

## „NEM HISSZÜK, HOGY A LAKÓTELEPI DOLGOZÓK CSAK SÖR, VAGY EGYÉB ITAL FOGYASZTÁSÁBAN TALÁLNAK MEG SZÓRAKOZÁSUKAT” MUNKAVÉGZÉS ÉS SZABADIDŐ-KULTÚRA A CSEPEL AUTÓGYÁRBAN

### Bevezetés

A Csepel autógyári munkások a vállalat 1949. évi alapításától kezdve megtalálták a számukra kikapcsolódást jelentő helyszíneket. Mindez azonban nem mindig egyezett a hatalom azon elvárásával, hogy a munkások munkaidejük befejezése után a párt- vagy vállalati kollektíva érdekében végezzenek kulturális és/vagy társadalmi munkát. A vállalat üzemi újságjának, a *Fényszórónak* a címben szereplő kijelentését olvasva azt gondolhatnánk, hogy az autógyári munkások az 1950-es évek derekán alkoholfogyasztással töltötték szabadidejük egy részét és körükben jelentős volt az alkoholt fogyasztók száma.<sup>1</sup> Ez a feltételezés ebben a formában valószínűleg tünik, jóllehet a statisztikai adatok szerint, országos tendenciáról lévén szó, az egy főre jutó bor, sör és égetett szesz fogyasztása 1950 és 1968 között drámai módon emelkedett.<sup>2</sup> A vállalati és pártbizottsági iratokban azonban mégis nagy számban található utalások a munkások és vezető beosztású alkalmazottak munkahelyen és azon kívüli alkoholfogyasztására. Mindebből természetesen az sem következik, hogy a munkások nagy része szórakozás közben (klubokban, munkahelyi programokon, baráti társaságokban, stb.) kizárólag alkoholtartalmú italt fogyasztott volna. A fenti kijelentés inkább a munkásoknál jelentkező „szocialista morál” csökkenésére hívta fel a figyelmet.

Tanulmányomban Pest megye legnagyobb ipari vállalata, a Csepel Autógyár munkásainak szabadidő-eltöltési lehetőségeit és alkoholfogyasztását veszem szemügyre. Külön figyelmet szentelek annak, hogy mit gondolt a hatalom általában és a vállalat (párt)vezetése a munkások szabadidejének eltöltéséről. Ezzel kapcsolatban nem mehetünk el szó nélkül amellett sem, hogy a gyárban a munkahelyi és azon kívüli munkavégzés, valamint a szabadidő eltöltése nem mindig határolódott el élesen egymástól. Például az 1960-as évektől tendenciózusan megjelenő „fusizás”

<sup>1</sup> Az autóvárosiak szórakozási gondjairól. *Fényszóró*, 1956. május 30.

<sup>2</sup> Borból 1950-ben 33 liter, 1968-ban 34,8 liter, sörből 1950-ben 8,3 liter, 1968-ban pedig már 51,2 liter, míg égetett szeszből 1950-ben 1,5 liter, 1960-ban 2,8 liter, 1968-ban 3,9 liter jutott egy főre. *Magyar Statisztikai Zsebkönyv 1945–1970*. Budapest, 1970, 268.

és „maszekolás” (a ’80-as évektől pedig a gazdasági munkaközösségek) elterjedésével a dolgozók pihenéssel eltöltött ideje is gyökeresen átalakult.

A téma kutatása során számos kérdés fogalmazódott meg bennem, mint például az, hogy az autógyári munkásságon belüli egyes csoportok hol és miként töltötték szabadidejüket. Hogyan változott szabadidejük felhasználása a vállalat alapításától az 1970-es évekig, és ennek melyek voltak a színterei? Milyen okokat fogalmaztak meg a munkások azzal kapcsolatban, hogy nem vesznek részt szabadidős rendezvényeken? Az autógyár művelődési házának 1961. évi átadása hogyan hatott a munkások szórakozási lehetőségeire? Ez utóbbi kérdés azért is fontos, mivel a vállalat művelődési házát nemcsak az autógyári munkások szórakozási igényeire tervezték, hanem később a szűkebb régió, a Csepel-sziget kulturális igazodási pontjává lépett elő.

A tanulmány írása során elsősorban a vállalat pártbizottsága és Szigetszentmiklós nagyközség tanácsi iratait, valamint a munkásokkal készített interjúkat használtam fel.<sup>3</sup> Ezenkívül segítségemre voltak az elmúlt bő tíz évben megjelent általános jellegű vagy a lokális társadalmakat vizsgáló munkáseletmód-történeti publikációk.<sup>4</sup> A téma feldolgozásakor nem lehetett figyelmen kívül hagyni a munkások életmódjával foglalkozó, a hatalom álláspontját tükröző szakirodalmat sem.<sup>5</sup> Üde színfoltot jelentettek azok az 1970-es évektől megjelenő szociológiai írások, melyek jóval pragmatikusabb megközelítésről tanúskodnak.<sup>6</sup> Ezek közül is kiemelendő a *Magyarország felfedezése* című sorozatban megjelent dokumentumszociográfia.<sup>7</sup>

Munkámban eltekintek a vállalat előtörténetének bemutatásától, amelyre csak az egyes összefüggések erejéig hivatkozom.<sup>8</sup> Az autógyári dolgozók szabadidő-

<sup>3</sup> Ezúton szeretnék köszönetet mondani Józsi Attilának, aki számos autógyári dolgozóval készített interjút bocsátott rendelkezésemre.

<sup>4</sup> Valuch Tibor: *Magyarország társadalomtörténete a XX. század második felében*. Budapest, 2005; R. Nagy József: *Boldog téglafalak között. Munkáskolóniák kulturális antropológiai vizsgálata Északkelet-Magyarországon*. Miskolc, 2010; Várkonyi-Nickel Réka: *A Rimaiak Salgótarjánban. A Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt. salgótarjáni kolóniájának életmódvizsgálata a két világháború közötti időszakban*. Phd-disszertáció. ELTE, Budapest, 2016.

<sup>5</sup> Lásd Fedor Béla: *Mivel töltik szabadidejüket a csepeli munkások? Politikai Főiskola Közleményei*, 1976. 1. sz. 27–51.; Kozma Ferenc: *Jólét szocialista módon. (A szocialista életmód kérdéséhez)*. Budapest, 1979.

<sup>6</sup> További támpontokat nyújt Kemény István – Kozák Gyula: *A Csepel Vas- és Fémművek munkásai*. Budapest, 1971; Juhász István: *Bejáró munkások a Csepel Autógyárban*. Budapest, 1975; Böhm Antal – Pál László: *Bejáró munkások. Egy sajátos munkásréteg szociológiai jellemzése*. Budapest, 1979; Andorka Rudolf: *A falun élő munkások életkörülményei és életmódja. Szakszervezeti Szemle*, 1978. 4. sz. 52–59., Gergely Attila: *Az ipari munkásság életmódjának szociológiai típusai – a típusalkotási törekvések tipológiájához*. Budapest, 1978, 143–249.

<sup>7</sup> Berkovits György: *Világváros határában*. Budapest, 1976. Berkovits a budapesti agglomerációban élő munkások életmódját mutatta be, azonban az autógyári munkások mindennapjairól nem hozott példát.

<sup>8</sup> Bővebben lásd Kiss András: *A Csepel Autógyár történetéről. Múltunk*, 2007. 2. sz. 50–65.; Uő: *A Csepel Autógyár a tervezési rendszerében (1948–1953)*. Phd-disszertáció. ELTE, Budapest, 2015.

eltöltését két szintre, a munkavégzés és a munkahelyen kívüli helyszínre lehet osztani.<sup>9</sup> Az előbbi csoportba olyanok sorolhatók, mint a gyártelepen tartott programokon (pl. sportrendezvényeken, klubdelutánon), társadalmi munkában való részvétel; a másik csoportba pedig a vállalati üdülő, kirándulási lehetőségek igénybevétele, baráti találkozások, kocsmázás, háztáji, kiskerti gazdálkodás vagy a művelődési ház szolgáltatásainak igénybevétele tartoznak. A fenti kategóriák között számos átfedés figyelhető meg. A művelődési ház programjain való részvétellel valójában a munkaidőn túli szabadidő-tevékenységhez sorolható, azonban a vállalat kulturális tervéhez igazodott, ezért tekinthetjük a munkavégzés helyéhez tartozónak is.

A munkavégzés és a szabadidő a vállalat alapítását követő időszakban és az esetek egy részében szorosan összekapcsolódott. Az eddigi társadalomtörténeti kutatások és a dolgozói visszaemlékezések is bizonyítják, hogy a munkások művelődésének, szabadidejének „hasznos” eltöltését leginkább a bejáró életmód befolyásolta hátrányosan. A lakóhely és a munkahely közötti napi ingázás a munkások életmódjára és kulturális fogyasztási szokásaira negatívan hatott.

A vállalat 1949. novemberi alapítását követően az első feladatok között a gyártás megindítása állt, a munkások kikapcsolódását segítő helyszínek kialakítása sokadrangú szempont volt. Kezdetben az alapvető kiszolgáló egységek is hiányoztak, mint például az öltözők, zuhanyzók, de a rendezvények és klubdelutánok megtartására alkalmas helyszínek sem álltak rendelkezésre. A funkciójuknak nem mindig megfelelő helyiségeket sok esetben a rendezvény idejére külön kellett igényelni. A gyártelepet sújtó 1944. áprilisi bombázások az épületek nagy részét megsemmisítették, a felújítások 1952-ig elhúzódtak, ami hozzájárult a helyiségek hiányához.

