

Bezsényi Tamás

„Kisdedet álmodik a vasöntő az ércformákba”¹ A Kádár-korszak gyári munkásai közötti együttműködés a fusizás révén²

A Kádár-korszak gyári munkásaival foglalkozó történeti munkák leginkább egyes üzemeken vagy egy-egy településen keresztül mutatták be és elemezték a dolgozók hétköznapijait (Horváth 2004, Bartha 2009, Horváth et al. 2003). Az alábbi írásomban ugyanezt az utat kívánom követni, csak a Csepel Autógyár munkásairól kívánok beszélni. Egyfelől azért, mert a szakirodalom alapján igazolva látom Kemény István nézetét (Kozák, Kemény 1970, Kemény, Kozák 1971), miszerint korántsem egységes, hanem gyárak szerint elkülönült és változó képet adó „munkásságokról” beszélhetünk a korszakban. Másfelől témám, az üzemi munkások fusizása, habár országos szinten megfigyelhető volt, de országrészenként eltérő lehetőségekkel valósult meg.

„Eltárs, a csákányt... ellopta valaki!”³ – A munkások fusizása, illetve annak fogalmi problémái

A Csepel Autógyár egykori dolgozóival készített interjúk és levéltári anyagok alapján arra keresem a választ, hogy a munkások a propaganda által gyakorta hangoztatott „*tiéd a gyár, magadnak építed*”⁴ jelszót miként valósították meg. Milyen fajta informális út volt alkalmas a törvényi vagy rendeleti szabályozás kikerülésére, vagyis a fusizás végrehajtására. Ennek kifejtése lehetőséget ad arra, hogy bemutathassam, az önös érdekét néző fusizó munkás képe valójában kritikátlanul megmaradt, miközben a fusizás társadalmi feladatban végzett, szintén önérdemet is szolgáló munkához is kapcsolódott.

Leginkább viszonyossági alapon, saját környezetük élhetőbbé tétele érdekében a gyári munkások hajlandóak voltak például a községek, települések utcáinak betonozására. A lakodalmakhoz, disznóvágásokhoz szükséges eszközök előállítása és beszerzése hosszú távon is megérte a dolgozóknak a fusizás kockázatát. Így a kiépülő politikai rendszer eleinte hiányzó, és a hatvanas években is rosszul működő szociális rendszerét pótolták ki saját lehetőségeik szerint.

A fusit úgy definiálom, mint a dolgozónak a hivatalos munkaideje alatt, illetve azon túl végzett munkáját, és az így előállított terméket, amely saját, családi vagy baráti használatra készült. Egy hosszabb idézet segítségével szeretném megmagyarázni, hogy mi a különbség a fusizás, a maszekolás és a lopás között.

„K. L. a 3-as üzemben dolgozott, villanyszerelő volt. Olyan transzformátorhoz jutott, ami a 220 voltot leredukálta 24 voltra. Valamelyik darustól szerezte, azt hiszem... mert a 3-as üzem a daruüzem volt. Odaadta nekem, hátha én tudok vele kezdeni valamit, neki nagy szüksége nem volt rá, és egyébként se tudta kihozni a gyárból. A transzformátor vasmagja, vagyis a dinamólemezek ugye redukáltak vagy transzformáltak. Én elvittem a tekercselőkhöz és megkértem az egyiküket, az meg áttekercselte hegesztőtrafőra. Regie munkában (am. nem teljesítménybérben, üzemfenntartóként karbantartó és átalakító munkákat végeztek)

¹ József Attila: *Külvárosi éj* című költeményének alábbi versszaka („A raktár megfeneklett bárka, / az öntőműhely vasladik / s piros kisdedet álmodik / a vasöntő az ércformákba.”) plasztikusan idézi meg a nehéz gyári körülmények között is megmaradó emberi fantáziát, melyet a szakipari munkákat szemlélve is tetten érhetünk.

² Itt szeretnék köszönetet mondani Sándor P. Tibornak és Veress Dánielnek a munkámban nyújtott segítségükért.

³ Hofi Géza: *Építem a csatornát* című előadása (1976, internetes elérhetőség: <http://www.youtube.com/watch?v=6jF0w-M7aEo>) (utolsó letöltés: 2012-08-30)

⁴ *Vasas ne hagyj magad! : Versenyezz a 3 éves tervért! : Tiéd a gyár! : Dolgozz érte! : Légy élmunkás!* Szikra, Budapest, 1948.

dolgoztak, szóval nem volt nagy kérdés tőlük. Így otthon is tudtam volna hegeszteni (ti. az interjúalany teljesítménybéres, minősített hegesztőként dolgozott a gyárban), ha bedugom a 220-ba. De hogy jön ki? Volt egy sofőr, aki a szemetet vitte a szigethalmi szeméttelre, hát ő hozta ki. Cserébe megcsináltam neki a teraszát, hegesztettem korlátokat és tetőt is neki. Már nem él, de nemrég találkoztam a lányával a piacon, vásárolt tőlem és mondom neki, hogy én ismerem őt, én csináltam az apjának a teraszt. A lány csak nézett, elkerekedett a szeme: »Azt hittem, azt Apu úgy vette!« Jól megnevetetett!»⁵

Fusinak tekintem a hegesztő trafó létrehozását, és kivitelét a gyárból, viszont az ezért végzett ellenszolgáltatást, a teraszépítést, maszekolásnak.

Maszekolásnak az iparendély hiánya ellenére elvállalt nagyrészt kisipari munkavégzést hívták. Kellér Dezsőnek (1982: 32) köszönhető a szó megalkotása, amely a hetvenes évekre országosan elterjedt.⁶ A korabeli büntetőtörvénykönyv nem szankcionálta a fusizást, minden ilyen tevékenységet lopásként értelmezett, de a fusi megértése miatt szükség van az ilyen fajta lopások megkülönböztetésére.

