’Automobile en URSS – Chronologie de 1917 à 1990* (Grenoble, 1991), 56–87.; L. M. Sugurov: *Avtomobili Rossziji i SZSZSZR* (2 vols., Moszkva, 1993), 1: 160., 174.

⁹ Kommuniziszticzeszkaja partyija Szovetszkogo Szozuza, Szjezd 1956, Moszkva, *Sztyenograficeszkij otcsof*, 2 vols. (Moszkva, Goszizdat, 1956), 1: 51.;

A. Taranov: „Avtomobil-masszam”, *A volánnál*, no. 4 (1960), 10–11.; no. 12 (1959), 8–9. *A volánnál* 1928-tól 1935-ig a „Szövetség az autós közlekedés és az utak fejlesztése érdekében” (Avtodor) kiadványaként jelent meg; 1935–1940 között a „Szövetség a védelmi, repülési és kémiai fejlesztés érdekében” (Osoaviakhim) kiadványa volt, majd 1956-tól a szovjet korszak végéig az „Önkéntes szövetség a hadsereg, a légerő és a tengerészet támogatására” (DOSAAF) gondozásában jelent meg. Figyelemre méltó a támogató szervezetek paramilitáris jellege. A bérleti rendszer soha nem került le a napirendről. A problémákkal kapcsolatban lásd „Problémü prokata”, *A volánnál*, no. 8 (1960), 17–19.; I. Sztarsinov: „Nyeresenye problémü prokata”, *A volánnál*, no. 3 (1962), 12–13.

¹⁰ Muriel Reed: „Avec la nouvelle société russe en vacances j'ai goûté aux délices de Sochi”, *Réalités*, no. 213 (1963), 59–60.

¹¹ A felmérést Jerzy Kosinski irányította, mint arról *The Future is Ours Comrade: Conversations with the Russians* (1962) című könyvében beszámol; ezt idézi John Bushnell: „The New Soviet Man Turns Pessimist”, in Stephen F. Cohen et al.: *The Soviet Union Since Stalin* (Bloomington, Indiana University Press, 1980), 183., 197.

¹² Petr Vailj és Alekszandr Gyenisz: *60-3: Mir szovetszkogo cseloveka* (Ann Arbor, Ardis, 1988), 105. Az autós turizmus, melyet *A volánnál* cikkeiben erősen támogat, szintén felélesztette az autóvásárlás iránti érdeklődést.

¹³ Egy 1973-as VAZ 2101-ért (Zsiguli) fizetendő 5500 rubel 3,5-szerese volt az átlagos szovjet dolgozó éves keresetének; egy 1977-es Moszkvics 2140 ára „egy átlagos, kétkeresős család 20 havi jövedelmével egyezett meg”. See John M. Kramer: „Soviet Policy Towards the Automobile”, *Survey*, 22, no. 2 (1976), 20.; Toli Welihozkiy: „Automobiles and the Soviet Consumer”, in: *Soviet Economy in a Time of Change, a Compendium of Papers submitted to the joint Economic Committee, Congress of the United States* (Washington, D. C., US Government Printing Office, 1979), 822. Egy 1978-as és egy 1983-as felmérésben az autókereskedők jelentették, hogy az autóvásárlók beszámolóik szerint átlagosan nyolc év alatt tudták egy új kocsi árát félrerakni. G. N. Andrijenko: „Legkovoj Avtomobil v semje”, *Ekonomika i organizacija promüslennogo proizvodstva*, vol. 21 (1985), 111.