### **A munkavégzés helyéhez kötött szabadidő**

Az alapítástól az '50-es évek derekáig a munkások szabadidejének kulturált eltöltésére kevés lehetőség adódott. Az első ötéves terv beruházásaiból kulturális célra igen elenyésző forrásokat biztosított a hatalom. Hiányoztak a művelődés és kikapcsolódás intézményesült feltételei, jóllehet a vállalat már az 1950-es években kiváltságos helyzetben volt, mivel országszerte öt üdülőépülettel rendelkezett. A kulturális területen dolgozó pártfunkcionáriusok pedig – főképpen a politikai átképzés lassúsága miatt – kevesen voltak.

A forrásokban kezdetben kevés alkalommal találkozunk a munkásokat érintő kulturális kérdésekkel, mivel az iratok jelentős része a termeléssel kapcsolatos. B. T., aki 1952-től függetlenített kultúrfelelős volt, munkáját a következőképpen látta: „*Kultúrfelelőst keresett a gyár 1951-ben. Ekkor már megvolt a járműgyár, hajtómű-*

<sup>9</sup> A szabadidős tevékenységek vizsgálatokor hasonló tipizálást használt Czoma László (szerk.): *Alkohol az életmódban. (Egy szegénytelep élete)*. Budapest, 1985, 122–127.

<sup>10</sup> Interjú B. T.-vel. Szigetszentmiklós, 2011. Készítette: Jósza Attila.

gyár, motorgyár, és építették az igazgatósági épületet is. Volt ott valami miklósi fiú, Hellebrandt Jenő, akik [!] valamit sikkasztottak, és a helyükre kerestek embert. Engem csak a személyzetire vettek fel. 1952 áprilisától lettem a Szakszervezeti Bizottság függetlenített felelőse. Rettenetesen sok szemináriumot szerveztünk, a termelési dolgokról, szakszervezeti mozgalomról. Soha nem hiányzott senki, nem kellett őket oda behajtani, egy frászt, jöttek maguktól, jó buli volt.”<sup>10</sup> A dolgozók körében közismert volt, hogy a kultúrmunka a szabadidő egy részének feláldozásával jár. B. T. elmondása ennek épp az ellenkezőjére mutat rá, ugyanis kultúrmunkáját egyfajta hobbitevékenységgént írta le. Hozzá kell tennünk, hogy függetlenített kultúrfelelősként B. T. más munkát nem végzett, propagandaszemináriumokat, kulturális esteket, előadásokat szervezett, és adminisztratív területen dolgozott. Az 1950-es évek „kulturbrigádjainak” feladata alapvetően a szórakoztatás lett volna, azonban amikor a munkásoknak a saját problémáikat bemutató műsorokat szerveztek, miközben azok inkább felejteni kívánták volna mindazt, úgy tűnt, mintha célt tévesztettek volna. A pártdirektívákat végrehajtó „kulturbrigádok” tehát mégis politikai és termelési témájú szórakoztatást adtak a munkásoknak.

A hatalom mindent elkövetett, hogy a szocializmus alapjainak lerakása időszakában az elvárt „szocialista életmód” kialakuljon a munkásokban. A párt nem titkolt célja az volt, hogy minél többeket nyerjen meg a rendszer számára tanulással, szórakozással, ahogy erről a *Fényszóró* 1950. október 1-i száma is beszámolt.<sup>11</sup> Egy évtizeddel később ugyanezt mutatja az autógyári kultúrbizottság 1960-ra megfogalmazott terve: „Legfőbb kulturális feladatunk, hogy a tudatformálás változatos eszközeivel, oktatás, ismeretterjesztés, könyvtármunka, közönségszervezés, művészeti munka, rendezvényeken keresztül [!] művészi élmények megrázó hatásával elérjük, hogy az új társadalmi viszonyoknak megfelelő látásmód és érzélemvilág alakuljon ki a gyár összes dolgozóiban.”<sup>12</sup> A fenti eszközök a hozzájuk tartozó színterekkel alapvetően a munkahelyhez kötődtek, a munkást arra ösztönözték, hogy szabadidejét a gyárban és a gyár által szervezett programokon töltsse el. Ennélfogva egyrészt akkor is indokoltnak tűnik a munkahelyi szabadidő-felhasználásról beszélni, ha az a vállalatától távol történt. A kérdésnek azonban van egy másik értelmezése, amely a Kádár-rendszerbeli „marxista szociológia” életmódfelfogáshoz kötődik. Eszerint az életmódkutatás középpontjában a munkatevékenységnek kell(ett) állnia. Képviselőinek álláspontja az volt, hogy az életmódot elsősorban a munkával lehet jellemezni, melyből a munkás gyáron belüli munkája nem hagyható ki, azaz nem korlátozható a magánéletére, az önművelődésére és a termelésen kívüli helyszínekre sem.<sup>13</sup>

<sup>11</sup> *Fényszóró*, 1950. október 1.

<sup>12</sup> Magyar Nemzeti Levéltár Pest Megyei Levéltára (a továbbiakban: MNL PML), Magyar Szocialista Munkáspárt (MSZMP) Csepel Autógyári Bizottsága (Szigetszentmiklós) és alsóbb szervezeti iratai (a továbbiakban: XXXV. 79), 8. doboz.

<sup>13</sup> Bóhm Antal – Pál László: i. m. 174.

Az első ötéves terv 1951. évi módosítását követően a hónap végi rohammunkák a Csepel Autógyárban rendkívüli méreteket öltöttek. Ezt látva, a VASAS szakszervezet is vizsgálódott az autógyárban, érdeklődésük középpontjában a kifizetett túlóra és a munkavédelem kérdései álltak. A vizsgálat jelentőségét mutatta, hogy arról Kossa István<sup>14</sup> kohó- és gépipari minisztert tájékoztatták, és nem a közvetlen irányító szervet, az Autó- és Traktoripari Trösztöt. A jelentés megállapította, hogy a harmadik dekádban, tehát a hónap végén, a rohammunka általános jelenség volt a munkásoknál. A Motorgyár 10. műhelyében például Hatvani János, a 8. műhelyben Gajdácsi István 24 órát dolgoztak. A levél további dolgozókat is megemlített, köztük a Hajtóműgyárban Panyi János szerelőt, Nagy Ágnes munkásnőt, akik a „B” műhelyben 36 órát dolgoztak „egyfolytában”. A legsúlyosabbnak az alkatrész-műhelyben dolgozó munkás, Lakatos István esetét tekintették, aki állítólag kedd reggel ment be dolgozni, és péntek estig egyfolytában bent volt.<sup>15</sup> Hasonló az előbbiekhöz Sz. A. interjúalanyom esete is, aki szerelőként dolgozott a vállalatnál, és elmondása szerint a tervteljesítés szükségessége miatt csak „öt-hat órát aludtam az egyik sarokban.”<sup>16</sup> Az ő esetében a munkája miatt a hétköznapi szabadidő eltöltése fel sem merült, arra inkább a hétvégén adódott lehetőség.

A fentieket alátámasztja a D. I.-vel készült interjúm is, amelyben az interjúalany a vasárnap déli ebédet jelenítette meg szabadidejének „csúcspontjaként”: *„Amikor a gyárba mentünk, ott letettek bennünket és aztán nekünk megszűnt a külvilág. Nekünk csak a munka volt a munkahelyen. Akkor nem volt még szabad szombat. [...] Vasárnap kellett megcsinálni a mosást, a takarítást és mindent. Emlékszem, hogy az a megállapodás volt közöttünk Imrével [a férjével – K. A.] hogy vasárnap délben senki nem ülhetett le ebédelni, amíg mindent el nem végeztünk közösen. Akkor leültünk szépen ebédelni. Nem volt szabad szombat. Ez megint egy jó dolog volt, amikor behozták. [...] Nagyon boldogok voltunk és örültünk, nagyon sokat jelentett az életünkben a szabad szombat. Hát olyanok voltunk, mint a rabszolgák. Mert tiszta ruha kellett, enni kellett.”*<sup>17</sup> D. I. az '50-es években adminisztratív területen dolgozott az autógyárban, és azok közé tartozott, akik szabadidejüket inkább a családjukkal kívánták eltölteni, mint a vállalat által szervezett kultúresten, programokon. Férje, a Rákosi Mátyás Vas- és Fémművekben dolgozott,<sup>18</sup> ő pedig kez-

<sup>14</sup> Kossa István (1904–1965) kommunista politikus, 1945-ben a Szakszervezeti Tanács főtitkára. 1948 és 1949 között nehézipari, majd ezt követően pénzügyminiszter. 1952-ben kohó- és gépipari, majd általános gépipari miniszterré nevezik ki.

<sup>15</sup> MNL OL, Magyar Dolgozók Pártja KV Ipari és Közlekedési Osztály iratai (a továbbiakban: M KS-276. f. 95. cs.), 27. ő. e. A VASAS Szakszervezet levele Kossa István részére, 1952. augusztus 6. A teljes dokumentumot közli Kiss András: Egy szocialista nagyüzem, a Csepel Autógyár első lépései. *ArchívNet*, 13. 2013. 6. sz.

[http://www.archivnet.hu/gazdasag/egy\\_szocialista\\_nagyuzem\\_a\\_csepel\\_autogyar\\_első\\_lepesei.html](http://www.archivnet.hu/gazdasag/egy_szocialista_nagyuzem_a_csepel_autogyar_első_lepesei.html) (Utolsó letöltés ideje: 2017. szeptember 16.).