A *Fényszóró*, az autógyár üzemi lapjának egyik cikke („*Hogy a tolvajok ne károsíthassák a nép vagyont*”) különbséget tesz a lopás és az eltulajdonított anyaggal végzett munka között. „*Sok az úgynevezett »szarka« a gyárban és sok a fuserálás*”⁷ – állítja a cikk szerzője. Csövek, csavarok, láncok, szerszámok és a végtelenségig sorolható egyéb alkatrészek kivitele a gyárból lopás volt,⁸ ám ha a gyári anyagokat felhasználva fuserált a munkás valamit, az a későbbi kilopás esetén is „csak” fusinak minősült a cikk írója szerint, hiszen egy kész papírvágó késben a kapus hogyan ismerhetné fel az egykori gépi fűrészlapot?

Kérdés, hogy tekinthetjük-e fusizásnak, ha gyárból kilopott eszközökből, alkatrészekből otthon készített a munkás valamit. Egy interjúrésztlet alapján amellet kívánok érvelni, hogy ez inkább maszekolás volt. „*Járműgyárban nekünk kellett a teherautó fék-levegő rendszerét kialakítani. Ezt a csövet először méretre szabták, hajlították, majd anyát tettek rá, amit rápréselték. Egy alkalommal malactápért mentünk Szigethalomra a takarmányboltba. Mit látok? A kerítés, az utcai kerítés ebből van készítve, az egész utcai kerítés! Ismertem az anyagot, de senkinek nem tűnt fel, senki nem tudja ma sem. Egyébként ilyenre mondta a csoportvezetőm, ha egy szögvasból levágunk egy nagyobb darabot, mint a fele, akkor még nem biztos, hogy a kisebb a hulladék?*”⁹

A fenti esetben azt látjuk, hogy a kilopott eszközök inkább csak előregyártott alapanyagként kelletek egy maszek munkához. A későbbiekben bemutatandó betonkeverő példája kapcsán úgy vélem, az tekinthető fusizásnak, ha a gyárban elvégeznek annyi munkát például egy betonkeverőn, amennyit tudnak, majd ezután kilopják, és a további munkát már kinn végzik el. Ha viszont a munkavégzés nagy része a gyárkapuján kívül történik, azt inkább maszek munkának tekintem.

A fusizás definíciójába nem fér bele a jogtalan gépjárműhasználat. Habár az interjúalanyok említettek olyan eseteket, amikor a gépjárműkiadó egy kisebb összeg fejében egy éjszakára elengedett egy gyári buszt, hogy lakodalmasokat szállítson.¹⁰ Illetve a *Fényszóró* is írt olyan munkásról,¹¹ aki mellékes jövedelemre tett szert munkaidő alatti és

⁵ Interjú B. M. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2012.02.23. – készítette: Bezsenyi Tamás.

⁶ Barátja, Kádár László a priszekerek (privátszektor) nyomorúságos helyzetének taglalásával fogadta a Brazil Kávéházban. Mikor visszakérdezés után megértette, mit jelent a szó, lefordította magában, és még aznap esti konferansziéjában fel is használta.

⁷ *Fényszóró* – A Csepel Autógyár dolgozóinak lapja. 1957. december 4. 3. o.

⁸ *Fényszóró* – A Csepel Autógyár dolgozóinak lapja. 1958. február 19. 2. o.

⁹ Interjú Z. R. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2012.02.20 – készítette: Bezsenyi Tamás.

¹⁰ Interjú H. Gy. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2011.11.07. – készítette: Bezsenyi Tamás; Interjú F. L. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2011.10.01. – készítette Bezsenyi Tamás.

¹¹ *Fényszóró* – A Csepel Autógyár dolgozóinak lapja. 1957. október 2. 4. o.

azon kívüli fuvarozással. Utóbbi esetben, mivel szállítási csoportvezetőről van, szó felmerül a fusi lehetősége, hiszen a hivataloshoz hasonló munkát végzett, de ezt inkább maszekolásnak tekintem.

Nem fusizás a szerszámokkal való trükközést. Itt az interjúalanyok között közkedvelt törött fúró esetére gondolok.¹² A munka közben eltört fúró egyik darabját a munkás visszaadja a szerszámkiadónak, aki felvezeti a dolgozó szerszámlapjára a régi visszavételét, és az új kiadását. Napokkal vagy akár hetekkel később a törött fúró másik darabját is visszaviszi a munkás, és kap helyette másikat, de azt már nem vezetik fel a szerszámlapjára. Két okból: vagy megegyezik a szerszámkiadóval, vagy a második darabot egy másik kollégának adja vissza, és jelzi, hogy korábban már felvezették a lapjára a cserét, csak még nem cserélték ki. Az eddigi értelmezést követve ezt nem tekintem fusinak, inkább *trükközésnek*. Ennek egy másik formája, mikor saját, régi szerszámaikat hozták be, és cserélték ki újakra.

Az alkatrészekkel, fémeszközökkel és egyéb üzemi anyagokkal történő elszámolás következetlenségei lehetővé tették az ilyenfajta trükközéseket. Az üzemi lap is többször foglalkozott az átláthatatlan és kezelhetetlen ellenőrzéssel, ami miatt lehetetlen a felelősök megnevezése.¹³

A Kádár-korszak munkásait kutató, szerzőpárosként dolgozó Héthy Lajos és Makó Csaba (1972: 150-155) kutatásuk alapján azt állították, hogy a maszekolás, vagy bármilyen fusizás csupán a betanított munkások között fordult elő, az irányadónak tekintett szakmunkások esetében nem (Héthy, Makó 1972: 150-151). Saját interjúim alapján ezt kívánom cáfolni, mivel az alanyaim többsége éppen szakmunkás mivolta révén volt képes jó minőségű termékeket előállítani fusiban.