¹⁴ Pyle: „Private Car Ownership and Second Economy Activity”, 42–45.; O'Hearn: „The Consumer Second Economy”, 220–21. M. R. Zezina orosz történész rámutat, hogy „Ennek következtében valószínűleg az autók jelentették a szovjet fogyasztói piac egyetlen olyan árucikkét, amely élete során tulajdonostól tulajdonoshoz vándorolt, és amelynek piaci ára volt.” Lásd M. R. Zezina: „Avtomobilizacija v SZSZSZR: ot igyeji do realizaciji”, (7. old), még ki nem adott tanulmány, mely „Az autós forradalom: automobil és társadalom 1945 óta” címmel a Német Történeti Intézetben Moszkvában, 2007. február 16–17-én rendezett konferencián hangzott el.

¹⁵ Donald D. Barry – Carol Barner Barry: „Happiness is Driving Your Own Moskvich”, *New York Times Magazine*, April 10, (1966), 48.; *A volánnál*, no. 1 (1978), 17. Összehasonlításképpen: az Egyesült Államokban az autók és a javítóállomások aránya 1972-ben 800:1 volt. *MVMA Motor Vehicle Facts and Figures '78* (Detroit, MVMA, 1979), 68.

¹⁶ *A volánnál*, no. 3 (1968), hátlap; no. 4 (1968), 17.; no. 5 (1968), 12.; Andrijenko: „Legkovoj Avtomobil”, 109., 115. Andrijenko azt állítja, hogy 1980–1982 között az alkatrészek gyártása kilenc százalékkal esett vissza.

¹⁷ A miniszteri tervekről lásd Rosszjiszkij Goszudarsztvennij Arkhiv Ekonomiki (RGAE), f. 398 (Automobilgyártási Minisztérium), op. 1, d. 12, ll. 70–82; op. 2,

d. 11, II. 1–32, ARCHIVE CITATIONS. A VAZ terveiről lásd *Pravda*, 1971. július 24., 3.; *Izvesztija*, 1972. április 13., 4. A szervizközpontokról lásd Rafaelj Davidovics Kiszljuk: „Avtozavod i avtoszervisz”, in: VAZ, *sztrancij isztorii* (Togliatti, OAO Avtovaz, 1997), vol. 1, 156–60.; R. D. Kiszljuk: „Otkrütije avtoszervisza v sztranye. Szozdanije novih otnosenijji cselovek – avtomobil”, in: *Szbornik trudov II. Vszerosszjiszkoj naucsnoj konferenciji „Isztorija OAO »AVTOVAZ«: uroki, problemü, szovremennoszty”* (Togliatti, OAO Avtovaz, 2005), 261–64.

¹⁸ V.ö. János Kornai: *Economics of Shortage* (Amsterdam, North-Holland, 1980), Volume A (különösen 115–25.), magyarul: Kornai János: *A hiány* (Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1980); és Richard Portes: „Macroeconomic Equilibrium and Disequilibrium in Centrally Planned Economies”, *Economic Inquiry*, vol. 19, no. 4 (1981), 559–578.

¹⁹ Susan E. Reid: „The Khrushchev Kitchen: Domesticating the Scientific-Technological Revolution”, *Journal of Contemporary History*, vol. 40, no. 2, 314.

²⁰ M. Alexeev: „Underground Market for Gasoline in the USSR”, *Berkeley-Duke Occasional Papers on the Second Economy in the USSR*, no. 9 (Washington, D.C., 1987), 17. Kazahsztánban 1976-ban a magánautósok által elhasznált üzemanyag és kenőanyag csak kb. 20%-a származott hivatalos forrásból. O’Hearn: „The Consumer Second Economy”, 221.

²¹ *Izvestija*, 1965. január 28., 3.

²² Telefonos beszélgetés „Vagyimmal”, 2004. június 9. Barry – Barry: „Happiness is Driving”, 48.

²³ AVTOVAZ *mezdsu proslüm i buduscsm. Isztorija Volzsszkogo avtomobilnogo zavoda 1966-2005 gg.*, R. G. Pikhoja, ed. (Moszkva, RAGS, 2006), 250–51. 1985-ben a *Narodnoje hozajstvo SZSZSZR* (Moscow, Finanszü i Sztatizisztika, 1986) 413. oldalán közölt adatai szerint az ipari munkások és alkalmazottak havi jövedelme átlag 190 rubel volt.

