

Országos Tudományos Diákköri Konferencia Dolgozat

Garázs-közösség

Egy lakótelepi garázssor rejtett világa

Szerző: Áldozó Borbála Míra

Témavezető: Dr. Vámos Gabriella

2025.01.15.

Tartalom

Bevezetés.....	3
Elmélet	4
Módszertan.....	6
Aktualitás	8
A garázssor illeszkedése a városképbe.....	10
Térhasználat.....	12
A garázssor építésének története	14
Garáznak álcázva – funkciók.....	17
A garázsok formálása	21
A garázssor mint közösségi tér.....	22
A garázssor mint férfi tér.....	24
Egy garázs szerepe az életút során	27
Kitekintés	30
Irodalom	35

Garázs-közösség

Egy lakótelepi garázssor rejtett világa

Bevezetés

Kutatásomat, melyben egy hetvenes években épült szocialista lakótelep garázssorának¹ vizsgálatát végzem, terepmunkámmal együtt 2024 júniusában kezdtem el. A garázstelep mellett gyakran elhaladva és a telepen élő garázstulajdonosok történeteit hallgatva keltette fel érdeklődésemet a garázssor rejtett világa. Arra a kérdésre keresem a választ, hogy mi minden történik ezekben a garázsokban az autók tárolása és javítása mellett: mik azok az egyéb szerepek, amiket betölthetnek ezek a kívülről olyan egyformának, építészetiileg egyszerűnek tűnő épületek a tulajdonosok életében.

Dolgozatomban a várost, ahol a kutatásomat végeztem és a vizsgált lakótelepet nem fogom megnevezni, ugyanis a kapott eredmények fényében úgy gondolom, hogy szükséges az anonimitás a terepemen történő informális gazdaságra jellemző jelenségek miatt. Az anonimitás esetleges feloldását kutatásom befejeztével szeretném ismét felülvizsgálni, amikor már a teljes kutatási eredményt tudom visszajuttatni adatközlőim számára, és beleegyezésüket annak fényében kikérni.²

Dolgozatom felépítése az egésztől halad egy mikrojelenség felé: a lakótelepet, ahol a garázssor található, először a városban elfoglalt helye szerint helyezem el, majd rátérek a jelenlegi garázssor által lehatárolt tér lakótelepi szerepére. A garázssor múltbéli és mostani világának ismertetése után pedig egy esettanulmányon keresztül mutatom be, hogy milyen szerepet tud betölteni egy itt található garázs egy életút során. Eredményeim összegzése előtt pedig újra egy nagyobb perspektívába helyezem az általam vizsgált garázssort, azáltal, hogy további garázstelep-esetekkel vetem össze megfigyeléseimet. Rövid kitekintést szeretnék nyújtani, hogy újra nagyobb perspektívába helyezzem az általam vizsgált garázstelepet. Ezzel a szerkezettel szeretném bemutatni, hogy milyen funkciót tud ellátni egy garázssor egy városképben, egy lakótelep mindennapjaiban és egy tulajdonos életében. Az összefoglalás során pedig a kapott eredmények fényében térek

¹ Interjúalanyaim az általában a szakirodalom által garázstelepnek, garázstömbnek nevezett épületegyüttest következetesen garázssornak nevezték, emellett ritkán garázstelepként is hivatkozva rá, emiatt a garázssor és garázstelep, garázstömb fogalmakat szinonimaként fogom használni a dolgozatomban.

² Az anonimitásról bővebben lásd: *Módszertan* fejezet.

ki arra, hogy mi mindent lehet kiolvasni egy garázsból a városigazgatás működéséről, az állam és az állampolgár kapcsolatáról, hatáiról.

Elmélet

Kutatásomat a városnéprajz, városantropológia elméleti megközelítésével végzem a terepen történő gazdasági folyamatokat gazdaságantropológiai, a garázsszomszédságot társadalomnéprajzi nézőpontból elemzem. Hazai kutatási előzményként leginkább Ispán Ágota Tiszaújvárosban készített kutatását³ tudom tekinteni. Ispán mindamelllett, hogy *A város vidéke* című kötetében egy Tiszaújvárosban található garázstelepre is kitér, és mint a férfitevékenységek és a társasági alkalmak színhelyét is elemzi, elsősorban az autókultúrához⁴ köthető funkciókat és kialakulási hátteret hangsúlyozza. Csakúgy, mint az általam ismert külföldi kutatók, akik egyéb posztszovjet országokban elsősorban a szovjet autó és az aköré épülő jelenségekkel foglalkoznak.⁵

Lewis H. Siegelbaum *Autós kultúra a Szovjetunióban az 1960-as–1980-as években* című írásában kiemeli, hogy a szovjet autós kultúra a Szovjetunió utolsó két évtizedében élte virágkorát, ami az autók tömegtermelésének és tömegfogyasztásának időszaka volt. Továbbá hozzáteszi, hogy bár eltérő volt az autós kultúra jelenléte az ország egyes részein (a magántulajdonú autók számának függvényében), mégis a többé-kevésbe megegyező társadalmi-gazdasági és politikai feltételrendszerek hasonló helyzetet eredményeztek különösen Közép- és Kelet-Európában.⁶ Dolgozatomban erre a megállapításra alapozva emelek be a hazai kutatási párhuzamok mellett példaként egyéb volt szocialista országokban megfigyelt jelenségeket. Siegelbaum továbbá azt is hangsúlyozza, hogy a szovjet autós kultúra jellemzőit elsődlegesen a hiány és az azzal való megküzdés alakította ki.⁷ Luminita Gatejel kutatásában szintén kiemeli a szocialista autós kultúra jellemzőjeként a szocialista gazdasági rendszerből, vagyis a hiánygazdaságból adódó elégtelen autó- és alkatrészellátást.⁸ Az ebből adódó egyéni

³ Ispán 2020.

⁴ Siegelbaum autós kultúrán azt a viszonyrendszert érti, ahogyan „(...) az autósok járműveikhez, valamint az autókkal kapcsolatban álló más emberekhez viszonyultak. A mobilizált többség nagyobb kontextusában az autós kultúra kisebbségi jelenséget képviselt, noha olyat, mely a lakosságnak az autótulajdonosokénál jóval jelentősebb hányadát érintette.” Siegelbaum 2010. 20. Dolgozatomban az autós kultúra fogalmat Siegelbaum definíciója szerint értelmezem úgy, hogy a meghatározásában található viszonyrendszerbe beemelem a garázsokkal fennálló kapcsolatot is.

⁵ Lásd: Siegelbaum 2010.; Tuvikene 2014.; Gatajel 2011.; Möser 2011.

⁶ Siegelbaum 2010. 20.

⁷ Uo.

⁸ Gatejel 2011. 155–156. Idézi: Ispán 2020. 64.

autójavításokból, vagyis a szocialista autók karbantartásából és javításából fakadó eltérő fogyasztói és érzelmi viszonyulást nyomatékosítja Kurt Möser is. Kifejti, hogy míg nyugaton a házilag való szerelése az autóknak inkább esztétikai indíttatású, addig keleten leginkább a gyártás és a kapcsolódó infrastrukturális szolgáltatások hiányának következménye volt.⁹

Tauri Tuvikene *Kikötés a szocialista autózásban: garázsterületek* című¹⁰ írásában arra hívja fel a figyelmet, hogy bár az autómobilitás kérdésével számos kutató foglalkozik a mobilitással kapcsolatos szakirodalomban,¹¹ a legtöbb munka a mozgásban lévő tárgyakra összpontosít, és kevés figyelmet fordítanak a „nyugvó”, rögzített világokra. Tanulmányában erre a mozdulatlan állapotra ő átfogóan a „kikötés” fogalmat használja.¹² Kiindulási pontja, hogy a gépjárművek legtöbb idejüket parkolva, „kikötött” állapotban töltik: a garázsok tehát épp a kulcsfogalom kapcsán kerülnek az autóskultúra középpontjába, mint ennek az állapotnak elsősorban helyszínt nyújtó épületek. Az immobilitást továbbá nem önmagába tárgyalja, állítása szerint „(...) a mozdulatlanság a mobilitás szerves része, mivel a kettő dialektikus kapcsolatban áll.”¹³

Mindezekkel szemben, vagy inkább kiegészítve a kutatásomat épp az a kíváncsiság indította el, hogy felderítsem, milyen egyéb tevékenység zajlik ezekben a garázsokban az autók tárolása és javítása mellett. Vagyis, hogy ezek a hivatalosan az autó tárolására épített terek mi minden másnak adhatnak lehetőséget. A garázs által betöltött egyéb funkciók kapcsán dolgozatomban egyik kulcsfogalma a *második gazdaság*.¹⁴ Ezt a sokszor informális-, árnyék-, vagy szürkegazdaságnak nevezett gazdasági folyamatot magyar és külföldi kutatók elméletei mentén közelítem meg és saját kutatási példáimmal láttatom.¹⁵

Fontos hangsúlyozni továbbá, mint a téma kutatástörténeti előzményét, hogy a garázstelepeken található garázsokban rejlő világ a vizuális művészeket is megihlette,

⁹ Möser 2011. Idézi: Ispán 2020. 64.