„Kezdetben... nem volt Csepel-autó, amely megkönnyítette volna a munkát”¹⁴ – A gyár létrejötte és későbbi fejlődése

Szigethalom és Szigetszentmiklós határában 1949-ben alapították a Csepel Autógyárat. Az üzemalapítás előzményekre támaszkodott, ugyanis már folyt gépgyártás a második világháború előtt ugyanitt működő Dunai Repülőgépgyárban. Az államosítás után viszont beszüntették a repülőgyártást, és átálltak a tehergépkocsik készítésére. A telephelyeket és az eszközparkokat megtartva 1949. november 3-án a Népgazdasági Tanács határozata alapján a telephelyeket és az eszközparkokat átvéve jött létre az új szocialista nagyvállalat. Az alapítók között volt „*Rákosi Mátyás sógornője, a szovjet műegyetemet végzett és később a gyár első vezérigazgatójának kinevezett Bíró Ferencné.*” (Kiss 2007: 53) A kezdetekben alig négyszáz fős munkáskollektíva az ötéves tervnek és a hadsereg elvárásainak megfelelően azonnal elkezdte tehergép-, vontató-, és szállítójárművek gyártását, de a gyár felépítése 1952-ig tartott el (Kiss 2007: 54). A dolgozói létszám meghaladta a kilencezer főt a Rákosi-korszak végére. Ám ezt leginkább a vállalat működéséért, és az ügyintézésért felelős hivatali dolgozók felvétele duzzasztotta fel.¹⁵

A gyár teljes felépülésével egy időben jött létre a szociális osztály a gyáron belül. A gyár első öt évét feldolgozó munka (A húszezredik... 1954) a kor elvárásainak megfelelően nem foglalkozik azzal, hogy a szociális osztály már a létrejöttékor több éves lemaradásban volt, főként a munkások lakáslehetőségeit és annak minőségi feltételeit illetően. A gyár

¹² Interjú B. M. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2012.02.23. – készítette: Bezsenyi Tamás; Interjú T. Z. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2012.01.30. – készítette: Bezsenyi Tamás; Interjú Sz. K. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2011.06.02. – készítette: Bezsenyi Tamás.

¹³ *Fényszóró – A Csepel Autógyár dolgozóinak lapja*. 1958. február 19. 3. o.

¹⁴ *Fényszóró – A Csepel Autógyár dolgozóinak lapja*. 1957. október 23. 1. o.

¹⁵ MOL, XIX-A-30-a. 57. doboz. 602/1953. Csepel Autógyár iratai 1950–1953. A vezetés részletesebb kritikáját adja: Kiss (2007: 54-55).

vonzáskörzetében található településekről érkező munkások lakásfeltételei szintén problémát jelentettek az indulást követően is. Valamivel több, mint száz szigetszentmiklósi munkás dolgozott 1950-ben, az autógyárban.¹⁶ Ezt részben magyarázza, hogy 1951-ben a város lakosságának 75%-a a mezőgazdaságban dolgozott. A teljes képhez azonban hozzátartozik, hogy az államosítások előtt még a lakosság 52% űzött iparos, nagyrészt kisipari tevékenységet.¹⁷

A népszámlálási adatok szerint Szigethalom lakosai jobbára a Kádár-rendszer kezdetétől vettek részt nagyobb arányban a Csepel Autógyár munkájában. Az 1960-as adatok szerinti 2826 fős lakosságból 1003 fő végezte munkáját a lakóhelyén. Ebből Kiss András arra következtet, hogy akkor ez a megközelítőleg ezer fő mind a Csepel Autógyárban vállalt munkát, ám kihagyja a számításból a Pestvidéki Gépgyár munkaerő-szükségletét, illetőleg földrajzi közelségét.

A bejáró munkások meghatározó szerepet játszottak a gyár életében. Az ötvenes évek közepén a Csepel Autógyár központi gyártelepére már majdnem ötezer munkás járt be, ebből a valószínűsíthetően majdnem ezerötszáz fő Ráckeve és Szigetszentmárton, vagyis a Csepel-sziget déli része felől.¹⁸

Az Autó- és Traktoripari Tröszt (ATIT) átfogó vizsgálatot készítettek a Csepel Autógyár lakáspolitikájáról, és az annak helytelenségét megállapító dokumentumok jól mutatták, hogy a Csepel-szigeten elszórt települések átfogó lakás- és szociálpolitika hiányában a Kádár-korszak első felére sem tudtak javítani helyzetükön.¹⁹

„Menjünk... patronálni... önként... ha már szóltak... úgy igazán önként!”²⁰ A társadalmi munka és a fusizás összekapcsolása

A társadalmi munka alatt a Kádár-korszakban egyaránt érthetünk politikai közgazdaságtani értelemben vett társadalmi munkamegosztást (Héber 1966), illetve állami erőforrás részleges vagy teljes hiányában is megvalósuló közérdekű munkát (akár falusi közösségekben, vagy városi lakónegyedekben). Több fajta munka is elképzelhető ilyen címszó alatt, például termelőmunka végzése adott TSZ számára, vagy gyermekotthonokban lakókkal való délutáni foglalkozás, illetve a lakókörnyezet rendbetétele, fejlesztése is lehetséges volt.

A német *pfuscher* szó (a.m. 'kontár') magyar nyelvbe eredetileg átkerült származéka a „fuser” (Tótfalusi é.n.). Ennek „*csönkített tövéből keletkezett játsz-tréfas –i képző hozzáadásával*” a fusi (Benkő 1967: 992).²¹ Burget Lajos *Retró szótára* (Burget 2008: 86) csupán definíciót ad meg (gyári anyagból munkások által készített eszközök), viszont valószínűleg egy 1957-es *Magyar Nemzet*-cikkből használták először, mint a titkos szó jelentésétől elkülönítve („nyilvánvaló, hogy nem titkosan, hanem »fusi«-ban ment a felvételezési munka”) (Benkő 1967: 992).²²

1958-ra a kifejezés igeisítése is („*fusiznak*”) nyomtatásba került ugyanazon újságban (Benkő 1967: 992).²³ Jelentőségét mutatja, hogy a szó 1957 végi Ludas Matyi magazinban már megjelent az egyáltalán „*nem szégyenlős*” dolgozó, „*Fusi Zoltán*”, aki „*elvéllal minden*

¹⁶ MOL XXVI-A-1-064/4-1950. 14. doboz (más gyárakkal való összehasonlításhoz lásd: Kiss András: A Csepel Autógyár történetéről. *Múltunk* 2007/2. 56. o.)