²⁴ *A volánál*, no. 1 (1986), 18–19.; interjú „Szásával” 2004. szeptember 13-án Moszkvában. Hogy vajon az acélpiaç sikerét a félreeső helyszín vagy az a tény garantálta, hogy két szovjet köztársaság határán feküdt (ami bonyolította volna a jogszerű fellépést), nem világos. Egy ilyen bazárban történt alkatrészbizárlásról irodalmi beszámólót ad Leonyid Lihogyjev: *Ja i moj Avtomobil* (Moszkva, Szovetskij pisztatjel, 1972), 208–12.

²⁵ Lihogyjev: *Ja i moj Avtomobil*, 208.

²⁶ Peter Wiles: „What We Still Don’t Know About the Soviet Economy”, in *The CMEA Five-Year Plans (1981-1985) in a New Perspective: Planned and Non-Planned Economies* (Brussels, NATO, 1982), 129.

²⁷ Köszönettel tartozom Andrej Sljahtyernek, amiért megosztotta velem még publikálatlan tanulmányát, „Manning (and Mining) the Arteries of Soviet Trade: Recollections of a Soviet Truck Driver”, ebben olvasható a Goldsteinnel 2003 novemberében Chicagóban készített beszélgetése is. További adalékokkal szolgál a teherautó-sofőrok megszokottól eltérő tevékenységéről Lewis H. Siegelbaum: *Cars for Comrades: The Life of the Soviet Automobile* (Ithaca, Cornell University Press, 2008), 198–99. és 218–22.

²⁸ Alexeev: „Underground Market for Gasoline”, 1–25.; O’Hearn: „The Consumer Second Economy”, 221.; F. J. M. Feldbrugge: „Government and Shadow Economy in the Soviet Union”, *Soviet Studies*, vol. 36, no. 4 (1984), 534–35.

²⁹ Interjú „Vagyimmal”. Lásd még Konstantin Simis: *USSR, the Corrupt Society: the Secret World of Soviet Capitalism* (New York, Simon and Schuster, 1982), 186.

³⁰ Lásd James R. Millar: „The Little Deal: Brezhnev’s Contribution to Acquisitive Socialism”, *Slavic Review*, vol. 44, no. 4 (1985), 694–706.

³¹ Ez fő témája Alexei Yurchak: *Everything Was Forever Until It Was No More: The Last Soviet Generation* (Princeton, Princeton University Press, 2006) című könyvének.

³² Kazbek Iszmagilov [Stanislaw Malozemov]: *Roszkosnyij Avtomobil: povesty-felton i humoriszticeszkije rasskazü* (Taskent, Zazusü, 1984), 105–06.

³³ A film cselekménye azon a helyzeten alapul, hogy a múzeumi dolgozók garázs-szövetkezetének négy tagja kizsorul a garázból helyhiány miatt. A *Volánnál* című lap (no. 1 [1978], 17.) közölt egy cikket a moszkvai parkolóhely-hiányról, s ez adhatta a film alapötletét.

³⁴ Interjú „Szásával”, 2004. szept. 18., Moszkva. Ha az utas becsatolta a biztonsági övét, azt úgy értelmezték, hogy nem bízik a vezetőben.

³⁵ V. T. Jefimov és G. I. Mikerin: „Avtomobilizacija v razvitom szocialiszticeszkom obsceszte”, *Szociologiceszskije isszledovanija*, no. 1 (1976), 134.

³⁶ *Lityeraturная gazeta*, no. 38 (1978), 12.; Andrijenko: „Legkovoij Avtomobil”, 112. Csak a (nem egészen pontos) összevetés kedvéért: az Egyesült Államokban az 1964-es teljes kapacitás 24%-ára becsülték a házilag os autójavítást. Kevin L. Borg: *Auto Mechanics: Technology and Expertise in Twentieth-Century America* (Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2007), 128.