¹⁰ Saját fordítás, eredeti cím: *Mooring in Socialist Automobility: Garage Areas*.

¹¹ A szerző a következő szakirodalmakat emeli ki: Beckmann 2001.; Böhm et al. 2006.; Featherstone 2004.; Merriman 2009.; Urry 2004. Idézi: Tuvikene 2014. 105.

¹² Saját fordítás, eredeti fogalomhasználat: „mooring”.

¹³ Saját fordítás, eredeti: „immobility is an integral part of mobility, as it is related to it dialectically” Tuvikene 2014. 105.

¹⁴ A második gazdaság szakfogalom az 1970-es évek végétől gyökerezett meg az agrárszociológiai és agrár-közgazdasági szakirodalomban. A terminust elsőként a tudományos diskurzusba Gábor R. István integrálta következetesen. (Gábor R. 1979.). Később mint a vidéki polgárosodás előzményének lett kulcseleme a polgárosodás-viták során a Kádár-korszakban. Lásd: Harcsa 1991. és Laki 1991. Idézi: Bali 2005. 157.

¹⁵ Bali 2005.; Böröcz 2019.; Grossman 1977.; O’Hearn 1980. Lásd bővebben: 18. oldal.

akik a garázselsők dokumentálásával a társadalomtudományi kutatásoknak is fontos forrásanyagot képeztek. A Tehnica Schweiz nevű művészpáros, László Gergely és Rákosi Péter egy Dunaújvárosban található garázstelepen zajló projektje három fázisban épült fel: elsőként a garázselsők dokumentálásával próbálták megérteni a garázs tér használatának sokszínűségét. Ezt követően a második szakaszban kibérelték az egyik garázst, majd elképzelt garázs-világokat rendeztek be benne. Az utolsó fázis keretei között pedig egy garázsfesztivált szerveztek a lakosság bevonásával.¹⁶ A garázstelepek világának művészi eszközökkel való feldolgozása arra is alkalmas, hogy ne elsősorban az autókultúra felől közelítsük meg a témát, hanem például a garázsok városképbe illeszkedése vagy a garázssorok rejtett funkciói felől. Ezt a megközelítési módot választotta a BBC egyik riportere, amikor a murmanszki garázstelep elfedett világáról készített fotóösszejét a garázstulajdonosokkal készített interjúk idézeteivel társította.¹⁷

Módszertan

A terepmunkám során strukturálatlan és félig strukturált interjúk készítését, valamint fotózást és videózást alkalmaztam.¹⁸ Strukturálatlan interjúkat olyankor készítettem, amikor spontán fedeztem fel egy interjúra alkalmas helyzetet. Félig strukturált interjúkat elsősorban garázstulajdonosokkal és a garázssor közelében élő lakótelepi lakosokkal készítettem, és ilyenkor a struktúrát a mindenkinél visszatérő azonos kérdések alkották. Az interjúalanyaim felkeresését segítette a garázssor félpublikus jellege, vagyis az, hogy a garázsban tevékenykedők leggyakrabban nyitott ajtó mellett dolgoznak, így az épp a garázsban tartózkodókat könnyen megfigyelhettem és megszólíthattam. Interjúim készítésekor figyelembe vettem, hogy ne csak egykori vagy jelenkori garázstulajdonosokkal találkozzak, hanem a tulajdonosok családtagjaival, a lakótelepen élő, de garázssal nem rendelkező személyekkel és a garázstelep környékén dolgozókkal is. Illetve, hogy megértsem az informális gazdaság működésének határait az állami szervezet felől is, a helyi városvezetőség több tagjával is készítettem interjút. Az egykori

¹⁶ A Tehnica Schweiz akkor még folyamatban lévő munkájáról készült fotóössze: https://epa.oszk.hu/03100/03125/00020/pdf/EPA03125_tabula_2008_1-2_127-128.pdf Letöltve: 2025. 01. 14.

A „The Garage Project” című munkájukról lásd továbbá saját honlapjukon megjelenő összefoglalójukat: [The Garage Project | Tehnica Schweiz](https://www.tecnica-schweiz.com/en/the-garage-project) Letöltve: 2025. 01. 04.

¹⁷ „In pictures: Murmansk's gorgeous garages. Beauty or beast?” http://news.bbc.co.uk/2/shared/spl/hi/pop_ups/06/business_murmansk0s_gorgeous_garages/html/3.stm Letöltve: 2025. 01. 04.

¹⁸ Kovács 2007.

garázstulajdonosokat és a tulajdonosok rokonait általában otthonaikban kerestem fel. Mindezek mellett, amikor lehetőségem volt rá, a város egyéb részein élőket is megkérdeztem a garázssor megítéléséről.

A garázstelep férfi térként való működése, vagyis az, hogy elsősorban férfiak, az általuk férfiasnak tartott tevékenységeiket művelik a garázsokban, sokszor kifejezetten azzal a szándékkal, hogy „csak egymást közt” legyenek, tehát női jelenlét nélkül, lényegesen megnehezítette kutatói pozíciómat terepmunkám során. Valódi résztvevő megfigyelést nem tudtam ezért folytatni, az efféle tevékenységeket, vagy csak megfigyeltem, vagy az interjúkból ismertem meg, de az én bevonásom ezekbe a tevékenységekbe azok természete miatt nem történhetett meg. Viszont ezt a hátrányomat, mint kutatási kísérlet fogtam fel: arra voltam kíváncsi, mi mindent tudhatok meg ebből a pozícióból. Résztvevő megfigyelést olyan értelemben végeztem viszont, hogy a garázssoron működő második gazdaságban én is részt vettem, az egyik garázsban működő vállalkozás szolgáltatását vettem igénybe.

A további személyes kapcsolatomat a terephez azért nem részletezem, mert úgy gondolom, azzal a kutatásom anonimitását sérteném. Az is módszertani döntésem volt, hogy egyelőre anonimizálom a kutatási eredményeimet, mindezt azért, mert a terepen zajló informális gazdasági jelenségeket egészen napjainkig vizsgálom. A témám jelenkutatását azért tartom leválaszthatatlannak, mert álláspontom szerint a folyamatok megértésének fontossága épp abban rejlik, hogy a garázstelepen zajló tevékenységek nem szűntek meg a rendszerváltást¹⁹ követően, hanem kontinuos módon napjainkig működnek. Döntésemkor figyelembe vettem az esetleges tudományos kritériumok és az etikai elvárások ellentmondásából eredő problémákat,²⁰ de mérlegelésem során úgy éreztem, hogy kutatásetikai szempontból a névtelenség fenntartása a helyes. Továbbá a terepem és a terep szereplőinek megnevezése azért is lehet elhanyagolható esetben, mivel én nem a vizsgált eset egyediségét szeretném hangsúlyozni. A dolgozatom során bemutatott hazai és külföldi kutatók az általam megfigyelt jelenségekhez hasonló folyamatokat írnak le egyéb garázstelepek működése kapcsán: az én célom, hogy saját példámon keresztül a garázssorokban rejlő társasági élettel és gazdasági világgal

¹⁹ Nem kívánok a fogalomhasználatommal ideológiai álláspontot foglalni.