<sup>16</sup> Interjú Sz. A.-val. Budapest, 2015. Készítette: Kiss András.

<sup>17</sup> Interjú D. I.-vel. Budapest, 2006. Készítette: Kiss András.

<sup>18</sup> Később Csepel Vas- és Fémművek.

detben Pesterzsébetről ingázott a Pest megyei Szigetszentmiklós-Gyártelepre, majd az '50-es évek közepén az ingázó életmódot feladva, egy budapesti üzemben helyezkedett el. D. I. esete mindazonáltal nem igazolja, hogy az autógyári munkavállalók azért nem művelődtek az autógyár által szervezett programokon, mert távol éltek munkahelyüktől. Az ő esetében inkább a munkaidő mennyisége volt az, ami hátráltató tényezőt jelentett.

Azon munkavállalóknak, akik a gyárteleptől távol laktak, a Csepel-szigeten belüli távolság nyilvánvalóan problémát jelentett. A vállalati pártbizottság iratai között található olyan levél, amely egy Ráckeven élő volt autógyári nyugdíjas dolgozónak szólt, elismerve benne a távolság okozta akadályt. 1959-re már elkészültek az autógyár művelődési házának tervei, a helyben eltöltött szabadidő igénye azonban már korábban megmutatkozott. „A Kultúrházunk<sup>19</sup> felépítése után külön helyiséget mi is tudunk biztosítani a nyugdíjasok számára, csak ez azonban még nem Csepel, és ide valószínűleg nem fognak eljárni délelőttönként kártyázni és elbeszélgetni Ráckevéről a nyugdíjasaink. Ennyivel előnyösebb helyzetben vannak a csepeli elvtársak.”<sup>20</sup> A levél írója elismerte, hogy Csepel és „kulturális-szórakoztatóipara” már csak közlekedése révén is előnyösebb elhelyezkedésű, mint Szigetszentmiklós-Gyártelepé. A Csepel Autógyár esetében a problémát egyrészt az elhelyezkedése jelentette, hiszen Csepeltől 15 kilométerre volt, másrészt az, hogy a munkások nagy része a sziget távolabbi pontjairól ingázott a központi telephelyre.<sup>21</sup>

A fenti esetek alapján látható, hogy voltak dolgozók, akik a munkahelyükön töltötték szabadidejüket is. Extrém esetként tekinthető azon munkások helyzete, akik 24 óránál is többet tartózkodtak a gyárban. Hatékonyságuk, munkaintenzitásuk erősen megkérdőjelezhető, ami miatt a szakszervezet 1952-ben vizsgálatot indított. Számuk feltehetően egy szűk csoportra koncentrálnak, és többen voltak közöttük sztahanovisták is. A túlhajszolt munkavégzésnek két oka is volt. Egyrészt a havi terv teljesítését csak a hónap végi rohammunkákkal lehetett teljesíteni. Másrészt, ahogy erre interjúalanyom is utalt, igen fontos tényezőt jelentett a túlmunkáért kapott bér. Sz. A. 1950. januártól dolgozott a vállalatnál. Elmondása szerint volt olyan hét, amikor 110 órát dolgozott, és ezért 1100 forint heti fizetést vitt haza, ami igen jelentős összegnek számított az '50-es évek első felében.<sup>22</sup> Az autógyári munkásoknak pihenőidő jutott, akár több órára is, amikor nyersanyag- vagy alkatrészhiány miatt kényszerültek megállni. 1951 júniusában 14 ezer óra állásidőt számoltak el, melyet

<sup>19</sup> A „központi” művelődési ház felépüléséig az autógyár kultúrterme az igazgatósági épületében volt.

<sup>20</sup> MNL PML XXXV.79. (8. doboz). 1959. január 13.

<sup>21</sup> A területi összefüggéseket vizsgálja: Józai Attila: *A szuburbanizáció történeti előzményeinek vizsgálata a Csepel-sziget északi részén*. PhD-disszertáció. PTE Közgazdaságtudományi Kar, Pécs, 2016.

<sup>22</sup> Interjú Sz. A.-val. Budapest, 2015. Az interjút készítette: Kiss András. Bíró Ferencné vezérigazgató havi fizetése 1951-ben 3000 Ft + prémium, a fősztályvezetőké pedig 2400 Ft + prémium volt.

a vállalatnak akkor is ki kellett fizetni, ha termelés egyáltalán nem volt. Ez a szám 1952. júniusban már 26 ezer óra volt, amely rendkívülinek mondható.<sup>23</sup>

A munkások szabadidejüket a vállalati sportszakosztályok programjain is eltölthették. Az 1950-es évek *Munkára, Harcra Kész!* mozgalmát leszámítva, talán ez volt az a terület, amely kevésbé volt politikával telítve. Előfordult azonban olyan eset is, amikor a sportolónak a sportszemináriumot az edzésen tartották meg. A vállalat az alapításától kezdve különböző sportszakosztályokat (labdarúgó, röplabda, kézilabda, asztalitenisz, motor, úszó stb.) hívott életre, melyek a munkások munkaidőn kívüli időtöltését szolgálták.<sup>24</sup> A szakosztályokon kívül számos szakör (pl. sakk, fotó) állt rendelkezésre, melyekhez a munkások csatlakozhattak. A sportélet, a szórakozás és a pihenés különböző formái nem mászt szolgáltak, mint a munkások megnyerését a szocializmus eszméinek.<sup>25</sup> Az 1950-es évek „kulturbrigádjanak” tevékenysége végtelenségig túlpolitikizált volt, ez csak az évtized végére enyhült. A brigádok 1950. októberi versenyfelhívásának programjában például hetente kétszeri, csaszuskával egybekötött műsor, pártnap, szakszervezeti nap és falujáró műsor szerepelt.

A dolgozók szabadidejének kontrollját szolgáltatta a hatalom által elvárt különböző társadalmi munkák és kommunista szombatok szervezése, amelyek elvben önkéntes alapúak voltak.<sup>26</sup> Ha a vállalat felhívást intézett a munkásokhoz, akkor a feladat elvégzéséhez illendő volt bizonyos számú munkást „kiállítani”. Az amúgy ingyen elvégzett munkát a vállalatok éves beszámolóikban forintosítva is közölték, feltüntetve a ráfordított időt és anyagmennyiséget. Az autógyári munkások jelentős mennyiségű társadalmi munkát végeztek, munkájuk kvázi szabadidős tevékenységként értelmezhető, miközben szabadidejüket feláldozva a vállalat érdekében dolgoztak. A kommunista szombatokra B. T. úgy emlékezett vissza, hogy munkájukat az állam javára végezték. Elmondásában úgy ábrázolta a társadalmi munkát, mint ami mentalitásának szerves része volt: „*Nem éreztük kényszernek, az első időkben biztosan nem. Mentünk szívvel-lélekkel, jókat hülyéskedtünk közben,*

---

<sup>23</sup> Kiss: *A Csepel Autógyár a tervgazdaság rendszerében (1948–1953)*... 227., 283. A magyar munkásokat egy jóval későbbi, Dobray György által 1970-ben készített dokumentumfilm úgy mutatja be, mint akik szabadidejükben, munkahelyükön pihennek. Ebben a munkások őszintén beszélnek a munkaidő betartásáról, a munkához fűződő érdekeltségi rendszerről és arról, hogy valóban munkával töltik-e az időt. <https://www.youtube.com/watch?v=2mOINcaEzPI> (Utolsó letöltés időpontja: 2017. szeptember 16.).

<sup>24</sup> MNL PML XXXV. 11. (5. doboz), 1/3. Magyar Dolgozók Pártja (MDP) Ráckevei Járási Bizottsága és alapszervezeti iratai (1948–1956). 1950. szeptember 1.

<sup>25</sup> 1950. szeptemberben megalakult az autógyár zenekara is.

<sup>26</sup> A társadalmi munka fogalma napjainkra jelentősen átalakult és az önkéntességgel definiálható, tartalma azonban változatlan: önként, szabad elhatározásból, nem kötelező jelleggel végzett munka. Bővebben: Fényes Hajnalka–Kiss Gabriella: *Az önkéntesség szociológiája*. [http://campuslet.unideb.hu/dokumentumok/tanulmányok1/Munka/Onkentes\\_munkarol/Fenyesh\\_KissG\\_Az\\_onkentesseg\\_szociologiaja\\_KEK.pdf](http://campuslet.unideb.hu/dokumentumok/tanulmányok1/Munka/Onkentes_munkarol/Fenyesh_KissG_Az_onkentesseg_szociologiaja_KEK.pdf) (Utolsó letöltés időpontja: 2017. szeptember 19.).