¹⁷ MOL XXVI-A-1. 14. doboz. 06481.

¹⁸ MOL XXVI-A-1-06481. 14. doboz. (További bejáró munkásútvonalokról bővebben: Kiss András: A Csepel Autógyár történetéről. *Múltunk* 2007/2. 59. o. Szerepelő 36. lábjegyzet)

¹⁹ Részletesebb magyarázat: Kiss András: A Csepel Autógyár történetéről. *Múltunk* 2007/2. 57-58. o.

²⁰ Hofi Géza: Épittem a csatornát című előadása (1976, internetes elérhetőség: <http://www.youtube.com/watch?v=6jF0w-M7aEo>) (utolsó letöltés: 2012-08-30)

²¹ Első megjelenés: *Magyar Nemzet* 1957. április 17. 7.

²² *Magyar Nemzet* 1957. április 17. 7.

²³ *Magyar Nemzet* 1957. május 9. 4.

e szakmába vágó munkát – pontos kiszolgálás, szolid árak” mellett.

Kevés²⁴ idevágó szakirodalmi referencia miatt a továbbiakban Haraszti Miklós *Darabbér* című munkásbeszámolóját fogom használni, mivel a szerző itt megvilágító példák segítségével beszél a fusizásról. Miután 1969-ben másodszor is kizárták Harasztit az egyetemről rendőri felügyelet mellett kezdett a Vörös Csillag Traktorgyárban dolgozni. Az itt megélt helyzetekből 1972-ben írta meg a könyvét, amiben a Kádár-korszak gyári dolgozóinak hétköznapijait elevenedik meg. A *Magyar Történeti Szövegtár* szerint a fusira a legtöbb utalás László-Bencsik Sándor *Történelem alulnézetben* című szociográfiájában található. Itt nagyrészt a megszólaltatott dolgozók hétköznapijaiban felmerülő apróságokról (késekről, biztonságossá tehető szekrényekről, stb.) esik szó.

A vezetőség számára a fusizásban rejlő kár nem az anyagihiányban nyilvánul meg, sokkal inkább a munkások „elvesztegetett” idejében, ami viszont a dolgozók oldalán időnyereséggént jelenik meg. A fusizás valódi veszélye, hogy láthatóvá teszi, ha az adott munkamennyiség elvégzéséhez nincs szükség a teljes munkaidőre. A gyár vezetése akkor is ezt gondolja, ha a munkás valójában anyag-, vagy eszközhiány miatt megakad a munkájában, és így üti el az időt (Haraszti 1989: 127).

„A fusi haszna már csak azért sem lehet indíték, mert a munkások műhelyhez, géphez, nyersanyaghoz, műszakhoz kötött gyári élete kizárja, hogy azt csinálják meg maguknak, amire valóban szükségük van. Fonák »Csináld Magad« volna – mert az illegalitásban öltene óriási méreteket – ha a gyári munkakörülmények lehetővé tennék a háztartás változatos igényeinek kielégítését. Ebben az esetben valóban kifizetődő volna a fusi, hiszen minden munkás olcsóbban jutna a ház körüli javításokhoz, apró munkákhoz, szerkezetekhez, pótalkatrészekhez.” (Haraszti 1989: 128) Az alábbiakban Haraszti következtetéseit a fusi értelméről levéltári források és interjúk alapján kívánom vitatni. Haraszti egyedül az időbérben dolgozó karbantartók és műszerészek esetében látja a fusizás valószínűségét. A következőkben ugyan nem vállalkozhatok a Kádár-kor összes üzemének szisztematikus elemzésre, azonban a Csepel Autógyár egykori munkásaitól szerzett értesülések alapján állítható, hogy a gyár egyes egységein dolgozóknak bár eltérő módon, de lehetőségük volt különböző eszközök és szerszámok készítésére.

„Az ember nappal vágyva megy a nők után, este meg fusizunk!”²⁵ – Változatok a fusizás témájára

A fusi informális piacával kapcsolatban Haraszti úgy fogalmaz, hogy a „teljesítménybéresek között ritka az önzetlen segítség, a fusiban is csak kölcsönösen képzelhető el a támogatás, de azért nem hoci-nesze ez: nem számítgatjuk a segítség értékét, a ráfordított időt.” (Haraszti 1989: 132) Az interjúk alapján az állítható, a fusi termékek döntő hányadát a munkások egymaguk, vagy kisebb volumenű segítség bevonásával készítették el. A már hivatkozott László-Bencsik Sándor (1975: 28-29) könyvében említett papírvágó kést például gépi fűrészlapból készítették. Jobb minőségű acél lévén, az akkor megvehető anyagokkal szemben a gyáriak felhasználása sokkal racionálisabbnak tűnt.²⁶

Az otthonra készített fusi termékek között az egyik legnépszerűbb a hurkatöltő volt. „A százascsovekbe csináltunk dugattyút. Fogtunk egy fogaskoszorút (az önindítónál ez

²⁴ A társadalmi munkák, patronálási feladatok kényszerű önzetlenségére található inkább példa: Tóth 2007: 84.