³⁷ Zezina: „Avtomobilizacija”, 8.

³⁸ A technikatörténetben a karbantartás szerepéről lásd David Edgerton: *The Shock of the Old: Technology and Global History Since 1900* (Oxford, Oxford University Press, 2007), 75–102.

³⁹ Kristen Haring: „The »Freer Men« of Ham Radio: How a Technical Hobby Provided Social and Spatial Distance”, *Technology and Culture* vol. 44 (2003), 734–61. Lásd még Steven M. Gelber: *Hobbies: Leisure and the Culture of Work in America* (New York, Columbia University Press, 1999), 268–94. Gelber használja az „elvárt pihenés” fogalmát, mely kitűnően ragadja meg a szükséglet és a választás, valamint a javítás és a hobbi közös gyökereit.

⁴⁰ Lásd Richard Schweid: *Che's Chevrolet, Fidel's Oldsmobile: On the Road in Cuba* (Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2004); továbbá Jojada Verrips és Birgit Meyer: „Kwaku's Car: The Struggles and Stories of a Ghanaian Long-Distance Taxi-Driver”, in Miller: *Car Cultures*, 153–84.

⁴¹ Mark Thomson: *Makers, Breakers, and Fixers: Inside Australia's Most Resourceful Sheds* (Sydney, Harper Collins, 2007), 120. Lásd még Linley Walker: „Under the bonnet: car culture, technological dominance and young men of the working class”, *Journal of Interdisciplinary Gender Studies*, vol. 3, no. 2 (1998), 23–43.

⁴² M. P. Zezina: „Masszovaja avtomobilizacija v SZSZSZR: ot igyei do realizacii”, meg nem jelent tanulmány. A vizuális változatról – amikor is egy, a kocsija alatt fekvő férfi lába látható – lásd például az *Izvesztija*, 1967. január 1-i számában lévő karikatúrát a 6. oldalon, valamint 1967. január 22., 6. old.

⁴³ Személyes beszélgetés, Irina Szandomirszkaja, Stockholm, Svédország, 2008. április 7. Kristen Haring jegyzi meg az amerikai amatőr rádiósokkal kapcsolatban, hogy „amikor a férfiak úgy döntenek, hogy rádión beszélgetnek egymással, ahelyett, hogy jelen lévő házastársukkal beszélgettek volna, a feleségek arról számoltak be, hogy afféle vetélytársnak tekintik a műszert a férjük figyelmének elnyeréséért folytatott küzdelemben”. Haring: „The »Freer Men«”, 744.

⁴⁴ Rebecca Kay: *Men in Contemporary Russia: The Fallen Heroes of Post-Soviet Change?* (Aldershot, Ashgate, 2006), 79.

⁴⁵ Lásd például V. A. Versigora: *Avtomobili „Zsiguli” modelej VAZ 2101, 2102, 21011: Usztrójstvo i remont* (Moszkva, Transport, 1984).

⁴⁶ A példák *A volánnál* című újságból valók, no. 7 (1978), 20–21.; no. 4 (1982), 26.; no. 7 (1982), 30.; no. 1 (1990), 28.; no. 2 (1990), 28.; no. 12 (1990), 26.

⁴⁷ Lásd a Vlagyimir Arkusával, a társszerkesztővel készült interjú arról, hogyan ismerkedett meg az autóval az 1960-as és az 1970-es években. *A volánnál*, no. 3 (2002), 132–34. A hadsereg is gyakorta képzett ki fiatalembereket autószerelőnek, miként „Szását” is (interjú 2004. szept. 13.).