*hisz fiatalok voltunk. Úgy éreztük, hogy olyat teszünk, amivel azért dolgozunk, hogy több legyen az államnak. És ez nagyon jó érzés volt.*<sup>27</sup>

### Munkahelyen kívüli szabadidő

Az autógyár első öt esztendejét bemutató propagandakönyv a vállalati jóléti-szociális politika eredményeit és a munkások kikapcsolódásának lehetőségeit elnagyoltan mutatta be: „jó szociális ellátás – fél egészség. Levegős, világos otthon, üdülési lehetőség, üzemi egészségvédelem, bölcsőde, sporttelep, strand...” – fogalmazott a kiadvány, amely egy idealisztikus munkáséletmód ábrázolása is egyben. Ennek az életmódnak elvben mindent tartalmaznia kellett, amire a munkásnak a hatalom szerint szüksége volt.<sup>28</sup> Az 1950-es években a vállalat öt üdülővel rendelkezett, melyeket 1950–1951-től elsősorban azok a munkások és családjaik vettek igénybe, akik kiemelkedő teljesítményt mutattak fel a termelésben. Az egyik vállalati üdülő Balatonfüreden volt, erről úgy írtak, mint amit a gazdagoktól vett el a néphatalom: „Mágnások luxusüdülője tárta ki kapuit az autógyáriak előtt, a harmincas évek úrimurija, Anna-bálgai helyén talált nyári otthont az üzemek népe.”<sup>29</sup> 1952-től bővítették az üdülőt, ezt követően pedig Balatonmárfiafürdőn indult meg az autógyári munkások gyermekeinek üdültetése. Az üdülő egy turnus alatt 35 gyermeket fogadott. Az üdülőhöz a leírások szerint ekkor kétholdas gyümölcsös is tartozott, mely ritkaságnak számított; feltételezhető, hogy a területet egy kuláknak minősített gazdagparaszttól vették el.

A vállalat harmadik, üdülésre alkalmas objektuma Szigetszentmártonban volt. Ezt 1953-ban a vállalat szűkös lakáshelyzete miatt munkásszállóvá alakították. Az épületben könyvtár, zenegép is működött, valamint társasjátékok is rendelkezésre álltak. A vállalat másik két pihenőotthona Leányfalun és Balatonszemesen volt, azonban működésükről és arról, hogy a leányfalui üdülővilla pontosan hogyan került a vállalat tulajdonába – feltételezhetően szintén elkobzás útján – nem találunk forrásokat.<sup>30</sup> Mindent összevetve úgy tűnik, hogy a Csepel Autógyár üdülő-ellátottsága tekintetében kiváló helyzetben volt. Az üdülők azonban egyszerre csak kisebb csoportokat tudtak fogadni. A főszezon, amikor a munkások szívesen kivették volna szabadságukat, nem bizonyult elegendőnek ahhoz, hogy az üdültetés tömegessé válhasson. Javított a helyzeten a vállalat vonyarcvashegyi üdülőjének a megnyitása 1977-ben.

<sup>27</sup> Interjú B. T.-vel. Szigetszentmiklós, 2013. Készítette: Jósza Attila.

<sup>28</sup> *A húszszázadik. A Csepel Autógyár öt esztendeje.* Budapest, 1954, 95.

<sup>29</sup> Uo. 95.

<sup>30</sup> Az 1959. évi források szerint a leányfalui üdülőben családi üdülést biztosított a vállalat, a balatonszemesi nyaralóban pedig 1958-ban hat turnusban 180 gyermeket üdültettek.

## Mindennapi szórakozás – a „Kéktó”

A kezdetleges munkás-szabadidőközpont, a Kéktó története korántsem volt olyan fényes, mint ahogy azt a korszakban leírták. A vállalat és a szigetszentmiklósi tanács egy idő után nem tudta felügyelet alatt tartani a munkások szabadidejének eltöltését. A Csepel autógyári dolgozók részére kezdetben alig állt lehetőség a szabadidő „szervezett” és kulturált körülmények közötti eltöltésére. A munkások, ahogy tudták, „maguk között” oldották és szervezték meg programjukat, feltéve, ha erre a gyakori túlorázások engedték őket. Erre utal a B. T.-vel készített interjú, aki szerint ameddig nem volt az autógyár közvetlen közelében kulturális program és lehetőség, addig Csepelre jártak szórakozni.<sup>31</sup>

Az említett propagandakönyv idealista képet festett a Kéktóról és arról, ahogy a munkások és a környékbeli települések lakói a szabadidejüket töltik. Ebben például egyáltalán nem esett szó a vállalati művelődési ház vagy a községi kultúrház hiányáról, az óvoda- és bölcsődehelyek vagy a lakások hiányáról. A vállalat művelődési házának felépítése hosszabb időre eltolódott, ezért a szabadidő leszűkült az ismert helyszínek (pl. Kéktó, kocsmák, baráti társaságok, stb.) látogatására. A könyv szerint az 1950-es évek derekán pezsgő szabadidőélet volt strandfürdővel, zártkörű vidámparkkal, szabadtéri filmvetítéssel és sporteseményekkel: *„E Kék-tó már nevével is a János vitéz Iluskáját visszaadó tündérországi tengerszemet idézi élénk, amelyből az »Élet vize árad...« Hát, ha az élet vize nem is, de jókedvet, vidámságot lehet itt találni eleget.”*<sup>32</sup> A Csepel Autógyárral párhuzamosan fejlesztett Szigetszentmiklós nagyközségben épült új, és a szocialista iparosítás sikereit hirdetni hivatott lakótelep<sup>33</sup> szomszédságában működött az a régi kavicsbánya, melyet a helyiek a víz tisztasága miatt Kéktóként neveztek el.<sup>34</sup> A vízügyi problémák, mint például a tó iszaposodása és hínárosodása azonban már a második világháborút megelőzően megindult. B. T. az interjújában úgy fogalmazott: *„Ez még igazi kék tó volt, de nagyon hínárosodott, ezt minden évben egymillió forintért kapartatta ki a gyár. Örökké pénzbe került. Még jegenyest is ültetett az Autógyár, pedig sok fa volt ott előtte, foltokban elszórva.”*<sup>35</sup>

<sup>31</sup> Interjú B. T.-vel. Szigetszentmiklós, 2011. Készítette: Józszai Attila.

<sup>32</sup> *A húszszázadik...* 96.

<sup>33</sup> A szigetszentmiklósi lakótelepet az 1950-es évek elején Autóvárosként emlegették. A lakótelep később a József Attila lakótelep nevet vette fel. A szigetszentmiklósi lakásberuházásokhoz vö. Kiss: *A Csepel Autógyár történetéről...* 56–58.; Uő: *A Csepel Autógyár a tervezés és a gazdaság rendszerében (1948–1953)...* 151–152.

<sup>34</sup> 1918-ban a Melocco Cementgyár tulajdonoson a településen kavicsbányászatot indított, ezt követően napi 20–30 vagon kavicsot szállítottak a fővárosi építkezésekhez. 1926-tól Pfandler Mihály kőműves mester folytatta a kavicskitermelést, melynek helyén az 1940-es évek elején Tárnok Ferenc helyi vállalkozó strandfürdőt nyitott. 1946. július 27-én a Szociáldemokrata Párt (SZDP) sport- és kulturális délután tartott, melyen politikai beszédek is elhangzottak. Arról, hogy a tó miként került a Csepel Autógyár tulajdonába, nem rendelkezünk forrással. Vö. Imre: *Az egyletek működése Szigetszentmiklóson 1872–1949.* Szigetszentmiklós, 2010, 50., 66.

<sup>35</sup> Interjú B. T.-vel. Szigetszentmiklós, 2011. Készítette: Józszai Attila.

A vállalat alapítását követően a munkások egyre nagyobb számban jártak szórakozni a Kéktóra, a gyár ezért igyekezett intézményesen megszervezni a szórakoztatás feltételeit. Az autógyárhoz tartozó terület rendbetételét társadalmi munkában, szabadidejüket felhasználva végezték el a munkások.<sup>36</sup> A gyár 1954-ig 700 ezer forintot költött a környezet rendbetételére. „Hetijegyért megyek – jelszóval a férfiak is levonulnak, persze nem csak a HÉV-állomásra,<sup>37</sup> hanem a Kéktó büféjéhez is, egy pohár sörre”<sup>38</sup> – fogalmazott egy évvel később a munkások és a helyi lakosok vasárnap délelőtti programjáról az üzemi újság. A program délutánonként a következőképpen folytatódott: „Négy órakor a Kék Tón áll a nagyüzem. Előbb csak a gyerekek jönnek le szaladgálni, majd mind több felnőtt is megjelenik. Fürdőruha- és short-kiállítás. Vidám zsibongással hűtik magukat az emberek a kékesen csillogó vízben. A kényelmesebb emberek azonban már újra szomjasak. Szerencsére nem kell messze menni, elég néhány lépcsőfokon felsétálni, és már a gesztenyefák árnyékában le is lehet ülni.”<sup>39</sup> Ekkor kártyapaklik, rexasztal és sakktábla állt a munkások rendelkezésére. Általános volt, hogy az esték közeledtével a családok helyét a fiatalok vették át: „Az állomás és a Kék Tó közti réten egész korzó alakul ki. Itt sétálgatnak a hetedikes, nyolcadikos nagylányok; piruló arcok, bátortalan, rövidnadrágos udvarlók mutatják, hogy itt ébredezni kezd a szerelem...”<sup>40</sup> Fontos kiemelni, hogy a Szigetszentmiklós területén elhelyezkedő Kéktó nemcsak a munkások – akik nagy számban az új lakótelepen laktak – pihenésének a helyszínéül szolgált. Azok a helyi lakosok, akik nem az Autógyárban, hanem a termelősövetkezetben vállaltak munkát és paraszti gyökerekkel rendelkeztek, szintén itt találták meg szórakozásukat. A források szerint a Csepel-sziget számos településéről, Tökölről, Makádról és Taksonyból is jártak ide szórakozni.