²⁵ Hofi Géza: *Épitem a csatornámat* című előadása (1976, internetes elérhetőség: <http://www.youtube.com/watch?v=6jF0w-M7aEo>) (utolsó letöltés: 2012-08-30)

²⁶ Interjú S. L. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2011.12.16. – készítette Bezsenyi Tamás „A Csepel-Autógyárban dolgozók a legtöbben fanyelű kést készítettek, de aki Egerben dolgozott a Bervában, az erdő miatt szinte mindig agancsnyból készített markolatot.” Ez esetben beszélhetünk lehetőség adta divathullámokról. (vö. „divathullámok fedezhetők fel abban is, hogy mi készül fusiban.” Haraszti 1989: 131.)

forgatja meg a főtengelyt – B. T.), amit kiegyengettünk, így lett belőle fogasléc, ezt pedig már gyerekjáték volt megoldani, hogy egy kis fogaskerék előre-hátra mozgassa.”²⁷ „Volt ám olyan kor is, mikor még nem volt ilyen könnyű dolgunk, mert nem volt fogaskerék, a Gyuszinak (a férje) a hasával kellett kinyomnia, úgy hogy a cső másik végén a belet tartania kellett.”²⁸

Az otthoni használatról megkülönböztetem a kifejezetten a feleség számára gyártottat. Húsvágó bárdot a teherautók felfüggesztéséhez használat laprugóból készítettek, egyenesre kovácsolták de, „Olyan erős anyag volt, hogy autogénnel, vagyis gázhegesztővel lehetett lyukat csinálni bele, aztán rézzel kitöltöttük és azon vertünk át csapokat, hogy a nyelet rá tudjuk tenni.”²⁹

A gyári munka sikeréhez, a prémiumhoz sok esetben a fusiban készült fejlesztések is hozzájárultak.³⁰ Az interjúalanyok számos esetben megjegyezték, hogy a prémiumnak köszönhetően tudtak összepórolni egy malacra. Az évenkénti disznóvágáshoz fel tudták használni a fusiban készült hurkatöltőt, illetve az egyéb vágóeszközökkel fel tudták dolgozni az állatot. A fusizásban tett szívességeket pedig színhús vagy disznótoros, disznósajt formájában viszonzni tudták.³¹

Egy 1957-es Csepel Autógyár-i körrendelet az „ellenforradalmi események” bekövetkeztével magyarázza, hogy a „társadalmi tulajdon védelme meglazult”. A fusi ebben a szövegben „tulajdonkiszajátítás”-ként jelent meg, ám mintha nem lenne biztos mire is referál a kifejezés, utána zárójelben felsorolják mire is gondolnak: „ajándékozni, kölcsönözni, használni”.³² Néhány hónappal később egy másik rendeletben viszont az „eltulajdonítás” szó mellett a lopás fogalma is szerepel. A permanens szerszámhiány miatt kialakult vizsgálatba gyanúsítottként felmerülő munkások védekezését az újság úgy interpretálta, hogy „az öltözőszekrényükből lopták el”.³³ A hivatalos fogalmak alapján a munkások csak egymástól „lophatnak”, de a gyári javakat „eltulajdoníthatják” vagy „kiszajátíthatják”. Valószínűsíthetően többről van szó, mint eufemizáló trükkökről, hiszen a finomabbnak ható „engedély nélküli munkavégzés”-t használják a hatvanas évek első felében „a vállalat eszközeivel magán célra szolgáló tárgyak készítésének tilalma” helyett.³⁴ Más szóval az autógyár munkavégzésként tekint a fusira, mégha engedély nélkülinek is titulálja. Habár ez nem jelenti a tevékenység fokozatos emancipálódását, bizonyítja az ilyen típusú munka tömegessé válását.

„Egy tapodtat nem megyünk brigád nélkül!”³⁵ – Önérből közösségi érdek

„Családi ház építések igényelték a legnagyobb feladatot. A gyár legtöbbször adott teherautót, olcsó térítés ellenében. Evvel aztán kimentünk Lórévre sóderért, a bányából telepakoltuk a kocsit, és abból épült például az Imre bácsi háza.”³⁶

²⁷ Interjú B. J. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2011.09.27. – készítette: Bezsényi Tamás

²⁸ Interjú E. Gy. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2012.03.12. – készítette: Bezsényi Tamás. „A hurkát csak kinyomta az ember, mert csajtos, zsíros volt, jól csúszott, de a kolbász, ahol a hús hideg volt, ott volt nehéz.”

²⁹ Interjú H. Gy. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2011.11.07. – készítette: Bezsényi Tamás

³⁰ Interjú W. R. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2011.05.12. – készítette: Bezsényi Tamás; Interjú S. M. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2011.05.15. – készítette: Bezsényi Tamás; Interjú B. M. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2012.02.23. – készítette: Bezsényi Tamás.

³¹ Interjú B. M. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2012.02.23. – készítette: Bezsényi Tamás; Interjú B. J. 2011.09.27. – készítette Bezsényi Tamás; Interjú S. L. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2011.12.16. – készítette Bezsényi Tamás

³² PML, XXIX. 88. doboz, Csepel Autógyár /1957-1965 – Igazgatói rendelkezések/, 31/1957-es körrendelet.

³³ PML, XXIX. 88. doboz, Csepel Autógyár /1957-1965 – Igazgatói rendelkezések/, 40/1957-es körrendelet.

³⁴ PML, XXIX. 88. doboz, Csepel Autógyár /1957-1965 – Igazgatói rendelkezések/, 5/1961-es körrendelet.

³⁵ Hofi Géza: Építem a csatornámat című előadása (1976, internetes elérhetőség: <http://www.youtube.com/watch?v=6jF0w-M7aEo>) (utolsó letöltés: 2012-08-30)

Betonkeverő készítése volt az egyik legalapvetőbb feladat bármilyen építkezés tervezése előtt, ugyanis „*régen a földön kevertük ki a betont, amíg nem lehetett keverőt csinálni*”. Ezzel a technikával viszont nehézkesen lehetett házakat építeni, a hatvanas évek elején több interjúalanyom rájött, hogy „*a csapágyházat, a fogaskoszorút és a vázat meg tudtuk csinálni odabent a gyárban, de az óacél borítást és a dobot már nem.*”³⁷ Betonkeverő készítése több ember bevonását és együttműködését követelte meg.

