







vonzáskörzetében található településekről érkező munkások lakásfeltételei szintén problémát jelentettek az indulást követően is. Valamivel több, mint száz szigetszentmiklósi munkás dolgozott 1950-ben, az autógyárban.<sup>16</sup> 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.<sup>17</sup>

A népszámlálási adatok szerint Szigethalom lakosai jobbra 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 ezeröttszáz fő Ráckeve és Szigetszentmárton, vagyis a Csepel-sziget déli része felől.<sup>18</sup>

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.<sup>19</sup>

### **„Menjünk... patronálni... önként... ha már szóltak... úgy igazán önként!”<sup>20</sup> 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 játszitréfás –i képző hozzáadásával*” a fusi (Benkő 1967: 992).<sup>21</sup> Burget Lajos *Retró szótára* (Burget 2008: 86) csupán definíciót ad meg (gyári anyagból munkások által készített eszközök), viszont valószínűleg egy 1957-es *Magyar Nemzet*-cikkben használták először, mint a titkos szó jelentésétől elkülönítve („*nyilvánvaló, hogy nem titkosan, hanem »fusi«-ban ment a felvételezési munka*”) (Benkő 1967: 992).<sup>22</sup>

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

---

<sup>16</sup> 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.)

<sup>17</sup> MOL XXVI-A-1. 14. doboz. 06481.

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

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

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

<sup>21</sup> Első megjelenés: *Magyar Nemzet* 1957. április 17. 7.

<sup>22</sup> *Magyar Nemzet* 1957. április 17. 7.

<sup>23</sup> *Magyar Nemzet* 1957. május 9. 4.

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

Kevés<sup>24</sup> 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 másodsor 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 elevenednek 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!”<sup>25</sup> – 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.<sup>26</sup>

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

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

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

<sup>26</sup> 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.”<sup>27</sup> „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.”<sup>28</sup>

Az otthoni használatától 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.”<sup>29</sup>

A gyári munka sikeréhez, a prémiumhoz sok esetben a fusiban készült fejlesztések is hozzájárultak.<sup>30</sup> Az interjúalanyok számos esetben megjegyezték, hogy a prémiumnak köszönhetően tudtak összespórolni 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.<sup>31</sup>

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”.<sup>32</sup> 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”.<sup>33</sup> 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.<sup>34</sup> Más szóval az autógyár munkavégzéseként tekint a fusira, még ha 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!”<sup>35</sup> – Önérdemből 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.”<sup>36</sup>

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

<sup>28</sup> 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.”

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

<sup>30</sup> 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.

<sup>31</sup> 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

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

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

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

<sup>35</sup> Hofi Géza: Építem a csatornát 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.*”<sup>37</sup> 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 szóvá teszi, hogy a Bercsényi utca rendbetételéhez az anyagot kivitték, de aztán eltűnt, és a társadalmi munkát annak hiányában nem tudja megszervezni.<sup>38</sup> 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.*”<sup>39</sup> 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.*”<sup>40</sup>

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

A társadalmi munka színtiszta 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 szakbizottság javasolta.*”<sup>42</sup> 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.*”<sup>43</sup> A

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

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

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

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

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

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

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

<sup>43</sup> 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.*”<sup>44</sup> Sokkal valószínűbbnek látszik, hogy a településen korábbról 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,<sup>45</sup> 1964 végén már indulatosabban kelt ki magából: „*Az említett autóbusz kérdést nem hagyom abba, meg találom rá a módot, hogy sikerüljön.*”<sup>46</sup> Árulkodó, és a hatalmi vetélkedést is eldöntő momentum, hogy az autóbusz-végállomás áthelyezésére akkor kerül sor, mikor szükség van az 1968-as költségvetési tervben szereplő bölcsöde felépítésére,<sup>47</sup> illetve ezzel összefüggésben költséghatékonyság miatt társadalmi munkában végzett föld- és szakipari munkákra egyaránt.

### „*Mószér Aranka Brigád!*”<sup>48</sup> – *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.*”<sup>49</sup>

A fenti esetet vizsgálat követte, amely kiszivárgott és a gyáron belül botrány kerekedett belőle, több különböző üzemben dolgozó munkás is emlékezett az esetre.<sup>50</sup> 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*”<sup>51</sup>, vagyis feladatuknak tekintették a fenti ügyszó 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

<sup>44</sup> Interjú B. M. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2012.02.23. – készítette: Bezsényi Tamás.

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

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

<sup>47</sup> 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

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

<sup>49</sup> Interjú S. G. volt dolgozóval a Csepel Autógyárból, 2012.02.19. – készítette: Bezsényi Tamás.

<sup>50</sup> 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 Bezsényi Tamás.

<sup>51</sup> *Fényszórá* – A Csepel Autógyár dolgozóinak lapja. 1957. október 23. 3. o.

eseteket meg is torolják.<sup>52</sup> 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 munkásörököt senki sem ellenőrizte.”<sup>53</sup>* 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) kifejtetlenül<sup>54</sup> 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.

*„Szegecsdrót, 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.”<sup>55</sup>* A bombagödör megléte a második világháború környezetromboló hatásainak kreatív kihasználásán túl azt is mutatja, hogy miután az ellenőrzés elérte a munkásörököt, 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!”<sup>56</sup> – 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!”<sup>57</sup>*

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.

<sup>52</sup> *Fényszóró* – A Csepel Autógyár dolgozóinak lapja. 1957. október 23. 3. o.

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

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

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

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

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