Művelődési ház és más szórakozási lehetőségek híján a Csepel Autógyár számára adódott az alkalom, hogy az 1950-es évek közepén a szigetszentmiklói Kéktó a szabadidő színterévé alakítsa. A vállalat szociális- és művelődési elképzelésébe ekkor még beleillett a terület fejlesztése. Hozzá kell tenni, erre valós igény is jelentkezett a lakótelepen élők részéről is, hiszen Csepel – tényleges közelsége ellenére – többeknek távolinak tűnt. A terület ekkor már zárt helyiséggel is rendelkezett, melyet 1954-ben közel 200 fő befogadására tettek alkalmassá.<sup>41</sup> Az élőzenés programok szombaton és vasárnap rendszeressé váltak, hétfőtől péntekig a környékbeliek esténként vették igénybe a tavat. A *Fényszórá* tudósításai szerint Szigetszent-

<sup>36</sup> *Fényszórá*, 1954. szeptember 15.

<sup>37</sup> A Csepel Autógyár központi telephelyét, Szigetszentmiklós-Gyártelepet és a Csepel-sziget számos települését a Budapest-Közvágóhídtól induló HÉV-vel lehetett elérni.

<sup>38</sup> *Fényszórá*, 1954. július 28. Egy üveg sör a helyszínen 6 forintba került, az italboltban viszont 3 forint 50 fillérért lehetett megvásárolni.

<sup>39</sup> Uo.

<sup>40</sup> Uo.

<sup>41</sup> MNL PML Szigetszentmiklói Községi Tanács iratai (a továbbiakban: XXIII-833-b), VB-ülés jegyzőkönyve, 1956. január 5.

mártonból és Taksonyból érkeztek zenészek a Kéktóhoz, akik sváb- és cigányzenét játszottak. Mákos János szigetszentmiklósi cigányzenész így emlékezett vissza erre az időszakra: „Keringőket, csárdásokat és foxtrottot játszottak többnyire, de igény volt a magyar nótákra is. Amikor felkerültem ide vidékről, csak Budapesten kívülre volt érvényes zenészvizsgám. Lementem hát a Kéktóra, mert a primást már ismerem. Na, ez odaszólt a Miksának, a vak harmonikásnak, hogy ez itt egy jó primás. [...] Az épület teraszán volt a táncter, ott voltunk mi is zenészek, szabadtéren. A bulik szombatoként pirkadatig tartottak.”<sup>42</sup>

Az 1950-es évek közepén már egyre többen látogattak el a Kéktóra szórakozási célból, ebből nemegyszer társadalmi feszültség is keletkezett. Azok a mezőgazdasági munkát végző fiatalok, akiknek nem volt lehetőségük Csepelre bejutni, szintén a Kéktóra jártak szórakozni. Kőrösi József és D. Török Pál vb-tagok az 1955. március 8-i tanácstestületi ülésen szóvá tették azt, hogy a Kéktó helyiségeibe a parasztfiatalokat nem engedték be, csak az autógyár dolgozóit. A tanácsülésen a felszólalók azzal vádolták meg a járműipari vállalatot, hogy hozzáállásukkal „nem fog a munkás-paraszt szövetség elmélyülni”<sup>43</sup> B. T., aki 1952. áprilisban lett a Csepel Autógyár Szakszervezeti Bizottságának függetlenített kultúrfelelőse, úgy emlékezett vissza, hogy a Kéktóra a Csepel-sziget több településéről is jártak szórakozni: „Sajnos késeltek is. A tököliek csizmában jártak,<sup>44</sup> és ide, ennek a szárába volt bedugva a kés. Rettenő sok balhé volt egy idő után, verekedés, meg miegymás, a rendőrök állandóan ott voltak.”<sup>45</sup>

A rendbontások miatt a táncrendezvények lebonyolítása előtt egy hónappal az autógyári szervezőknek engedélyt kellett kérniük a rendőrségtől, a tűzoltóságtól és a helyi tanácstól is. B. T. hangsúlyozta, hogy a rendzavarások miatt – melyeket általában a résztvevők ittassága okozott – erős kézre volt szükség a rendfenntartásban, amit egy dunaharaszti illetőségű rendőr biztosított sajátos módszerekkel: „Volt egy rendőr Dunaharaszti-ról, az aztán mindig megverte a balhézókat. Volt egy szoba alul, amolyan fél pince, na, ez oda bevitte őket, elvette a késüket, és rettenetesen megverte őket. Akit oda levitt, az többé nem cirkuszolt.”<sup>46</sup> A Kéktó körüli konfliktusokról a Fényszóró már 1956-ban tudósított és úgy mutatta be a területet, mint ahova egyre több jampec<sup>47</sup> járt szórakozni, és a verekedések miatt a helyszín veszített

<sup>42</sup> Fényszóró, 1954. szeptember 15.

<sup>43</sup> MNL PML XXIII-833-b-5. kötet, 1955. március 8.

<sup>44</sup> Ebből arra következtethetünk, hogy a tököli Kéktó-látogatók munkájuk és hagyományos paraszti életformájuk miatt is ragaszkodtak a falusi ruhaviselethez.

<sup>45</sup> Interjú B. T.-vel. Szigetszentmiklós, 2011. Készítette: Józszai Attila.

<sup>46</sup> Uo.

<sup>47</sup> Jampec jelentése: léha, feltűnően öltözködő és viselkedő fiatal. A jampec alakja elsősorban az utcai gengszterek világához és különösen a divathoz kötődik. A szocialista társadalmi normákat figyelmen kívül hagyó csoportok helyzetéről lásd Horváth Sándor: Gumibot és razzia. A szocialista rendőrség és a szegénység felügyelete. *Belügyi Szemle*, 2012. 7–8. sz. 128–142.; Uó: A Késdobáló és a jampecék. Szubkultúrák Sztálinvárosban. *Korall*, 2000. 1. sz. 119–136.; Uó: *A kapu és a határ: mindennapi Sztálinváros*. Budapest, 2004.

vonzerejéből.<sup>48</sup> Egyik interjúalanyom, aki az 1950-es években fiatal munkásként járt a Kéktóra szórakozni, a verekedésekről mindössze annyit mondott: „Az akkori fiataltság tisztán verekedett [t. i. *fair play* módon – K. A.], akkor is voltak lányok.”<sup>49</sup>

Az autógyár a terület látogatásának szigorításáról döntött, ami azt jelentette, hogy a vállalat csak a saját dolgozóinak és a klubtagoknak biztosított szórakozási lehetőséget a hétvégeken, számukra is négy forintos belépőjegy ellenében. Az 1950-es évek közepére ugyanis a Kéktó látogatói közül feltehetően már többen voltak azok, akik a rendbontás és az alkoholfogyasztás miatt látogatták a területet, mint azok, akik kulturált módon kívánták eltölteni szabadidejüket. Ez abból következtethető, hogy a Csepel Autógyár vezetőségének egyik javaslata szerint azokról is gondoskodni kívántak, akik „csak” sörözni szerettek volna, de nem akartak részt venni kulturális programokon. Számukra egy alkalmi kimérőt nyitottak a terület kapujánál. Ez az intézkedés azonban a munkások tiltakozását váltotta ki, mivel úgy érezték, kizárták őket a kéktói szórakozási lehetőségekből. A vállalatvezetés értelmiségének adott hangot, amiért szerintük a munkások csak alkoholos italok fogyasztásában lelték örömüket: „Nem hisszük, hogy a lakótelepi dolgozók csak sör, vagy egyéb ital fogyasztásában találnák meg szórakozásukat.”<sup>50</sup>

Nem található adat arról, hogy az autógyári dolgozók közül hány főt sorolt a határolt jampecok közé. A forrásokban arra sincs utalás, hogy a jampecok fő találkozási helye a Kéktó lett volna, jöllehet a *Fényszóró* ide vonatkozó cikke ezt közölte. Abból kiindulva, hogy a jampec alakja inkább városi munkásfigurának számított, mint vidékinek, számuk csekélynek feltételezhető. Létüknek és életfelfogásuknak az autógyár környezetének falusias jellege alapvetően nem kedvezett, jöllehet a jampec-szellemiség és a tinédzserekből álló bandák tagadhatatlanul a munkásfiatalokhoz kötődtek. Feltételezhető, hogy a különbséget és a hivatalos normákkal szembeni életmódot képviselő fiatalok Csepelről és Budapest déli kerületeiből érkezhettek szórakozni.<sup>51</sup>

1953-ban, a Nagy Imre miniszterelnök nevével jelzett gazdaságpolitikai irányváltás során számos nehézipari beruházást állítottak le. A források átcsoportosítása korántsem az oktatási és kulturális szférában csapódott le, hanem elsősorban a mezőgazdasági beruházásokban, a fogyasztás és az életszínvonal emelkedésében jelentkezett.<sup>52</sup> Mindez azért is fontos, mivel 1953 után a Csepel Autógyárban is

<sup>48</sup> *Fényszóró*, 1956. május 31. A Kéktó kriminalizálásáról és a tiltott szerencsejátékokról a szigetszentmiklósi tanácsnál is tudtak, azonban tehetetlennek bizonyultak, a terület ugyanis a Csepel Autógyár tulajdonában volt.

<sup>49</sup> Interjúalanyom nem járult hozzá nevének és monogramjának közléséhez.

<sup>50</sup> *Fényszóró*, 1956. május 31.

<sup>51</sup> Sztálinvárosban különös módon éppen a Bartók Béla Művelődési Ház vált a jampecok egyik fő találkozási helyévé, melyet hétvégenként „szálltak meg”, és az alkalomra a legújabb „jampecdivat” szerint öltözködtek. Horváth: *A kapu és a határ...* 181.