A társadalmi haszon elemzése során Ráckeve község tanácsi irataira támaszkodom, mivel járási székhelyként a Csepel Autógyár környéki teleülésekre nyomásgyakorló erővel bírt. Továbbá Ráckeve alapján bemutatható a Csepel Autógyár bejáró munkásainak alapvető azon problémája (Böhm, Pál 1979: 107), miszerint az üzemtől távol, az autógyár korlátozott segítségével, miként tudták saját lakókörnyezetüket modernizálni.

1963 tavaszán a községi tanácsi ülésen B. M. Csepel Autógyár-i munkás és tanácsstag szavá teszi, hogy a Bercsényi utca rendbetételéhez az anyagot kivitték, de aztán eltűnt, és a társadalmi munkát annak hiányában nem tudja megszervezni.³⁸ A. J. tanácsstag válasza, amely elég egyszerű és átfogó ahhoz, hogy a későbbiekben is igaznak bizonyuljon a társadalmi munkát illetően: „*Mindenki a saját körzetének problémáival törődik, azt szeretné megoldani.*”³⁹ Decemberre az utca betonozása befejeződik, de a földet az utcarendezés óta nem szállították el. Ám ez a helyzet senki sem érdekelt a továbbiakban, és meg sem oldódott, mivel parázs vita pattan ki a tanácsülésen R. L. pincér miatt, akit a Vendéglátóipari Vállalat vissza kíván helyezni állásába a ráckevei Duna étterembe, noha A. J. tanácsstag szerint „*magatartása túrhetetlen volt és a sörért magasabb árat számított.*”⁴⁰

1964 tavaszán a tanács elkezdte szervezni az orvosi rendelő megépítését. B. M. tanácsstag egyetért a tervvel és támogatja, hogy a Bercsényi utcába építsék,⁴¹ így könnyen meg tudja szervezni a társadalmi munkát.

A társadalmi munka szintiszta altruizmusával szemben az önös érdek jelentőségét támasztja alá, hogy B. M. a lakhelyéhez közel szeretné felépíteni az orvosi rendelőt. A tanács helyzetfelismerése is fontos, hiszen tisztában van vele, az utca „*helyes*” megválasztásával elősegíti a gördülékenyebb munkát.

A fusiban készült szerszámokkal és egyéb eszközökkel társadalmi munkára kész dolgozók lobbijerejét mutatja az 1965-ös községfejlesztési terv. „*Az orvosi lakásnál társadalmi munka általában csak a földmunkát illetően jöhet számításba... társadalmi munka várható még ennél szakipari munkákat illetően.*” A következő mondatot áthúzták: „*Azonban semmiképpen sem olyan arányban, mint amilyenben a szakközösség javasolta.*”⁴² Tehát hiába változtatták meg utólag az utóbbi mondatot, a tervet a község VB-titkára írta, akinek komoly fenntartásai voltak a Csepel Autógyár-i dolgozók munkájával kapcsolatban.

„*K. K. idős asszony volt, mikor a tanácshoz kerültem. Az orrába beesett az eső, úgy fenn hordta a fejét. Utált engem, ő már a háború előtt is itt volt, de átmentette magát VB-titkárként, igazi úri nő volt, én meg egy Alföldről feljött buta proli voltam a szemében.*”⁴³ A

³⁶ Interjú B. M. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2012.02.23. – készítette: Bezsenyi Tamás.

³⁷ Interjú B. J. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2011.09.27. – készítette: Bezsenyi Tamás.

³⁸ PML XXIII. 818 - a, Ráckeve Község Tanácsának iratai, tanácsülési jegyzőkönyvek 2. tanácsülés 1963. április 11. 2. napirendi pont: egyebek

³⁹ PML XXIII. 818 - a, Ráckeve Község Tanácsának iratai, tanácsülési jegyzőkönyvek 2. tanácsülés 1963. április 11. 2. napirendi pont: egyebek

⁴⁰ PML XXIII. 818 - a, Ráckeve Község Tanácsának iratai, tanácsülési jegyzőkönyvek 10. tanácsülés 1963. december 12. 5. napirendi pont: Kérelmek, bejelentések.

⁴¹ PML XXIII. 818 - a, Ráckeve Község Tanácsának iratai, tanácsülési jegyzőkönyvek 5. tanácsülés 1964. április 16. 2. napirendi pont: 1963. évi községfejlesztési terv átcsoportosítására javaslat.

⁴² PML XXIII. 818 - a, Ráckeve Község Tanácsának iratai, tanácsülési jegyzőkönyvek: 1965-ös községfejlesztési terv 3. o.

⁴³ Interjú B. M. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2012.02.23. – készítette: Bezsenyi Tamás.

felszínen osztályellentétnek látszó problémát azonban jól kitapintható érdekkonfliktus okozta. „*De tartott is tőlem, mert rám jobban hallgattak az emberek.*”⁴⁴ Sokkal valószínűbbnek látszik, hogy a településen korábban meglévő formális és informális hatalmát látta veszélyben.

Elképzelhető, hogy a B. M. által javasolt autóbusz-végállomás áthelyezése összefüggésben volt ezzel a konfliktussal. A település déli részén lakó autógyári munkások számára hasznos fejlesztés évekig váratott magára, hiszen a Járási Tanács VB Építési csoportjának és több más állami szervnek is el kellett fogadnia a tervezetet. 1963 nyarán már több hónapja húzódott az ügy, mikor B. M. először felszólalt annak kapcsán,⁴⁵ 1964 végén már indulatosabban kelt ki magából: „*Az említett autóbusz kérdést nem hagyom abba, meg találom rá a módot, hogy sikerüljön.*”⁴⁶ Árulkodó, és a hatalmi vetélkedést is eldőntő momentum, hogy az autóbusz-végállomás áthelyezésére akkor kerül sor, mikor szükség van az 1968-as költségvetési tervben szereplő bölcsőde felépítésére,⁴⁷ illetve ezzel összefüggésben költséghatékonyság miatt társadalmi munkában végzett föld- és szakipari munkákra egyaránt.