²⁰ Bakos Áron tanulmányában az Alice Goffman *On the Run: Fugitive Life in an American City* című kötete kapcsán kibontakozó vitát elemzi Steven Lubet kritikai írásai mentén, aki három vonatkozásban, a nevek, a helyek és a részletek mentén vizsgálja az anonimizálási gyakorlatokat. Lásd bővebben: Bakos 2022. Idézett művek: Goffman 2014; Lubet 2018. A tanulmányban tárgyalt ellenérveket figyelembe véve döntöttem az anonimitás fenntartása mellett, mindezzel a névtelenséget alkalmazó etnográfiai hagyományhoz csatlakozva. Vö. pl.: Hollós 2001.

kapcsolatos potenciálra hívjam fel a figyelmet, mindennek általános jellegét pedig az egyéb kutatások párhuzamával láttassam. De nem zárok el az anonimitás esetleges feloldásától sem a későbbiekben, a kérdést az után szeretném felülvizsgálni, miután a jelenleg még folyamatban lévő kutatást lezárom.

A terepmunka mellett levéltári kutatást is végeztem, többek között az általam vizsgált település tanácsának műszaki osztályához tartozó dokumentumokat néztem át, hogy a garázssor építésével kapcsolatos építési és jogi dokumentumokat megismerjem. Az átnézett iratanyagokban számos jelentést is találtam, amik a garázsok építéseinek körülményeit részletezték, illetve az egyes problémákra hívták fel a figyelmet: ezek is mind olyan információk voltak számomra, amik segítettek megérteni a garázssor történetét.

Aktualitás

A rendszerváltást követő új identitásépítési folyamat lépéseéhez a városképek átrendezése is hozzátartozott: a korábbi rendszer vezetőinek és hőseinek szobrait eltüntették a közterekről, utcákat neveztek át, viszont az épített örökség kevésbé könnyen mozgatható elemei, mint a panelházak tömbjei, szerves részei maradtak a városszövetnek.²¹ Az egykori szocialista lakótelepek napjainkban is állnak, én az itt élők mindennapjaik és lehetőségeik dinamikájának esetleges változásait vizsgálom egy olyan garázstelepen keresztül, ami 1973 és 1990 között épült, és aminek szerepe napjainkban is kulcsfontosságú a lakótelepen élők számára.

A volt szocialista városok²² örökségkezelésével, örökségesítő folyamataival és identitásváltozásával kapcsolatban már folynak kutatások mind a néprajzosok, mind a társadalomtörténészek körében.²³ Én az 1970-es évektől kezdődő és napjainkig tartó folyamatokat, egy nem szocialista városként számon tartott településen folytatom.²⁴ A

²¹ Ispán 2023. 234.

²² A különböző hazai földrajzi, szociológiai és történeti kutatások 10–14 magyarországi várost soroltak a szocialista városok közé. Ispán elemzésében Germuska Pál történész meghatározása alapján az alábbi 11 várost tekinti idetartozónak: Ajka, Dunaújváros, Kazincbarcika, Komló, Oroszlány, Ózd, Salgótarján, Százhalombatta, Tatabánya, Tiszaújváros és Várpalota Germuska 2004: 27–53. Idézi: Ispán 2023. 235. Lásd továbbá: Bartha – Tóth – Valuch (szerk.): 2020., amelyben Nikkel Réka és Nagy Péter tanulmánya Ózdról és Salgótarjánról, Német Györgyi tanulmánya pedig kelet-közép európai kontextusban mutatja be ezt a folyamatot.

²³ Lásd: pl. Ispán 2023; Horváth 2004.

²⁴ Ahogy később ki is térek rá, terepem nem egy szocialista városnak épült, de ide is építettek lakótelepeket, aminek a lakosság számának növekedése volt az oka, az-az, hogy sokan költöztek fel a környező falvakból a városba. Ezzel párhuzamosan egy életformaváltás is lezajlott. Az új lakótelepek kialakítása, a panelházak építés pedig egy jó megoldási lehetőség volt a városi lakáshiányra. Ezáltal egy nem szocialista városnak

vizsgált települést az államszocializmus időszakának városfejlesztési politikája hagyományos polgárvárosként bélyegezte meg, amit így nem illesztett bele se a megyében se a régióban formálódó nehézipari tengelybe, ezért az összefonódó település- és iparfejlesztés szempontjából kevés szerep jutott neki a városhierarchia szempontjából. Több interjúalanyom is kiemelte, hogy mivel a város megyei szinten mellőzve lett a második világháború után, ezért a megyeszékhely került központi szerepbe városfejlesztés és a lakosság duzzasztás szempontjából is, ami miatt a város lényeges támogatásoktól esett el. Bár jelentős iparfejlesztés nem ment ennek következtében végre, a meglévő könnyűipari üzemek bővülő létszámmal és folyamatos modernizációval működtek, valamint a háztartási gépgyártás is fejlődésen ment keresztül.²⁵ A várost tehát országos szinten a Szelényi Iván által létrehozott kategóriák²⁶ közül a város I.-nek nevezett települések közé tudnánk sorolni. Szelényi azokat a városokat sorolta ebbe a kategóriába, amelyek szerény mértékben élvezték az újraelosztás előnyeit: *„Ezek rendszerint nem új városok, hanem azok, amelyek politikai és ideológiai szempontból leértékelődtek a második világháború után.”*²⁷

Ezt a várost nem kifejezetten szocialista városként tartja számon a szakirodalom. A mellőzés meglete mellett viszont az ipar, és így az itteni üzemek és gyárak nagyszámú embert foglalkoztattak, így szükség volt a város környéki falvakból beköltöző munkások számára lakótelepeket építeni. Azzal, hogy egy nem szocialista várost választottam ki terepemnek, szeretnék hozzájárulni a már témában készült munkák kiegészítéséhez. Egy új épített örökség, a lakótelepeken található garázstelepek vizsgálatán keresztül²⁸ kívánom megközelíteni a szocializmus épületeinek recenzióját. Céloom, a garázstelepek világának beemelése a tudományos diskurzusba, valamint a garázsszomszédságokban rejlő közösségépítő potenciál feltárása. Ezzel szeretném felhívni a figyelmet az általam vizsgált garázssorhoz hasonló épületegyüttesekben rejlő közösségi értékre.²⁹ Mivel a szocialista közelmúlt örökségésítése a történetiség és esztétikum alapján történő értéktulajdonításnál sokkal problematikusabb, emiatt az

épült település is mutatni fog olyan jegyeket, amiket a szocialista városok, a helyben megjelenő ipar és lakótelepek miatt.

²⁵ Bárdos 2011. 47.

²⁶ Lásd bővebben: Valuch 2001. 57. Szelényi 1973-as településosztályok elméletének összefoglalása.

²⁷ Valuch 2001. 57.

²⁸ Azt, hogy a szocializmus alatt épült garázstelepeket lehet-e a szocialista épített örökség részének kezelni, az eredményeim bemutatása után vizsgálom. Lásd: 33. oldal.

²⁹ Az érték fogalmát dolgozatomban Andorka Rudolf fogalomhasználata szerint használom. Lásd bővebben: Andorka 2003. 490. Idézi Ispán 2023. 244.

államilag felügyelt örökséglisták kívánalmainak nehezen tud megfelelni.³⁰ Véleményem szerint, épp a garázstelepek azok az épületegyüttesek, amik a központilag felépített, így politikailag terhelt lakótelepeken találhatóak, viszont nem államilag, hanem a lakók által, kalákában épített és alakított épületek, vagyis az állampolgárok közvetlen igényeihez alulról szerveződve jöttek létre.