<sup>52</sup> Az 1953. évi beruházási állomány közel 15%-át állították le. Az ipar az 1953. évi beruházásoknak még 46,3%-át, 1954-ben viszont már csak 35,2%-át tette ki, a mezőgazdaság 1953. évi 13,7%-os beruházási arányát viszont 1954-re 24%-ra emelték. Pető Iván – Szakács Sándor: *A hazai gazdaság négy évtizedének története 1945–1985*. I. Budapest, 1985, 248–249.

számos nagyberuházást leállítottak, és ehhez eleve hozzárendelték a szociális és kulturális jellegű fejlesztéseket.

A vállalat kultúrbizottsága több javaslatot is megfogalmazott egy új művelődési házra, amit akkor még a Kéktó helyén képzeltek el. A B. T. által vezetett kultúrbizottság javaslatai azonban nem valósultak meg, a művelődési házat a Csepel Autógyár közvetlen közelében nyitották meg 1961-ben. Ez utóbbi terv megvalósulásában szerepet játszhatott, hogy a Csepel-szigetet, azon belül is a legsúlyosabban Dunaharaszti 1956-ban sújtó földrengés tönkretette az 1954-ben felújított kéktói klubhelyiséget.<sup>53</sup> Hozzájárult a döntéshez az is, hogy az autógyár a központi telephelyétől 5 km-re fekvő helyszínt nem tudta felügyelete alatt tartani, és egyszerűen távolinak gondolta. A terület tulajdonjoga csak 1959-ben került újra Szigetszentmiklóshoz. Az átadást megelőző vizsgálóbizottsági jegyzőkönyv feltérképezte a helyzetet és a felek álláspontját: „A Csepel Autógyárnak igen nagy összegbe került a Kéktó szórakozóhely létrehozása, azonban az Autógyár nem tudta olyan színvonalra emelni, amilyen szükséges lett volna. Ezért lassan a Kéktót a dolgozók becsületes része kérdőbálónak nevezi, és nem tartja alkalmasnak arra, hogy ott kulturált körülmények között szórakozni lehessen”.<sup>54</sup> A tó utóéletéhez tartozik, hogy Szigetszentmiklósnak sem forrása, sem pedig szándéka nem volt a terület fejlesztésére, jöllehet 1963-ban felsőbb szerveknél informálódtak egy községi kultúrház felépítésének lehetőségéről. Az 1963. évi községfejlesztési tervben a Kéktó helyén kultúrpark és fürdőhely kialakítását tervezték, a tanács azonban nem tudott forrásokat biztosítani a fejlesztésekhez.<sup>55</sup> A tó maradványait, melyeket az idők során benőtt a nádas, 1968-ban egy hét alatt feltöltötték az Autógyár Hajtóműgyára mögött található homokbuckák földjével.

A Kéktó marginalizálódása, annak ellenére, hogy a munkások kikapcsolódásának elsőszerű színtere volt, két fontos tényezőre vezethető vissza. Egyrészt az 1950-es évek közepétől hatványozottabban jelentkező rendbontásokra és az ezekkel együtt járó kriminalizálódásra, másrészt arra az igényre, hogy a közel tízezer főt foglalkoztató járműipari vállalatnak saját, közelben lévő művelődési háza legyen. A kocsmák és a fiatalok szubkulturális közösségei a Csepel Autógyár környezetében is létrejöttek. A Kéktó tehát a nagyközség és az autógyár egyik informális központjává vált, nemcsak azért, mert itt szórakoztak és ittak a munkások, hanem mert sokszor itt étkeztek és találkozhattak barátaikkal, ismerőseikkel.

<sup>53</sup> Az 1956. január 12-i földrengésről lásd Györgyi Csaba: Az 1956. évi Pest megyei földrengés. In: *Tanulmányok Pest megye múltjából*. V. Budapest, 2014, 47–68.; Németh Szandra: A 20. század legnagyobb magyarországi földrengése. <http://www.historia.hu/userfiles/files/2011-04/Nemeth.pdf> (Utolsó letöltés ideje: 2017. szeptember 13.).

<sup>54</sup> MNL PML XXIII-833-b-9. kötet, 1959. május 12. 1950 és 1959 között a Csepel Autógyár közel 1,5 millió forintot fordított a Kéktó környezetének rendbetételére.

<sup>55</sup> MNL PML XXIII-888-b-1. kötet, Községfejlesztési Állandó Bizottság ülése.

## Művelődés bonyodalmakkal

Az 1956-os forradalmat és szabadságharcot követően számos pártbiztos foglalkozott a munkásság helyzetével.<sup>56</sup> Az autógyár Járműgyárában alakult brigádok például a dolgozók üzemekben való meglátogatásával végeztek közvélemény-kutatást. Ennek során a Járműgyárban a munkások 65–70%-át tudták megkérdezni a legkülönbébb témákban (általános bérrendezés, a fizetések emelése, az életszínvonal kérdése, nyugdíjtörvény, lakáselosztás, stb.). Külön rangsorolták a megkérdezett járműgyári munkások problémáit, amelyek aktuálisan a munkásságot foglalkoztatták. Az elhangzott javaslatok között több, szórakozással és művelődéssel kapcsolatos felvetés is szerepelt, például, hogy hétköznap délutánonként és a kora esti órákban több szórakoztató, könnyűzenei és színházi műsort kívánnak hallgatni a rádióban, továbbá nyugati filmeket szeretnének megnézni a moziban.<sup>57</sup>

A vállalati közönség-szervezők munkájával kapcsolatban a munkások kiemelték, „*hogy a színházjegyek elosztását tudatosítsák a dolgozókkal, mert most haver-rendszer van a jó jegyek elosztásánál*”<sup>58</sup> A munkások tisztán akartak látni a (film)színházjegyek elosztásának kérdésében, ugyanis sérelmezték azt a helyzetet, hogy egyes társaik kapcsolataik útján jobb ülőhelyekhez vagy jegyhez jutnak. A vállalat üzembiztonsági osztályán széleskörű vizsgálatot folytattak le, ennek során kiderült, hogy a lakótelepi jegyek megvételéhez szükséges hivatalos iratokat a kultúrosztályról ellopott pecsétekkel és igazolással szerezték Budapesten. A különbség azonban az volt, hogy a filmszínházi jegyek nem rózsaszínűek, hanem fehérek voltak, melyeket a Nyomtatványellátó Vállalattól vásároltak ezer-kétezer darabos tételben. A jegyértékesítéssel megbízott pénztáros és a mozigépész, hogy fizetésüket kiegészítsék, trükkhöz folyamodtak. A jegynyomtatványokat úgy vágták el, hogy azokat kétszeresen tudták értékesíteni, az ebből befolyt közel 30 ezer forintnyi összeget tartózsáik rendezésére kívánták fordítani.<sup>59</sup> A trükköző kultúrmunkások azzal buktak le, hogy a moziutáras látványosan többen voltak, mint amennyi hivatalos jegy kiadásra került. Ebből arra következtethetünk, hogy az igény jóval nagyobb volt, mint amit a jegyek eladásából biztosítani lehetett. Nem véletlen, hogy az 1959-ben kirobbant botrány kapcsán a munkások is óvatos célzásokat tettek, és a vállalat vezetőségén erősödött a nyomás egy központi művelődési ház felépítése végett. A megkérdezett munkások álláspontja a következő volt: *egy „ilyen nagy gyárnak, amely egyébként ipari gócpont, ezen a mezőgazdasági területen szükséges lenne egy*

<sup>56</sup> 1957 után a fokozatosan megszilárduló kádári hatalom mindent elkövetett annak érdekében, hogy elejét vegye a munkások elégedetlenségének.

<sup>57</sup> A József Attila lakótelepen filmszínház (mozi) működött, ahova a gyári munkások szabadidejükben járhattak.

<sup>58</sup> MNL PML XXXV. 79. (3. doboz). 1958. június 11.

<sup>59</sup> Az 1950-es években egy tízalkalmas mozi bérlethez kedvezményesen 4 forintért lehetett hozzájutni. A matinékra eladott jegyek árát a MOKÉP 1 forint 50 fillérben, a „rendes” mozielőadásokra 2 forint 50 fillérben állapította meg.

megfelelő színvonalú kultúrterem, ahol a környékbeli dolgozók munkaidő után szórakozhatnak.<sup>60</sup>

A művelődési ház tervezésére a Művelődésügyi Minisztérium és a vállalat Borsa Gábor és Szabó István építőművészeket kérte fel.<sup>61</sup> A tervek elkészülése után azonban a kivitelezés ütközött akadályba. 1960. február 17-én a vállalat beruházási osztálya arról értesítette Pálfi Kálmánt, a Csepel Autógyár MSZMP Pártbizottságának titkárát, hogy a Kohó- és Gépipari Minisztérium (KGM) az építéshez szükséges vasanyagot nem tudja biztosítani, az Építésügyi Minisztérium 1. sz. Igazgatósága pedig még ki sem jelölte az építési alvállalkozókat. A kezdeti lelkesedés, hogy a vállalat központi művelődési háza már 1961-ben átadásra kerül, megcsappant. A beruházási osztály ezért mindent latba vetve, a következőket írta: „elsősorban az anyagkeret biztosítása okozza a legsúlyosabb gondot és ebben a kérdésben megítélésünk szerint Zsofinyec<sup>62</sup> miniszterhelyettes elvtársig fog kelleni elmenni.”<sup>63</sup> A művelődési ház alapkövét végül 1960-ban tették le – a területet B. T. beszámolója szerint akkor még erdő vette körül – és 1961. augusztus 20-án adták át.<sup>64</sup>

A központ egyik előnye a munkások számára kétségtelenül az volt, hogy egy helyen tudták igénybe venni az otthon szolgáltatásait, köztük a nyelvtanfolyamokat, a kihelyezett továbbképzéseket, a könyvtárat, az éttermet és még számos más programot. A művelődési ház első évét összegző jelentés kiemelte, hogy látogatottsága a munkavállalók és a térség lakói részéről jelentős volt. A havi átlagos látogatottság 12–15 ezer fő volt, 1962-ben a szakkörök és művészeti csoportok létszáma elérte a 769 főt.<sup>65</sup> Egy év alatt a művelődési házban játszott színdarabokat 8345 fő látta. A mozi látogatóinak száma, akik között a szigethalmiak törzsközönségnek számítottak, azonban a jelentés szerint kedvezőtlenül alakult, jóllehet 1962. augusztusig 26 864 fő tekintett meg valamilyen filmet a Gyártelepen. A látogatottság visszaesése Joó István, a Szakszervezeti Bizottság titkára szerint azért történt, mivel a mozi csak három hónapos utánjátszással, azaz késéssel kapott filmet.<sup>66</sup> A művelődési házat legnagyobb létszámban az autógyári dolgozók látogatták, ezen-

<sup>60</sup> MNL PML XXXV. 79. (3. doboz). 1958. június 11.