„*Mószér Aranka Brigád!*”⁴⁸ – *A lebukás veszélyei*

A lebukások alapvetően két fajtáját kívánom megkülönböztetni. Habár mindkét formációban saját maguk hasznára tevékenykednek, az első változatban a megszerzett, beszerzett eszközök saját használatra és nem eladás céljából szükségesek.

„*Ha a szalagról lejött a gépkocsi, a repasszállók átnézték, mielőtt kiment a megrendelésre. Akik készre csinálták, azokat hívtuk repasszállóknak. Ami visszajött minőségi hibával, azt sorba vették, aztán kimentek vele a portán ideiglenes rendszámmal. Egy alkalommal visszatelefonáltak, hogy hú jöjjetek értünk, nem tudunk visszamenni. Nem értettük, kiküldtünk egy vonatot, mire visszerék már nagyon kíváncsi voltam mi történhetett. Semmi különös, csak már nem volt benne a motor.*”⁴⁹

A fenti esetet vizsgálat követte, amely kiszivárgott és a gyáron belül botrány kerekedett belőle, több különböző üzemben dolgozó munkás is emlékezett az esetre.⁵⁰ Ebben az esetben a motort a csoportvezető számára kívánták volna ellopni, mivel az otthoni háztájiban végzendő munkákhoz a kistraktorjába akarta beleszerelni.

A Csepel Autógyár üzembiztonsági osztálya „*vigyáz a gyárra, a gyár rendjére és biztosítja a termelés zavartalanságát*”⁵¹, vagyis feladatuknak tekintették a fenti ügghöz hasonló esetek felderítését, és a társadalmi tulajdon visszaszerzését. Az osztály saját bevallása szerint a forradalmat követően félmilliónyi értéket adott vissza a gyárnak. Az anyagpazarlása és a lopás ellen egyfelől megelőző módon lépnek fel, de az üzemi lap szerint a leleplezett

⁴⁴ Interjú B. M. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2012.02.23. – készítette: Bezsenyi Tamás.

⁴⁵ PML XXIII. 818 - a, Ráckeve Község Tanácsának iratai, tanácsülési jegyzőkönyvek 4. tanácsülés 1963. augusztus 20. 3. napirendi pont: III. negyedévi munkaterv vonatkozó részének megtárgyalása

⁴⁶ PML XXIII. 818 - a, Ráckeve Község Tanácsának iratai, tanácsülési jegyzőkönyvek 13. tanácsülés 1964. december 17. 4. napirendi pont: bejelentések, kérelmek.

⁴⁷ PML XXIII. 818 - a, Ráckeve Község Tanácsának iratai, tanácsülési jegyzőkönyvek 2. tanácsülés 1968. március 21. 2. napirendi pont: A tanács 1968. Évi költségvetése és fejlesztési terve

⁴⁸ Hofi Géza: Építem a csatornámat című előadásának (1976) részlete (internetes elérhetőség: <http://www.youtube.com/watch?v=vC7ZV6Cy3nI>) (utolsó letöltés: 2012-08-30)

⁴⁹ Interjú S. G. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2012.02.19. – készítette: Bezsenyi Tamás.

⁵⁰ Interjú B. M. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2012.02.23.; Interjú B. J. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2011.09.27.; Interjú S. L. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2011.12.16. – az interjúkat készítette Bezsenyi Tamás.

⁵¹ *Fényszóró – A Csepel Autógyár dolgozóinak lapja*. 1957. október 23. 3. o.

eseteket meg is torolják.⁵² Habár nincs adat arra, hogy retorikai fogáson túl mit tartalmaz a megtorlás, arra akadt példa, amikor az ellenőrök sem tudták, mit tegyenek.

A lebukás második formája, mikor eladásra loptak ki eszközöket a gyárból. Ehhez kapcsolódik az ellenőrzés és megtorlás problematikája, minthogy a leleplezettek munkásörök voltak.

„Két szolgálatban lévő századparancsnok különböző okokra hivatkozva, hogy ide-oda kell menniük a GAZ autójukkal, tömegszám vitték ki a gyári anyagokat és fusigépeket. Persze ebbe beletartozott az a sumákság is, hogy még a benzinen is kerestek. A Csepel Autógyárban megtankoltak, aztán kint leengedték és újra visszajöttek. Persze közben rengeteg szerszámot, különböző dolgot vittek ki, és nem mellesleg fizettek nekik, hogy vigyék ki. A kapus megnézte, mi van nálam, mint munkásnál, de a munkásöröket senki sem ellenőrizte.”⁵³ A munkásörök privilégizált helyzetüket kihasználva, rá se voltak kényszerülve a rendszer kijátszására. A sumákság jelző használata utal arra is, hogy több interjúalanyom, akik ismerték az ügyet, leginkább ügyességüket emelték ki, mintsem bármilyen más pejoratív jellemzőt. Tóth Eszter Zsófia munkásokkal folytatott oral history típusú kutatásairól írt módszertani cikkében (Tóth 2005: 91) kifejtetlenül⁵⁴ ugyan, de talál példákat a rendszerváltás utáni interjúkban a hétköznapi hősiességre, amelyek különböző módokon (munkásörök lopása esetében, az idézett cikkben a munkásör újságírói tevékenysége) nyilvánultak meg.