A garázssor illeszkedése a városképbe

Az általam vizsgált lakótelep két-háromemeletes társasházak, függőfolyosós épületek és négyemeletes panelházakból áll, kialakítása több ütemben zajlott: az 1970-es évek elején kezdtek el építeni és az 1980-as évek végén épült fel az utolsó háztömb. A garázssor szintén az 1970-es évek elejétől kezdve 3 nagyobb ütemben épült, a 6. és egyben utolsó sor építése 1990-ben fejeződött be. A garázstelep felépítésének ütemét így jellemezte egyik interjúalanyom:

„Nagy szünetek voltak, évek is voltak közte, attól függ, hogyan jöttek össze az igények, aztán kinek milyen ismerőse volt a tanácsnál, (...) hogyan tudtak ilyen klikkek alakulni. Mert ugye nem akartak engedélyezni, az önkormányzat vagy hát a tanács akkoriban nem igen szerette az ilyen építkezéseket, aztán kierőszakoskodták és na, akkor még egy sor legyen. Akkor valaki jó pénzt látott benne, akkor alakított egy társaságot.”³¹

A lakótelepi identitás részéhez tartozik, hogy a telepen felnőtt garázstulajdonosok mentális határokat húznak a telep köré, így elkülönítve ezt a lakótelepet körülvevő további városrészekről.³² A lakótelepet északról egy a 20. század elején tisztviselőtelepnek kialakított kertés házias városrész határolja. A tisztviselőtelepet és a lakótelepet egy főút választja el: erre az útra hivatkozva különítették el a lakótelepi adatközlőim magukat, jelezve, hogy azok az emberek már az úton túl laknak. Keletről a város központi futballpályája határolja, ami azért is fontos esetünkben, mert a garázstelep

³⁰ Ispán 2023. 249. Vö.: Jakab – Vajda 2018. 16.

³¹ F68. A garázssor építésének körülményeiről bővebben lásd *A garázssor építésének története* c. fejezetet.

³² „A kelet-európai városok társadalmi térszerkezete alapvetően különbözik mind a nyugat-európai, mind az észak-amerikai városok társadalmi térszerkezetétől. Míg az említett két esetben a városközponttól a város pereme felé haladva egyértelműen fokozatos státusznövekedés, vagy státuszcsökkenés figyelhető meg, addig a kelet-európai városokban a városközponttól indulva egy hirtelen státuszcsökkenés figyelhető meg, majd az átmeneti övezetben a lakótelepépítéseknek köszönhetően egy markáns emelkedés, majd újabb csökkenés jellemző.” Szelényi 1990. Idézi: Berényi B., Eszter 2010. 11.

is a telep keleti határában található. További oldaláról a telepet egy fás, a lakótelep épülésekor még beépítetlen terület fogta körül, amit a 2010-es évektől kezdődően kezdtek el beépíteni, így a korábban „dzsindzsás”, „dzsumbujos”³³ területet felváltotta a napjainkban is alakuló, legújabban épült házakból álló kertes házas övezet: az itt élőkre lakótelepi interjúalanyaim „a gazdagékként” hivatkoztak.

A legtöbb interjúalanyom mielőtt a lakótelepre költözött volna, a város közelében lévő falvak egyikében élt. Az általam vizsgált településre is jellemző a korszak társadalmi mobilitására jellemző folyamat, amit Valuch Tibor kiemel: a feldolgozóipari üzemek vidékre települése részben felszívta a mezőgazdaságból a kollektivizálás után távozó munkaerő egy részét is.³⁴

A terület, ahol a garázstelep megépült, tehát a lakótelep szélén, a keleti végében található, amit így egy (eredetileg) erdős rész, egy sportpálya és egy forgalmas út határol. A garázstelepet két háztömb veszi körbe északról és nyugatról, keleti szomszédja pedig közvetlenül a sportpálya. Ahogy említettem, a garázstelep három nagyobb ütemben épült fel. Az első garázsok az Egyesnek nevezett ház melletti tüzelőtárolók hátuljához csatlakozva épültek fel, adatközlőim elmondása szerint ez azért volt praktikus, mert így egy fallal kevesebbet kellett felépíteni. Ez az első 4 garázs méretében nagyobb 4x4 méteresek, míg a telepen található többi garázs 3x4 méter nagyságú. A hetvenes években még ehhez a 4 garázshoz épültek további garázsok, de a nyolcvanas évekig nem építettek további sorokat. Az első garázssor előtti korábban földutat viszont leaszfaltozták azzal a céllal, hogy parkolóhelyeket alakítsanak ki. A később épülő garázssorok aztán (az utolsó sor kivételével, ami az aszfaltozott rész szegélye vonalába épült, végleg kiszorítva a kiskerteket) erre az aszfaltozott területre épültek.

Az általam vizsgált lakótelep, azon belül a garázstelep a belvárostól nem messze található, viszont egy eredetileg városszéli zöldövezet beépítésével jött létre. Városképhe való illeszkedését befolyásolja egyrészt a lakótelepiek mentális határképzése, másrészt a városban található további garázstelepekhez viszonyított helyzete. A városban ugyanis még számos lakótelep található, amelyekre szintén építettek garázssorokat. Az itteni garázsokat viszont nem csak a telepen élők használják, annak ellenére, hogy elsősorban a lakótelepen jelenlévő parkolási krízisre és a lakások kiegészítéseként az életter tágítására tudna megoldást nyújtani. A garázstulajdonosok között is gyakori a „külsős”

³³ Interjúalanyaim által használt megnevezések.

³⁴ Valuch 2001. 54.

tulajdonos, valamint a garázsokban működő különböző szolgáltatások miatt is érkeznek ide a város különböző pontjairól.

Térhasználat

Ebben a fejezetben a mai garázstelep által lehatárolt terület használatát az 1970-es évektől kezdve napjainkig mutatom be. A garázssor működésének megértése érdekében fontosnak tartom bemutatni, hogy ezt a teret nem csak a garázstulajdonosok, vagy a garázssor mellett található ház lakói, hanem az egész lakótelep használta és használja. A lakóépületek és a garázssoron kívül egyéb épületek is megtalálhatóak itt. Interjúalanyom megfogalmazása szerint, *„amíg nem volt garázs a társasági élet a faházakban volt.”*³⁵ Mivel a mostani garázstelep melletti lakóépületekben fatüzelésű kályhával fűtöttek, ezért szükség volt faházakra, kisebb sufnikra, amikben a fát és a szenet tarthatták a lakók. Ezek a tároló épületek szintén egy sorba épültek, és a raktározási funkció mellett helyet adhattak kisebb szerelési munkálatoknak is.

Ispán Ágota szintén megemlíti a Leninváros létrejöttékor az üres, építésre be nem fogott területeken, az általa „városi háztájinak” is nevezett kiskertek megjelenését.³⁶ Az általam vizsgált lakótelepen a kiskerteket úgy alakították ki, hogy a lakótelep peremén lévő területekből a lakosok önkényesen parcellákat kerítettek el. Egy körülbelül térdig érő kerítéssel kijelölték a „telekhatárokat”, és az elfoglalt földterületet konyhakertként használták. Interjúalanyaim ezeket a konyhakerteket kivétel nélkül kiskerteknek nevezték. Ahogy Ispán is utal rá megnevezésével, a kiskertek a falusi „háztáji” gazdaság logikája szerint működtek. Elsősorban konyhakertként funkcionáltak, de szintén gazdasági érdekből dísznövények termesztésére is használhatták őket.³⁷ A kiskertek az 1970-es évek elején jelentek meg először, majd a lakótelep épülésével egyre többen kezdték el művelni őket. A legtöbb kiskert az első garázssor és a sportpálya közti területen helyezkedett el. Megritkulásuknak oka a terület 1980-as évek eleji leaszfaltozása, parkoló céljából való átalakítása. Teljesen viszont soha nem tűntek el, mai napig található a garázssor és az épületek között egy-két darab, amiben elsősorban fűszernövényeket és dísznövényeket ültettek.

³⁵ F82

³⁶ Ispán 2020. 54–60.

³⁷ Egyik interjúalanyom (F82) keresetkiegészítés céljából koszorúkat készített, ezért ő dísznövényeket is növesztett a kiskertjében, hogy aztán azokat a koszorúkra helyezze.