<sup>61</sup> A kultúrház előtti szoborcsoport elkészítésével Kerényi Jenő (1908–1975) Kossuth-díjas szobrászművészt bízták meg. Csergő János kohó- és gépipari miniszter a beruházási programot 1959. június 1-jén hagyta jóvá.

<sup>62</sup> Zsofinyec Mihály (1906–1986) kommunista politikus. 1949. június és 1950. december között kohó- és gépipari, majd 1952 és 1953 között középgepipari miniszter. 1954-től 1957-ig miniszterhelyettesi rangban a Rákosi Mátyás Vas- és Fémművek vezérigazgatója. 1957 és 1962 között kohó- és gépipari miniszterhelyettes.

<sup>63</sup> MNL PML, Magyar Dolgozók Pártja (MDP) Csepel Autógyári Bizottsága és alapszervezetei iratai (a továbbiakban: XXXV. 18), 9. doboz, 9. 1960. február 17. Az Építésügyi Minisztériumon keresztül a vállalat Apró Antaltól, a Minisztertanács elnökhelyettesétől kért segítséget.

<sup>64</sup> *Fényszórá*, 1961. augusztus 20.

<sup>65</sup> MNL OL XXXV. 18. 2/b. ö. e. 1962. augusztus 22.

<sup>66</sup> A budapesti mozik előnyben voltak, ezért a vidéki művelődési házak később kaphatták meg a filmeket. Emiatt a dolgozók feltehetően inkább Budapestre utaztak, és nem várták meg a három hónapot.

kívül 10%-ot tettek ki a Pestvidéki Gépgyár dolgozói és 20–30%-ot a Csepel-sziget településeinek lakossága, amit a jelentés nem részletezett.

A központ 1976. évi működéséről készült beszámoló az MSZMP KB 1974. márciusi határozata szellemében a következőképpen foglalta össze célkitűzését: „köz-művelődési programunk segítse elő a munkásművelődést, az egyéniség kibontakoztatását, a szocialista demokrácia erősítését, a termelési kultúra emelését, az általános műveltség növelését és a szabadidő hasznos eltöltését.”<sup>67</sup> Az 1970-es évekre megfigyelhető a központ szolgáltatásainak kiszélesedése, mellyel az intézmény ténylegesen is a Csepel-sziget kulturális gócpontjává vált. B. T., aki felelős pozíciókat töltött be a művelődési házban, büszkeséggel emlékezett arra, hogy a „nagy-nagy színészek, aki létezik, [!] az mind járt itt.”<sup>68</sup> Az intézmény 1977-ben harmadik alkalommal nyerte el a „Kiváló Művelődési Otthon” címet.<sup>69</sup> Kínálatában megtalálhatóak voltak a komoly- és könnyűzenei koncertek is, az ötszáz fő befogadására alkalmas színházteremben fellépett például a Beatrice zenekar is, ami viszont B. T.-ben rossz emlékeket idézett fel: „Volt itt a Beatrice is, majdnem lezavartuk őket a színpadról, mert tönkretették a világítást, meg levették a színpadon”.<sup>70</sup> Visszaemlékezéséből kitűnik, hogy az együttes szereplése jócskán túllépte a szocialista kultúra és erkölcs kerekeit. Ennek oka azonban nemcsak az volt, hogy dalaikban nyíltan támadták a kommunista hatalmi berendezkedést, hanem az, hogy értékrendjük, öltözködési és viselkedési kultúrájuk szalonképtelenné tette őket a rendszer számára.

## Alkoholfogyasztás a Csepel Autógyárban

Balázs Géza szerint a „pálinkázó magyarról” kialakított kép összetett. Ezzel arra kívánt utalni, hogy a magyar nép bor- és pálinkafogyasztása alapvetően tradicionális természetű.<sup>71</sup> A Csepel Autógyár dolgozóinak eseteit vizsgálva hasonlóan összetett képet kaphatunk. Abból a kérdésből kiindulva, hogy miért (volt) fontos az alkohol az ember életében, Balázs Géza összesen hét szempontot sorolt fel. Ezek a következők: a) értékmentés (mint csereeszköz); b) értékteremtés; c) szervesen illeszkedett a munkarendbe (paraszti és ingázó munkásokéba); d) beépült a mindennapi és az ünnepnapok szokásrendbe; e) hagyomány; f) gyógyszer; g) közösségi élmény. A levéltári források alapján megállapítható, hogy az autógyári munkásközösségekben (is)

<sup>67</sup> Politikatörténeti és Szakszervezeti Levéltár (a továbbiakban: PSZL), Vas-, Fém- és Villamosipari Dolgozók Szakszervezete iratai, 47. f. 9494. ő. e. Beszámoló a Csepel Autógyár Művelődési Központ 1976. évi tevékenységéről.

<sup>68</sup> Interjú B. T.-vel. Szigetszentmiklós, 2011. Készítette: Józszai Attila. B. T. a következő személyeket említette: Bessenyei Ferenc, Töröcsik Mária, Tolnay Klára, Iglódi István, Mensáros László, Záray Márta és Vámosi János. Elmondása szerint a Záray – Vámosi kettősnek mindig hoztak pogácsát Szigethalomról.

<sup>69</sup> *Fényszóró*, 1977. április 4.

<sup>70</sup> Interjú B. T.-vel. Szigetszentmiklós, 2011. Készítette: Józszai Attila.

<sup>71</sup> Balázs Géza: Pálinkázás munka közben. In: *Munkástörténet-munkásantropológia. Tanulmányok*. Budapest, 2003, 53.

nagy volt az alkohol jelentősége.<sup>72</sup> A munkavállalók alkoholfogyasztása az esetek nagy számában konfliktusokat, egymás közti feljelentéseket eredményezett gyárkapun belül és kívül egyaránt. 1959-ben például névtelen dolgozói levél érkezett a *Fényszóró* szerkesztőségébe, melyben egy autógyári munkás a felettesét jelentette fel. A levélíró a szerkesztőséget is megfenyegette azzal, hogy a levelet a „minisztériumnak”<sup>73</sup> és a *Népszabadságnak* is megküldi. A dolgozó – feltehetően tendenciózus – sérelme leginkább az volt, hogy ha felettesei munkaidőben alkoholt fogyaszthatnak, akkor ő miért nem teheti. „*Nem tudom, miért van az, ha egy melós italosan jön be, hazaküldik és fegyelmet indítanak ellene, de viszont gyár-, vagy osztályvezetők, ha éjjel jönnek ellenőrizni, bűzlik az ital belőlük.*” Majd hozzátette: „*Tudtommal a góréknak példát kellene mutatni, nem pedig vizet prédikálni és bort inni.*”<sup>74</sup>

Ha elfogadjuk azt az állítást, hogy az alkoholfogyasztás minden társadalmi réteg, csoport életmódjának szerves része és az adott személy egész élettevékenységére hatást gyakorol, akkor az autógyári munkásság mentalitását is ez alapján lehet vizsgálnunk.<sup>75</sup> Az üzemi mindennapokban jól megfigyelhető a magán- és társas élet gyárfalakon belüli automatikus kialakulása és változása. Kezdetben a gyárvezetés nem volt felkészülve a munkások magánéletéből, szociális helyzetéből vagy alkoholfogyasztásából eredő problémáik kezelésére. Az alkoholfogyasztás és a napi munkavégzés szervesen összekapcsolódott a Csepel Autógyárban, és az üzemi élet részévé vált. A fennmaradt vizuális források arról tanúskodnak, hogy a vezetői megbeszélések alapvető kelléke volt az alkohol és a cigaretta, azonban vállalati dolgozókat a műhelyeikben készült fényképeken nem láthatunk alkoholt fogyasztva. Cselekményüket minden bizonnyal fegyelmi vizsgálat követte volna.<sup>76</sup> Előfordult és bevett szokásként tartották számon, hogy egyes autógyári vezetők rendszeresen fogyasztottak alkoholt a vállalatnál, de még a pártbizottsági üléseken is. Ezt egy vezető beosztású munkavállaló is elismerte. H. E. szerint például „*F. G. egy betyár ember volt. Egymás mellett ültünk a pártbizottsági ülésen. Pertuban voltam vele, leült mellénk a Z. és majd kiment egy kicsit, aztán szólt, hogy vigyázzunk, mert a hosszú ülést »túl akarja élni«, betett az asztal alá egy kis bort. Mondja F., hogy az már nincs ott. Mire visszaért, már megitták a kollégák.*”<sup>77</sup>

<sup>72</sup> Az első jelentős, a kubikusok körére jellemző szeszfogyasztási szokásleíráshoz lásd Katona Imre: Szeszfogyasztás, kocsmázás, mulatozások kubikmunkán. *Néprajzi Közlemények*, 1963. 1–2. sz. 378–411. A műszakot a Rimamurány-salgótarjáni munkások fél deci pálinka elfogyasztásával kezdték. Vö. Nagy Péter: *A Rima vonzásában. Az ózdi helyi és gyári társadalom a késő dualizmustól az államosításig*. Budapest, 2016, 225.