„Szegesdrót, alkatrészek, hegesztőpálca. Félre volt nekik téve. Méretre vágott jó dolgok. Járműgyár mellett egy bombagödörben mindig állt a víz, oda dobták be az összeset. Szennyvíz is oda lett beengedve. A bűnjelek oda lettek mind bedobva. Néztek egy nagyot az üzemi ellenőrök, mikor a leszívattyúzták a vizet.”⁵⁵ A bombagödör megléte a második világháború környezetromboló hatásainak kreatív kihasználásán túl azt is mutatja, hogy miután az ellenőrzés elérte a munkásöröket, más módszerrel sem tudták kilopni a bűnjeleket a gyárból. Az interjúalanyok nem tudtak erre egyöntetű magyarázatot adni, lehetséges, hogy a többi ilyen pénzszerzéssel foglalkozó munkáscsoport sem tudta bevállalni, ebben az esetben a munkásörök a kilopás piacán a legerősebb szereplők voltak. A másik esetben a gyár vezetősége értesítette informálisan a többi munkáscsoportot, hogy ne segítsenek nekik.

„Ha nem megyünk, akkor brigáddal nem megyünk!”⁵⁶ – Összegzés

A kádár-kori gyári dolgozók egésze helyett csupán egy adott gyár munkásainál felmerülő önérdékkövető és társadalmi hasznosságot mutató folyamatok kapcsolatát kívántam bemutatni. Éppen azért, hogy láthatóvá váljon: a névleg általuk birtokolt állami tulajdont hogyan használták fel saját, vagyis a dolgozók elvárásainak megfelelően.

„60-as hetvenes években volt a fusi aranykora! Hetvenes évek végére már majd mindenkinek volt pénze, hogy megvegyék, minthogy megcsinálják!”⁵⁷

A fenti idézet alapján a későbbi kutatásaim során megkísérlem a fusizás, a maszekolás és más önérdékkövető magatartás egységes rendszerbe illesztését, illetve a megjelent regionális különbségeket a Kádár-korszak egészében végigkövetni.

⁵² Fényszóró – A Csepel Autógyár dolgozóinak lapja. 1957. október 23. 3. o.

⁵³ Interjú T. L. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2012.02.01. – készítette: Bezsenyi Tamás.

⁵⁴ Tóth Eszter Zsófia nem megmagyarázza meg, hogy a rendszerváltás után egy 56-os munkástanács tag keresései egy valójában munkásörként dolgozó munkás hozzátartozói miért kívánták magukat az 56-os hős családjának kiadni, és miután ez nem ment, valós családtagjuk hétköznapi hősiességét kimutatni.

⁵⁵ Interjú J. A. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2011.12.11. – készítette: Bezsenyi Tamás.

⁵⁶ Hofi Géza: Építem a csatornát című előadása (1976, internetes elérhetőség: <http://www.youtube.com/watch?v=6jF0w-M7aEo>) (utolsó letöltés: 2012-08-30)

⁵⁷ Interjú S. L. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2011.12.16. – készítette Bezsenyi Tamás

A Csepel Autógyár dolgozóinak hétköznapijait levéltári források és interjúk segítségével azért dolgoztam fel, hogy bemutathassam a hiányos állami szociálpolitikát miként helyettesítették, egészítették ki a gyári tulajdont „kezükbé vevő” munkások.

Felhasznált irodalom

- A húszszázadik. A Csepel Autógyár öt esztendeje* (1954), Nehézipari Kiadó, Budapest
- Bartha Eszter (2009): *A munkások útja a szocializmusból a kapitalizmusba Kelet-Európában – 1968 – 1989*. L'Harmattan Kiadó, Budapest
- Benkő Loránd (1967) [főszerk.]: *A magyar nyelv történeti-etimológiai szótára* I. kötet, Akadémiai Kiadó, Budapest
- Burget Lajos (2008): *Retró szótár – Korfestő szavak a második világháborútól a rendszerváltásig*. Tina Könyvkiadó, Budapest
- Böhm Antal – Pál László (1979): *Bejáró munkások (Egy sajátos munkásréteg szociológiai jellemzése) – műhelytanulmány*. MSZMP Központi Bizottsága Társadalomtudományi Intézete, Budapest
- Fényszóró – A Csepel Autógyár dolgozóinak lapja*.
- Haraszi Miklós (1989): *Darabbér – Egy munkás a munkásállamban*. Téka Könyvkiadó, hely nélkül
- Heber Ilona (1966): *A szocializmus politikai gazdaságtana – A társadalmi munka termelékenységének növekedése a szocializmusban*, Kossuth Könyvkiadó, Budapest
- Héthy Lajos – Makó Csaba (1972): *Munkásmagatartások és a gazdasági szervezet*. Akadémiai Kiadó, Budapest
- Horváth Sándor (2004): *A kapu és a határ: mindennapi Sztálinváros*. MTA Történettudományi Intézet, Budapest
- Horváth Sándor – Pethő László – Tóth Eszter Zsófia (2003, szerk.): *Munkástörténet – munkásantropológia*. Napvilág Kiadó, Budapest
- Kiss András (2007): *A Csepel Autógyár történetéről*. *Múltunk* 2. 50-65.
- Kellér Dezső (1982): *Fogom a függőnyt*. Szépi Könyvkiadó, Budapest
- Kemény István – Kozák Gyula (1971): *Pest megye munkásai*. Társadalomtudományi Intézet, Budapest
- Kozák Gyula – Kemény István (1971): *A Csepel Vas- és Fémművek munkásai*. Társadalomtudományi Intézet, Budapest, 1971.
- László-Bencsik Sándor (1975): *Történelem alulnézetben*. Szépirodalmi Könyvkiadó, Budapest
- Tótfalusi István (é. n.): *Magyar Etimológiai Nagyszótár*. (internetes elérhetőség: <http://www.szokincshalo.hu/szotar/?qbetu=f&qsearch=&qdetail=3397>) (utolsó letöltés: 2012-08-23)
- Tóth Eszter Zsófia (2005): *Munkásság és oral history*. *Múltunk* 4. szám 78-99.
- Tóth Eszter Zsófia (2007): *„Puszi Kádár Jánosnak” Munkásnők élete a Kádár-korszakban mikrotörténeti megközelítésben*. XXIV. Politikatörténeti Füzetek, Napvilág Kiadó, Budapest