Interjúalanyaim a kiskerteket illegálisan elkerített és elfoglalt területként jellemezték, ezzel szemben az egyik első ilyen kiskert tulajdonosa interjúnk során elmondta, hogy a kiskert kijelölésének és birtokba vételének hivatalos eljárása is volt, a hivatali bejelentést és az adminisztrációt követően viszont sosem ellenőrizték a kertek működését. *„Mindig az volt a magyarázkodás, hogy legalább így gondozva van, de aztán kiszorultak ezek a kertek, mert jöttek a garázsok.”*³⁸

A térhasználat következő eleme, hogy a garázsok elhelyezkedéséből adódó természeti adottságokat felhasználták a garázstulajdonosok és a lakótelep további lakossága is. Ahogy korábban említettem, a területet délről egy fás terület határolta, a lakótelepi lakosok az itt található faanyagot és terméseket a fűtés mellett a munka anyagaként is felhasználták, például a mogyoróbokor ágaiból koszorút fűztek. Napjainkban már csak egy kis sáv található a zöld övezetből, amit a garázsokban tevékenykedők mellékhelyiségként használnak.

A térhasználatnak része a hulladék illegális elhelyezése is. A fás és „dzsindzsásnak” nevezett terület az utolsó garázsok megépítéséig a garázstelep és a sportpálya közötti területig ért. Mivel ez a lakótelep szélén volt található, emiatt „senki földjének” tekintették, ide dobták a lakosok a zöldhulladékot. Ezt az egykor „dzsindzsás” részt viszont az utolsó garázsok megépítésével beépítették, a szomszédos sportpályán oktató edző elmondása szerint a szeméthordás gyakorlata viszont nem szűnt meg, hanem napjainkig fennálló probléma az, hogy elsősorban a garázstulajdonosok immár nem a „dzsindzsába”, hanem a pályára dobálják át a használt olajat és az egyéb hulladékot.³⁹ Napjainkban ebből adódóan a sportpályán dolgozókkal konfliktusban állnak a garázstulajdonosok.

Mivel a terület szomszédos a sportpályával, ezért hamar kialakult az igény, hogy a futballmeccseket megközelíthessék ebből az irányból is a lakótelepiek, hiszen számukra ez volt a legrövidebb útvonal. Kezdetben a szabályokat áthágva, átmászták az itt található kerítést, erre való reakcióként a sportpálya vezetősége, egy „hátsó kiskapunak” nevezett kaput szerelt a kerítésre, ami a 2000-es évek elejéig működött. A meccsek napján itt is szedtek jegyet, hétköznap pedig általában nyitva állt, hogy a pálya területén található büfét szintén ezen az útvonalon tudják látogatni a lakótelepiek,

³⁸ F82

³⁹ Egyik interjúalanyom mesélte el azt az emléket, hogy a garázsok hátuljánál ülve pihentek edzőtársaival, amikor azt érezték, hogy a fejükre hullik valami kicsi szúrós dolog. Mint kiderült az egyik garázsban barkácsoló tulajdonos dobálta át a rossz szögeket a kerítésként funkcionáló garázsok túloldalára. (N18)

Az ideiglenesen parkolóként kialakított aszfaltozott területen, amire később a többi garázssor épült, a visszaemlékezések szerint „sosem parkoltak” autók. Ellenben a sima felület a lakótelepiek számára a labdás játékok és a bicikli- vagy motorversenyek legfontosabb helyszínévé vált. Hogy mennyire fontos volt ez a terület a gyerekek számára, azt abból a lázadó gesztusból is megérthetjük, amit a második garázssor építésének előkészületeikor tettek. Az építkezések megkezdése előtt ugyanis az aszfaltozott „placcra” felfestve kijelölték az építendő garázsok helyét. Hogy megakadályozzák a játszóterületük elvesztését, ezeket a kijelöléseket a gyerekek átfestették.

Napjainkban is sokszor látni a garázssorok között kerékpározó, görkorcsolyázó gyerekeket. Mivel csak a be- és kiálló autókra kell vigyázni, viszonylag biztonságos körülmények között tudnak játszani. A legújabb változást a garázstelep által kijelölt tér használatában az okozta, hogy két éve egy kerékpárutat építettek, amin keresztül a sportpálya mellett a főút megkerülésével lehet közlekedni. Az útvonal nagyon hasonló a 1980-as években kialakított útvonalhoz, amit a sportpálya hátsó kiskapujának megnyitásával alakítottak ki a lakótelepen élők számára. Az új kerékpárút kialakításával interjúalanyaim szerint megnőtt a garázstelepen áthaladó forgalom, de az utat szegélyező új közvilágítás kiépítésével biztonságosabbá, kevésbé rejtetté is vált a garázssor. Ennek ellenére sokan használják ki a terület továbbra is félreeső jellegét. A lakótelepiek elmondása szerint a fiatalok ide jönnek, ha dohányozni vagy „füvezni” szeretnének, illetve az új bicikliút mentén található kocsmából is ide „vonulnak vissza” a szerelmespárok, hogy mások elől rejtve legyenek.

A garázssor építésének története

Ispán Ágota tanulmányában a garázstömbök megjelenését a magántulajdonú gépkocsik számának emelkedéséből és az utcai parkolóhelyek hiányából adódó problémához köti.⁴⁰ Bár az *Autó-Motor* című szaklap már 1957-ben javasolta⁴¹ a személygépkocsik a lakótömbök között megépített „sorogarázsokban” való elhelyezését éjszakára, és az Építésügyi Minisztérium is előírta 1960-ban, hogy a vidéki városrendezési tervekbe bele kell foglalni és kötelező kijelölni a garázsépítésre és parkolásra alkalmas helyet; az úgynevezett garázsrendelet, vagyis az átfogó szabályozás megalkotása csak 1970-ben

⁴⁰ Ispán 2020. 60.

⁴¹ Torjai Béla: ...és hol álljon az autó? *Autó-Motor*, 1957. április 1. 24–25. Idézi: Ispán 2020. 61.

történt meg.⁴² Az 1960-as évek folyamataira reagáló rendeletek és városrendezési tervek viszont még nem számoltak a gépkocsik számának megugrásával.⁴³ Az 1970-es évek végére viszont már láthatóvá vált, hogy az emberek mint tartós fogyasztási cikket, vesznek autót is, az építkezések viszont nem követték le az autóvásárlás dinamikáját. Az ekkor az általam vizsgált lakótelepre épített házakba például nem vagy csak kevés gépkocsi-tárolót terveztek. Az urbanizáció lassú ütemére és az ezzel ellentétes dinamikájú városi infrastruktúra növekedéséből adódó ellentétes fejlődést okozó konfliktusra hívta fel a figyelmet 1971-ben Konrád György és Szelényi Iván is.⁴⁴ Ahogy korábban említettem, a városban a megyei szinten való mellőzése ellenére folyamatosan nőtt ebben az időben az üzemek által foglalkozottak száma, aminek ritmusával próbált versenyezni a városi lakótelep-építkezés is. Az általam vizsgált lakótelep építése közben folyamatosan próbáltak megoldásokat találni az autók tárolására: először a lakótelep szélén található terület leaszfaltozásával, vagyis parkolóhely kialakításával próbálták orvosolni, ezt a megoldást pedig fokozatosan váltotta le a garázssor megépítése.

Az, hogy eredetileg nem terveztek központilag elegendő gépkocsitárolásra alkalmas épületet a lakótelepekre, összefüggésben állhat az autókhoz való ideológiai hozzáállással is. Siegelbaum kiemeli, hogy a Szovjetunióban az autóknak tulajdonított alacsony prioritást a gazdasági racionalitás mellett az az ideológiai megfontolás is igazolta, ami az autózást azért szerette volna a háttérbe helyezni, mert az az egyéni mobilitást ösztönzi, vagyis az individualizmust fokozza.⁴⁵ A Siegelbaum által beemelt problémából tehát véleményem szerint, szintén következtethetünk a garázsépítések hiányának központi hátterére.⁴⁶

Az 1970-es rendelet alapján az állampolgárok garázst magánkezdeményezésből egyénileg és csoportos formában (építőközösség, illetőleg szövetkezet keretében) építhettek. A folyamatot a következően mutatta be az egyik garázstulajdonos:

⁴² Ispán 2020. Az említett rendelet: A személygépkocsi-tárolók építésének egyes kérdéseiről szóló 15/1970. (VI. 7.) ÉVM sz. rendelet. Magyar Közlöny, 1970. június 7. 420–422.