<sup>73</sup> A vállalat felettes hatósága a KGM volt, a vizsgálat szerint az ismeretlen levélíró azonban egyik helyre sem küldte meg levelét.

<sup>74</sup> MNL PML XXXV. 79. (8. doboz), 210/1959.

<sup>75</sup> Czoma: i. m. 97.

<sup>76</sup> A munkások vizuális ábrázolásához lásd Kiscsatári Marianna: Fénnel írott munkásmúlt. A munkásság fényképes megörökítése a Magyar Nemzeti Múzeum gyűjteményében. *Múltunk*, 2017. 2. sz. 53–70.

<sup>77</sup> Interjú H. E.-vel. Szigetszentmiklós, 2011. Készítette: Jósza Attila.

Az alkohol munkakezdet előtt vagy munkaidőben való fogyasztását általában a munkahelyeken sem nézték jó szemmel, a kihágásokat pedig nem kezelték egysegesen. Az autógyári vezetőség nyilvánvalóan tudott a gyáron (munkaidőn) belüli alkoholfogyasztás problémájáról és a belső szabályzatok alapján próbált eljárni, vagy „házon belül” kezelte az eseteket.<sup>78</sup> Gyárfás Sándor munkavédelmi előadó például 1960. május 13-i jelentésében beszámolt arról, hogy a Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség (KISZ) esti klubdelutánjára, melyre a Sortex gyár<sup>79</sup> KISZ-fiataljait is meghívták, négy száz üveg sört engedélyeztek, miközben a résztvevők maximum negyvenen lehettek. Az ellenőrzés megállapította, hogy a fenti mennyiség mellett még tíz üveg palackozott bort is a klubdelutánra hoztak. Az alkohol java részét azonban nem a „kommunista ifjúság” fogyasztotta el, hanem a második műszakban dolgozó munkások, akik az üvegekért folyamatosan bejártak a klubdelutánra. A jelentés arról tanúskodik, hogy az üzemen belüli alkoholfogyasztás teljesen bevett dolog volt az autógyárban. Feltételezhető, hogy a négy száz üveg sör elfogyasztásának a klubdelután volt a „fedőeseménye”, hiszen a beszállítást engedélyezték. A sör és a bor egy részét a Normáliagyár műszakvezető diszpécseré és egy munkás vitte el az üzembe, de más üzemekből is hoztak vissza üres üvegeket. A munkavédelmi ellenőrzés során Gyárfás Sándor felelősségre vonta a gyár KISZ-titkárát, aki bevallotta, hogy nem adott engedélyt a bor behozatalára. A klubdelután csak azért nem zárták be, mivel egy másik vállalat KISZ-fiataljai is részt vettek az eseményen. Az ügy zárásaként a vállalat munkavédelmi előadója attól való jogos félelmében, hogy a szeszesital fogyasztása balesethez vezet az üzemben, javasolta a KISZ-szervezetek számára a klubdelutánok gyárterületen kívüli megrendezését.<sup>80</sup>

A levéltári források alapján szembe tűnő, hogy a dolgozó alkoholizmusa vagy antialkoholizmusa a vállalati informális kommunikációs csatornákon keresztül „ajánlólevélnek” minősült. Különösen érdekesek azok a források, amelyek egy-egy személynek az 1956-os eseményekben való részvételét emelik ki, megemlítve alkoholfogyasztásukat és ezzel szoros kontextusban „züllésüket” is. B. T. függetlenített kultúrfelelős egyik feljegyzésében például kiemelte, hogy B. A, aki az 1950-es években a Kéktó szórakozóhely gondnoka és az Ifjúsági Ház vezetője is volt „*állandóan csak lejjebb süllyedt, különösen akkor, amikor elkezdte az alkohol fogyasztását, amivel teljesen lejáratta magát.*”<sup>81</sup> Hozzá kell tenni, hogy B. T. a feljegyzését feltehetően nem írta volna meg, ha nem kellett volna adatokat szolgáltatnia a járási pártbi-

<sup>78</sup> Az 1984-ben készült *Munkába menet* című munkavédelmi oktatófilm például kiemelte, hogy a vidékről bejáró dolgozók közül sokan a korán nyitó büfékbe tértek be egy féldecire vagy egy üveg sörre, és csak ezután mentek be az üzembe. <https://www.youtube.com/watch?v=FAZj5Y5iLU8> (Utolsó letöltés ideje: 2017. szeptember 20.).

<sup>79</sup> Soroksári Textilgyár.

<sup>80</sup> MNL PML XXXV. 18. 2. ő. e. A Csepel Autógyár Üzembiztonsági Osztályának jelentése, 1960. május 13. A gyárterületen kívül javasolt helyszín az ifjúsági ház, valamint a Munkaerőtartalékok Hivatala (MTH) kultúrhelyisége voltak.

<sup>81</sup> MNL PML XXXV. 18. 20. ő. e. 1961. január 4.

zottságnak B. A. 1956-os múltjáról. Ebben viszont kiemelt szerepet kap B. A. deklarációjának bizonyítása, ellentétben B. K.-val, aki a férjével kapcsolatban, annak egy fegyelmi ügye miatt, 1960 májusában ennek épp az ellenkezőjét kívánta bizonyítani: [...] „*de azzal az emberrel, aki 40 éves korára elérte a 25 éves jubilálást, többszörösen kitüntetett sztahanovista, kiváló dolgozó, hadseregünknek tartalékos tisztje, ki rendezett családi életet él, szakmájában teljesen alkoholmentes, becsületes ember, érdemes foglalkozni.*”<sup>82</sup> A fegyelmi ügyek irataiban rendre megfigyelhetők a munkások alkoholfogyasztására tett utalások, különösképpen, ha az alkohol volt a cselekmény kiváltó oka.

### Konklúzió

A szabadidő eltöltése szempontjából az autógyári munkásság egyáltalán nem képezett homogén tömeget, már csak azért sem, mert a gyári munkásság a származását, motivációját és életmódját tekintve erősen differenciált volt. Mindez természetesen nem jelentette azt, hogy a munkások a művelődési ház megnyitásáig vagy azt követően nem találták volna meg szabadidejük eltöltésének színtereit, és nem építették ki széles, informális kapcsolatrendszerüket, melyet a gyárkapun kívül is ápoltak. A szigetszentmiklósi Kéktó lényegében a privát élet színtere volt, ahol az autógyári munkások, a környékbeli községek mezőgazdasági munkát végző lakói és a jampecok is megtalálhatták szórakozási lehetőségüket. Ebben kétségtelenül fontos szerepet töltött be a közös társasági együttlét és az alkoholfogyasztás. Fontos hangsúlyozni, hogy nemcsak a lakótelepen élő munkások „találták meg szórakozásukat” a szeszital fogyasztásában, ahogy ezt az autógyár vezetősége vélte, hanem lényegében minden vállalatban belüli társadalmi csoport. Az autógyári munkások mentalitásának és életmódjának szerves részét alkotta a munkahelyen és a szabadidőben való alkoholfogyasztás. A vállalat művelődési házána átadása hozzájárult ahhoz, hogy a dolgozók rendezett körülmények között tölthessék el szabadidejüket. Jelentősége abban mutatkozott, hogy a központ nemcsak a „munkásoké” volt, ahogy ezt a propaganda hirdette, hanem a Csepel-sziget falvainak egyik fontos kulturális igazodási pontjává lépett elő.

---

<sup>82</sup> MNL PML XXXV. 18. 27. ő. e. Dolgozói levelek, 1960. május 9.

ANDRÁS KISS

**“WE DO NOT BELIEVE THAT THE WORKERS  
FROM THE MICRORAION WOULD ONLY FIND  
THEIR ENTERTAINMENT  
IN CONSUMING BEER OR OTHER DRINKS”  
WORK AND LEISURE CULTURE  
AT THE CSEPEL AUTOMOBILE FACTORY**

The purpose of this study is to draw attention to the work circumstances of the workers of the Csepel Automobile Factory and examine how they spent their free time. Since the foundation of the company, the employees have found informal possibilities for recreation. These were not always consistent with the expectation of the authority, according to which they should have pursue social work or other individual leisure activities for the party and the company after their working hours. In the 1950s, the development of the social, welfare and cultural institutions of the factory hardly kept pace with the growth of lorry production. The investment program of the company's cultural center was only approved in 1959 and the center was inaugurated in 1961. The opening of the culture house contributed to the fact that the workers could spend their free time in tidy conditions. Its significance was that the center was not only for the “workers”, as advertised by the propaganda, but became one of the important cultural alignment points of the villages of Csepel Island.