⁴⁸ A nemek viszonyáról szovjet módra és egyébként lásd R. Connell: *Gender and Power: Society, the Person and Sexual Politics* (Cambridge: Polity Press, 1987), 92–100.; Sarah Ashwin: „Introduction: Gender, State, and Society in Soviet and Post-Soviet Russia”, in Sarah Ashwin ed.: *Gender, State, and Society in Soviet and Post-Soviet Russia* (London, Routledge, 2000). A női villamos-, autóbusz- és metróvezetőkről lásd E. B. Gruzdeva és E. S. Csertyihina: *Trud i buty szovetszkij zsenščin* (Moszkva, Politizdat, 1983), 21. Fix útvonalakat, a viszonylag alacsony béreket és a depóban dolgozó férfi szerelőket emlegették a leggyakoribb okokként, amiért a járművezetők között kiemelkedő számban vannak képviselve a nők.

⁴⁹ Az idézet Walker: „Under the bonnet” című művéből való (23. old.).

⁵⁰ *A volánnál*, no. 10 (1979), 5.

⁵¹ Kay: *Men in Contemporary Russia*, 34–35., 91–92., 133. Az autójavításon kívül az autóversenyzés volt egy olyan tevékenység, melyet apa és fia is együtt végezhetett. Lásd például Szergej Kuhtyerin: „Fathers and Patriarchs in Communist and Post-Communist Russia” című művében „Alekszandr 2” megjegyzését, idézi Sarah Ashwin ed.: *Gender, State and Society in Soviet and Post-Soviet Russia* (London, Routledge, 2000), 81.

⁵² Az angol „car + shed = garage” (autó + sutfi = garázs) szó kialakulásáról lásd Thomson: *Makers, Breakers & Fixers*, 120. A „shed” szó csúrt, pajtát is jelent (a fordító megjegyzése).

⁵³ Lásd például G. Csarneckij és L. Panov: „Garazsi v zsilih kvartalah”, *Arhitektura SZSZSZR*, no. 4 (1958), 16–20.; *Zsiliscso-kommunalnoe hozjajstvo*, no. 8 (1964), 28.

⁵⁴ *Krokogyl*, no. 15 (1960), 8.

⁵⁵ Howard Norton: *Only in Russia* (Princeton, Van Nostrand, 1962), 117.

⁵⁶ Steven E. Harris: *Moving to the Separate Apartment: Building, Distributing, Furnishing, and Living in Urban Housing in Soviet Russia, 1950s–1960s* (Ph.D. disszertáció, University of Chicago, 2003), 398., 438–39.

⁵⁷ Ulf Mellström: *Masculinity, Power and Technology: a Malaysian Ethnography* (Aldershot, Ashgate, 2003), 115.

⁵⁸ Thomson: *Makers, Breakers & Fixers*, 210.

⁵⁹ Haring: „The »Freer Men«”, 753.

⁶⁰ „In pictures: Murmansk’s gorgeous garages. Beauty or beast?” BBC News at http://news.bbc.co.uk/2/shared/spl/hi/pop_ups/06/business_murmansk0s_gorgeous_garages/html/1.stm. (Megjelent 2007. február 8.). Köszönettel tartozom Andrew Paul Janconak, amiért erre a forrásra felhívta a figyelmemet.

⁶¹ *Izvesztija*, 1977. auguszt 6., 2.

⁶² Sergei Zhuravlev: „History of Soviet Fashion and Design Institutions”, publikálatlan tanulmány, mely elhangzott 2008. április 7-én a svédországi Södertörn Egyetemen rendezett szemináriumon: „Brezhnev’s Little Deal: The Beginning of the End of the USSR”.

⁶³ P. Volin: „Kogda tyecsoť »Volga«”, *Lityeraturnaia gazeta*, no. 38 (1978), 12.

⁶⁴ Lihogyjev: *Ja i moj Avtomobil*, 9., 150., 219–25., 243–56. Ezt a regényt – és az összes többi szépirodalmi művet – nem úgy tekintem, mint a szovjet valóságot

készségbevonhatatlan dokumentumait, hanem mint a valóságról folytatott, hivatalosan tolerált vagy elismert diskurzus elemeit.