⁴³ A személygépkocsik száma Magyarországon 1960-ban 31.268 db, 1970-ben 238.563, 1980-ban pedig már 1.013.412 db volt. A gépkocsiállomány növekedése az 1970-es évek közepétől a korábbi éves 10-15 ezer darab helyett már elérte az évi 80.000 db-ot. Valuch 2013. 79. Idézi: Ispán 2020. 60.

⁴⁴ Lásd bővebben: Konrád – Szelényi 1979. 19–35.

⁴⁵ Siegelbaum 2020. 23.

⁴⁶ „Miért kellene, hogy fejfájást okozzon az embernek az, hogy hol is tartsa az autóját, amikor van jobb megoldás is, mely ráadásul a társadalom egésze és minden egyes polgár érdekeinek is megfelel?” Tette fel a kérdést Hruscsov Vlagyivosztokban egy tömeggyűlésen. Idézi: Siegelbaum 2020. 24.

„Engedélyt kellett kérni az építésügyben, ki kellett fizetni a maga költségét annak, aztán akkor meg kapta az ízé, azt köllött fogadnunk egy építésvezetőt, aki ezt megtervezi, lebonyolítja, engedélyezteti, aztán (...) a zöme itteni lakos volt, az építésvezető nem is idevaló volt, de kapott egy garázst, azért csinálta meg.”⁴⁷

Az állampolgárok garázsépítés céljából tehát szövetkezetet (a szövetkezetekre vonatkozó általános rendelkezések szerint) is alapíthattak, az általam vizsgált lakótelep garázsépítői viszont nem szövetkezetbe, hanem építőközösségbe tömörültek. A tulajdonosok elmondása alapján ennek nem csak adminisztratív előnyei voltak, de erre azért is szükség volt, mert így gazdaságilag kedvezőbben tudták megoldani az építkezést. Az általam vizsgált garázstelepen ebből az okból kifolyólag az összes garázssort az interjúalanyaim szóhasználata szerint kalákában építették fel a tulajdonosok, és az építés folyamatát így jellemezte egyik interjúalanyom:

„Kalákában épült. Úgy tudtunk annak idején. Hát most azt mondom, hogy 5 millió környékén van egy garázs, akkor kihoztuk ötvenezerből. Ugye nagy különbség? Mindenkinek volt baráti köre, családi köre, építő közösség, tehát ez a szomszéd, az a szomszéd (...) tehát kalákában, így lehetett olcsón kihozni. Az anyagot kellett megvenni aztán... Volt kőműves, volt villanyszerelő, én csinálom eztet, te csinálod azt, szóval így működött.”⁴⁸

Nagy Emőke a korszakra jellemző folyamatként említi, hogy a magánépítetőről a hangsúly az állami építkezésre tevődött át. Megjegyzi, hogy a falusi házépítésekkel szemben a lakásépítés a városban centralizált volt, és a szociális juttatási rendszert képezte.⁴⁹ A garázssor kalákában való felépítése viszont épp ezt a centralizáltságot törte meg. Míg a lakásépítés állami kézben, állami kivitelezőkön keresztül zajlott, addig a garázstulajdonosok magánkézben tarthatták építkezésüket.

Az viszont, hogy ki építhetett garázst, adatközlőim elmondása szerint, ugyan nem volt előzetes autótulajdonláshoz vagy bizonyítható autóigényléshez kötve, mint Tiszaújvárosban,⁵⁰ ellenben a politikai kapcsolatrendszer sokat számított: „Aki közel volt

⁴⁷ F74

⁴⁸ F74

⁴⁹ Nagy 2022. 99.

⁵⁰ Ispán 2020. 62.

a tűzhöz, a tanácson jóban volt valakivel és föl tudott kerülni egy ilyen listára, meg szólt valakinek, valami illetékesnek, akkor valahogy így lehetett, mer akárki nem csinálhatott garázst.”⁵¹ A garázsépítés folyamatát egy másik interjúalanyom így vázolta fel, szintén megjegyezve az engedélyezi folyamat személyhez kötött voltját:

„Tanácshoz igényt kellett benyújtani, aztán protekciós úton megrostálták. Utána megalakult a társulat, ami megszavazta a közös képviselőt, aki intézkedett – helyszínen megbeszélések, határidőket meghirdették – először úgy akarták, hogy hoznak egy kőműves brigádot és ők felfalazzák. De aztán mindenki maga megcsinálta. Fölfalaztuk, aztán az utolsó falat, közösen, mert mindenkinek csak egy L alakot kellett csinálni önállóan és az utolsó L alakot pedig együttesen, az volt a közös fal. Voltak egyéb elkerülhetetlen közös dolgok, például, hogy a hullámpala hogyan ér át a másikhoz (...).”⁵²

Garáznak álcázva – funkciók

Nagy Emőke nagyvárad lakótelep vizsgálata kapcsán hangsúlyozza, hogy a lakótelepre költözőknek, vagyis a „beköltözőknek” háziasítaniuk kellett a teret, ki kellett alakítaniuk a magukkal hozott értékek helyét.⁵³ Az általam vizsgált garázssor megépítését és az egyéni igények szerint való használatát és berendezését én szintén a „háziasított tér” gesztusaként értelmezem. Megfigyelésem szerint ugyanis a garázs a lakótelepi életter megnevelésének eszköze. Különböző, egyénenként változó szerepe ennek a funkciónak az eltérő kihasználásából adódik. Így adott helyett a Kádár-korszakban és a rendszerváltás óta úgy szintén a keresetkiegészítés céljából működtetett tevékenységeknek, a maszekolásnak és fusizásnak.⁵⁴ Ezt a garázssoron működő, második gazdaságnak is nevezett világot szemléltetem, és vetem össze a rendszerváltás előtti és utáni szabályait, határait. Úgy gondolom, bár számos szakirodalom tárgyalja a szocialista

⁵¹ F68

⁵² F72

⁵³ Nagy 2022. 88.

⁵⁴ Bezsenyi Tamás „Kisdedet álmodik a vasöntő az ércformákba” A Kádár-korszak gyári munkásai közötti együttműködés a fusizás révén című munkájában a fusit úgy definiálja, “(...) mint a dolgozónak a hivatalos munkaideje alatt, illetve azon túl végzett munkáját, és az így előállított terméket, amely saját, családi vagy baráti használatra készült.” Bezsenyi 2012. 39. A maszekolás szó megalkotását pedig Kellér Dezső írónak és humoristának köszönhetjük, a fogalom használata a hetvenes évekre országosan elterjedt. Kellér 1982. 32 „Maszekolásnak az iparengedély hiánya ellenére elvállalt nagyrészt kisipari munkavégzést hívták.” Bezsenyi 2012. 40.

gazdaságot, a rá jellemző hiánygazdaságból adódó alternatív megoldásokat, a második gazdaság működését, de mindezek mellett az egyéni gazdasági stratégiák ismertetése, egy-egy példa bemutatása fontos adalék, hogy megértsük a Kádár-korszak árnyékgazdaságának működését és hatását a napjainkban zajló folyamatokra.

Siegelbaum már az autós kultúra tárgyalásakor kiemeli a második gazdaság szerepét. Ahogy korábban említettem, álláspontja, hogy a szovjet autós kultúra jellemzőit elsődlegesen a hiány és az azzal való megküzdés alakította ki. Ezzel a hiánnyal való megküzdés érdekében a szovjet autósok által kialakított kapcsolatrendszerek az informálisnak, árnyék-, szürke- vagy második gazdaságnak nevezett gazdasági jelenséget jelentősen kitágították: az egyébként a „bütykölések” során a nyugati gyakorlatot követő autósok nem hivatalos, olykor egyenesen illegális természete ruházta fel az itteni autós kultúrát olyan dinamikával, amely megkülönböztette a nyugati működéstől.⁵⁵

Dennis O’Hearn véleménye szerint, ha az „első” szovjet gazdaságnak a tervgazdaságot tekintjük, akkor a „második” gazdaságot a tervvel való ellentéte alapján kell meghatározni. Vagyis a korábbi megközelítések,⁵⁶ amik a második gazdaságot mint egy párhuzamos piaci tevékenység illegális vagy magáncélú változataként értelmezték, nem a valóban fontos aspektusait vették figyelembe. Véleménye szerint az igazán lényeges jellemzője, hogy kívül esik a tervezési struktúrán, vagyis „terven kívül”. Továbbá hangsúlyozza végleges szétválását a második gazdaság és a gazdasági bűnözés fogalmainak.⁵⁷ Bali János és Vásáry Ildikó a második gazdaság jelenlétét magyarországi kutatásaik során a háztáji és a zártkerti gazdálkodáson kapcsán elemzik.⁵⁸ Vásáry szintén kiemeli a szocialista gazdaság során kialakuló gazdasági polarizáltságot, ami egyrészt az „első”, másrészt a „második” gazdaságból épül fel. Olyan tevékenységként definiálja a második gazdaságot, amely magában foglalja az összes magánvállalkozást.⁵⁹ A két tanulmányban megjelenő háztáji gazdálkodás a garázstelepen is megjelenik a területen található, korábban bemutatott kiskertek kapcsán. A garázssor világának példáján keresztül viszont én elsősorban a maszekolásként és fusizásként ismert tevékenységeket szeretném bemutatni.

⁵⁵ Siegelbaum 2010. 20–21.

⁵⁶ Gregory Grossman *The “Second Economy” of the USSR* című tanulmányában például úgy definiálja a szovjet második gazdaságot, mint minden olyan termelési és cseretevékenység, amely megfelel a következő két teszt legalább egyikének: egyrészt, hogy közvetlenül magánhasznat hoznak, másrészt hogy a hatályos jogszabály megsértésének ismeretében cselekszenek. Grossman 1977. Idézi: O’Hearn 1980.

⁵⁷ O’Hearn 1980. 218–219.

⁵⁸ Bali 2005.; Vásáry 1987.

⁵⁹ Vásáry id. mű

Béres Csaba egy debreceni lakótelepen végzett kutatásában felhívja a figyelmet arra, hogy azok az egykor kertés házakban élő újdonsült lakástulajdonosoknak a többsége, akik a lakosság számára kisipari és szolgáltatást végeztek (karosszéria-lakatosok, fuvarosok, stb.), az új lakótelepeken nem folytathatták korábbi, megélhetését biztosító tevékenységüket.”⁶⁰ Az általam vizsgált lakótelepen élő, az 1970-es évek elején épült első garázssor tulajdonosai is nagyrészt üzemi munkások voltak: villanyszerelő, asztalos, bojlerszerelő és egyéb szakmunkások, akiknek szintén szükségük volt egy olyan térre, ahol a szakmájukból adódó feladatokat folytatni tudták otthon is. Ők a garázssoron felépített garázsokban lelték meg a számukra szükséges munkateret, a hivatalos munkaidejük után itt folytatták a szerelési, javítási feladataikat leggyakrabban a lakótelepen élők számára, illetve itt végezték a munkájuk előkészületét is. Mivel különböző szakértelemmel rendelkeztek, ezért egy-egy javítási feladatot volt, hogy közösen oldottak meg, rendszeresen kértek egymástól szerszámokat, segítséget. A tulajdonosok közötti dinamikát interjúalanyom, aki nem csak, hogy az első garázstulajdonosok közé tartozott a garázssoron, de a korábban említett üzemi munkások egyike volt, így fogalmazta meg: „*Egyik a másiktól úgy függött, hogy amit én nem tudtam megcsinálni, azt megcsinálta ő, amit meg én tudtam megcsinálni, hozzásegítettem. Cserebere alapon, vagy ha látta, hozzá is szólt a másikéhoz, segített. Tudta, azt, hogy nekem van, aztán odajött.*”⁶¹

Volt viszont, aki nem a hivatalos szakmáját folytatta alternatív módon a garázsában, hanem egyéb kiegészítő munkát végzett el, például koszorút kötött a hivatalos munkaideje után.⁶² Ez a második gazdaságnak nevezett tevékenység a rendszerváltás után sem szűnt meg. Napjainkban van, aki kifőzdét, autókozmetikát üzemeltet, motorszerelést vállal, sőt még ma is található itt koszorúköttő is. A kifőzde működése érdekes eset olyan szempontból, hogy míg a garázssoron zajló egyéb szolgáltatásoknál nem befolyásolja a megítélést a munkaterület, addig a kifőzde esetében sok lakos háborodik fel a munkakörülmények miatt. Elsősorban a mellékhelység és a folyóvíz hiányára hivatkozva ítélik meg negatívan a nem hivatalos vállalkozást a telepen

⁶⁰ Béres 1979. 248–249.

⁶¹ F68.

⁶² Gábor R. István 1979-ben megjelent A második (másodlagos) gazdaság című tanulmányában kiemeli, hogy a második gazdaság szerepe: „(...) ön maga létfeltételeinek újratermelésében a legközvetlenebbül ott figyelhető meg, ahol a szocialista szektorral oly módon „osztozódik” a lakossági szükségletek piacán, hogy a dolgozók ugyanazokat a termelő-szolgáltató tevékenységeket, amelyek elvégzésére a szocialista szektorbeli termelőszervezetük hivatott, melléktevékenység formájában saját eszközeikkel is elvégeztetik.” Gábor 1979. 27.

élők. Ennek ellenére ebédidőkor számos lakos érkezik biciklivel a garázshoz és távozik teli ételhordókkal. Bár minden interjúalanyom, mint titkos tevékenységként hivatkozott a kifőzde működésére, a tulajdonos a főzéseket a közösségi médiában is hirdeti. A koszorúköttő az 1980-as évek közepétől napjainkig kizárólag a garázsban dolgozik, bár legnagyobb forgalma az őszi temetőlátogatásokkor van, évközben is „bedolgozik” a városban található virágboltoknak. Csak úgy, mint a motorszerelők és az autókozmetikát üzemeltetők ezeket a szolgáltatásokat a garázsban működők csak „barátoknak” nyújtják, a kifőzde közösségi médiás jelenlétén kívül nem hirdetik magukat.

Ezekből a példákból láthatjuk, hogy csakúgy, mint a garázssor építésének éveiben, napjainkban is sokan a garázstelepen található garázsokban próbálják megteremteni a kívánt életminőséghez szükséges anyagi háttérrel. Bár az itt működő jövedelemszerzés, jövedelemkiegészítése módjai részben átalakultak a lakosság igényeinek változása miatt, bizonyos tevékenységtípusok, mint a szerelő-javító munkák és a kis munkaterületet igénylő kézműves munkák, megmaradtak. Az itt működő szolgáltatásokkal továbbra is kiszolgálják főként a lakótelepi lakosságot, mindeközben az állami hatóságok előtt annyira maradnak láthatatlanok, amennyire szükséges.

A munka helyének megteremtése mellett a garázsok raktárként való használata is számos más dolognak adhat helyet az autók tárolásán kívül. Ennek a szerepnek a betöltése összefüggésben áll az általános tárolási funkciókat ellátó épületek hiányával, amire több interjúalanyom is felhívta a figyelmet: „*Lakótelepen milyen tároló volt? Lementél a pincébe, aztán két bicikli nem fért be.*”⁶³ Miután a garázstelep kiszorította a korábbi kiskerteket, a lakótelepen élők a városhatárban vásároltak, béreltek és műveltek földterületet. Ezekre a területekre viszont nem építettek tárolásra alkalmas épületet, pincét vagy sufnit, hanem a garázssoron tárolták hordókban a boraikat és rekeszekben a krumplit, egyéb zöldséget. A kerttel való kapcsolatot, vagyis azt, hogy a garázstelepeken lévő garázsok sokszor terménytároló szerepet is betöltenek Ispán is leírja tiszaujvárosi példájában.⁶⁴

Az egyes garázsok funkcióváltása, raktárrá változása, szoros kapcsolatban áll az autótípusok változásával. A szocialista autónak nevezett gépjármű tulajdonlásának szerves része volt az autók saját kezűleg való karbantartása, az autótípusok változása viszont napjainkra szinte ellehetetlenítette a szakemberek nélküli javítást. A korábban az

⁶³ F68

⁶⁴ Ispán 2020. 67.

egyik garázsban autószerelőként dolgozó interjúalanyom mesélte, hogy ő is akkor hagyta abba a garázsban végzett javításokat, amikor megjelentek a napjaink elektronikájával felszerelt autók. Mindezek következtében számára megszűnt a garázs funkciója: a javítási munkák befejeztével bérbe adta a garázsát, ezáltal bár átalakult formában, de továbbra is bevételi forrásként használva azt. Az „új típusú” autók nem csak abban különböznek, hogy saját kezűleg, vagyis szaktudás nélkül már nem fenntarthatóak, hanem hogy méretük is nagymértékben megváltozott: a korábban a „szocialista autókra” tervezett garázméretek már nem elegendő nagyságúak a gépjárművek tárolására, ebből adódóan változik meg funkciójuk a tulajdonosok életében.