⁶⁵ Andrijenko: „Legkovoij Avtomobil”, 111.

⁶⁶ L. A. Gordon és A. K. Nazimova: *Rabocsij klassz SZSZSZR, tendencijij i perspektivü szocialno-ekonomicsseszkogo razvitija* (Moszkva, Nauka, 1985), 30.; és M. E. Podznyakova: „Obespecsennoszty naszelenija predmetami kulturno-bütoovogo naznacsenija”, *Szociologicseszkije isszledovanija*, no. 3 (1987), 60. Hasznos volna tudni azt is, hogy vajon a férfiak mennyire voltak felülreprezentáltak, de sajnos a rendelkezésre álló irodalom nem szolgál a nemekre vonatkozó adatokkal. Lásd még egy felmérés eredményeit, melyet az azerbajdzsáni Lenkoranban végeztek, ahol azon „értelmiségiek és irodai dolgozók” aránya, akik autót szerettek volna, jóval meghaladta azon ipari munkások és kolhozparaszatok számát, akik szintén vágytak saját autóra. Cs. A. Manszimov: „Izmenenyijja v szisnyennom uklade szemjej lenkoranszkogo rajona”, *Szociologicseszkije isszledovanija*, no. 3 (1981), 105.

⁶⁷ Lásd Lesley Hazleton: *Confessions of a Fast Woman* (Reading, Mass., Addison-Wesley, 1992), 120–24.; Kevin Borg: *Auto Mechanics: Technology and Expertise in Twentieth-Century America* (Baltimore, Johns Hopkins Press, 2007), 4–5., 170–171.

⁶⁸ Douglas Harper: *Working Knowledge: Skill and community in a Small Shop* (Chicago, University of Chicago Press, 1987), 135., 146., 187., 194.

⁶⁹ Borg: *Auto Mechanics*, 172., 174.

⁷⁰ A. Jarovikov et al: „V prodazse – Avtomobil”, *Szovetszkaja trgovlja*, no. 5 (1974), 26.; Andrijenko: „Legkovoij Avtomobil”, 112.

⁷¹ Vladimir Voinovich: *The Anti-Soviet Soviet Union* (San Diego, Harcourt Brace Jovanovich, 1985), 5–6.

⁷² Azzal kapcsolatban, hogy 1960–1976 között mintegy 11 millió szovjet turista látogatott el Kelet-Európába, John Bushnell megjegyezte, hogy „A szovjet polgárok számára Kelet-Európa mint külső hasonlítási alap sokkal érthetőbb és elérhetőbb volt, mint a Nyugat.” Lásd John Bushnell könyvét: *New Soviet Man Turns Pessimist*, 191–92.

⁷³ *A volánnál*, no. 9 (1987), 5–6.; „O kooperaciji v SZSZSZR” in V. F. Jakovlev ed.: *Kooperativü szegodnya i v buduscsem* (Moszkva, Jurid. Lit., 1989), 253–88.; Misha Belkindas: „Privatization of the Soviet Economy under Gorbachev II: 1. The Campaign against Unearned Income. 2. The Development of Private Cooperatives”, *Berkeley-Duke Occasional Papers on the Second Economy in the USSR*, no. 14 (Washington, D. C., 1989).

⁷⁴ A fejleményekről lásd még Siegelbaum: *Cars for Comrades*, 254–58. A női vezetők megjelenéséről és a férfiak e jelenséggel kapcsolatos reakcióiról lásd Jelena Csinyajeva: „The Politics of Gender in Russia”, *Russia and Eurasia Review*, vol. 2, no. 5 (2003), www.jamestown.org/publications_details.php?volume_id=16&i (Ápril 11. 2008).

(Eredeti megjelenés: Technology and Culture, Volume 50. Number 1, 2004. január)

(Fordította: Baráth Katalin)