A munka helyének megteremtése és a raktározási funkció mellett a garázssoron található garázsoknak számos esetben volt a múltban is és napjainkban is rejtékhely szerepe a tulajdonosok életében.⁶⁵ Korábban leggyakrabban olyan értelemben, hogy azokat a tevékenységeket, amit el akartak titkolni a feleségek, vagy egyéb családtagok elől, itt végezték. Ilyen tevékenység lehetett az alkoholfogyasztás, a dohányzás vagy a házasságon kívüli szexuális élet. A garázssoron folytatott alkoholizálás napjainkban is megfigyelhető, a garázsok ebben az értelemben megteremtik azt a privát teret, elsősorban a férfiak számára, amit a lakótelepi lakásban nem tudnak kialakítani.

A garázsok továbbá az egyén életében bekövetkező krízishelyzetekben is segítséget tudnak nyújtani. A rendszerváltás átmeneti, bizonytalan éveiben volt, akit gazdasági szempontból az itteni garázs mentett meg: például a városi nyomda bezárása után ide tudta átmenteni az eszközöket, míg egyéni vállalkozóként talpra nem tudott állni, itt működött tovább. Egy másik ilyen eset, amikor szintén krízishelyzetet megoldó funkcióba lépett a garázssoron található garázs az volt, amikor valaki a válása után nem tudott hova költözni, és a garázs biztosította számára az átmeneti lakóteret.

A garázsok formálása

Az eltérő használati módokkal összefüggésben vizsgálom a típustervtől való építészeti eltérés okait. Ahhoz, hogy az egyénenként eltérő funkciót betöltse a garázs tere, a kívülről egységesnek tűnő garázsokat a tulajdonosok az ott működő tevékenység függvényében átalakítják. Többek között olyan egyedi megoldásokat figyeltem meg, mint kémény vagy galambkifutó építése, ablak beszerelése (amit az elmondások alapján a típusterv nem engedett meg).

⁶⁵ A garázsok rejtékhely funkcióját a *Garázssor mint férfi tér* c. fejezetben fejtem ki.

A leggyakoribb átalakítás a garázsokban a belső tárolóhelyek bővítése (padlástér építése) mellett a szerelőakna kialakítása. Ezeket elsősorban azokban a garázsokban alakítottak ki, ahol nem csak a saját gépkocsik javítását végezték, hanem maszekoltak is. Bár az egykori földút leaszfaltozása segítséget nyújtott a garázssor építkezésében, mivel így ajzatbetonozást nem kellett végezni, viszont emiatt ezekbe a garázsokba szerelőaknákat sem tudtak kialakítani.

Az épület átalakítása mellett a garázs eltérő berendezése szolgálja az adott tevékenységet. A soron található kisebb méretű garázsok is úgy vannak kialakítva, hogy még az autó bentléte esetén is elférjen a garázs „végében” egy munkaasztal. Ez más néven satupadként említett bútor,⁶⁶ az általam megfigyelt szerelő és javító funkciót betöltő garázsok legfontosabb eleme, a további berendezés, elsősorban a tároló bútorok, a polcok és szekrények, e körül a munkaállomás körül helyezkednek el, általában az asztal fölött és a garázs oldalsó falai mentén.

Hogy a garázsokban egész évben dolgozni tudjanak, szükséges a megfelelő hűtő-fűtő megoldásokat is kialakítani. Tapasztalatom, hogy a fűtő berendezéseket mindenki egyéni szinten, egyéni megoldással oldotta meg, általában hőszigetelő használatával. A garázstelepen található középső garázssor viszont speciális helyzetben volt építéskor: a garázssor alatt futott ugyanis sokáig egy termálvíz szállítását szolgáló vezeték, ami miatt a középső garázssor tulajdonosai „padlófűtéssel” rendelkeztek.

Szintén hőszabályozó funkciója van az ajtókeretre szerelt függönyöknek is. A függönyök segítségével az erős napsugárzást vagy a szelet tudják kivédeni. A függönyöknek továbbá takaró funkciójuk van. Interjúalanyaim visszaemlékezése szerint a függöny kifejezetten elfedő anyagként való használata az utóbbi évtizedben terjedt el, korábban erre nem volt példa. Ezt a jelenséget és a függöny funkcióját így összegezte egyik adatközlőm: *„(...) amikor nagyon süt a nap, vagy éppen a hideg ellen behúzza valaki, hogy nehozz belássonak, régebben is volt, de annyira nem – emberek, most irigyebbek egymásra, kutakodóbbak.”*⁶⁷

A garázssor mint közösségi tér

Germuska Pál *Indusztira bővületében* című írásában a szovjet építészetben érvényesülő sztálinista ideológiát hangsúlyozza, miszerint a város attól lesz „szocialista”, hogy

⁶⁶ Garázstulajdonos adatközlőim ezt a megnevezést használták.

⁶⁷ F68

minden szempontból tervszerű létesítmény és egyben „társadalmi kondenzátor” is azáltal, hogy egy új típusú embert létrehozó gép.⁶⁸ Egyik, a lakótelepen felnőtt interjúalanyom hangsúlyozta, hogy a lakótelep kialakításának ideológiai része és szerinte célja volt a közösségi terek hiánya. A tömbházak kialakítása ellehetetlenítette az olyan tereket, ahol egyszerre többen össze tudtak gyűlni: a lépcsőházak nyújtották a közösen használt, átjáró jellegéből adódó átmeneti teret,⁶⁹ onnan egyből a privát térbe, a lakásokba léptek az emberek. A lakótelepen nem alakítottak ki közösségi térrel rendelkező épületet, közvetlenül a telepen nem volt vendéglátóipari egység sem. Adatközlőimtől megtudtam, hogy ennek ellenére az emberek maguk találták meg azokat a lehetőségeket, alakították ki azokat a tereket, ahol mégis meg tudták élni a közösségi életet: ebből adódóan funkcionáltak a háztömbök aljában lévő pincék a játék tereként, például ping-pongozásra szolgáltak, vagy épp a közös karácsonyfa befარagásra nyújtottak helyszínt. Dolgozatomban amellet szeretnék érvelni, hogy a garázstelep is a pincékhez hasonlóan egy ilyen közösségi térként tudott funkcionálni, vagyis a társasági élet megélésére alkalmas térként, amit a lakótelepi lakosok a központi kialakítást felülírva, maguk találtak meg és alakították ki.

Ahogy korábban említettem, a garázssorok úgy épülhettek fel, ha a tulajdonosok közösen nyújtottak be kérvényt és a kivitelezésben is összedolgoztak. A Néprajzi Múzeum *Város-képek* című kiállítás katalógusában a közösségi tereket a következőképpen definiálják: „*Mikor egy nyilvános teret egy csoport birtokba vesz azt átmenetileg közösséggé avatja. A közösségi terek a felvállalt találkozások és a közös identitás terei és mint ilyenek, átmenetet képeznek a köz- és magánterek között.*”⁷⁰ A garázstelep felépülését értelmezhetjük egy csoport birtokba vételének, hiszen az általam vizsgált lakótelepen mindig a lakosok igénye indította el az építési folyamatot, arra nem volt példa, hogy egy építési vállalat épít és aztán ad el vagy ad bérbe garázsokat.

Luminita Gatejel meglátása szerint, a többek között a szocialista autókultúrára is kiható hiánygazdaságból és a magas fogyasztói árból következő egyéni autójavítások nyomán alakult ki a társasági élet.⁷¹ A Kádár-korszak ideje alatti egyéni autójavítás az én terepemen is általános jelenség volt, ami ennek még inkább meghatározta a közösségépítő

⁶⁸ Germuska 2004. 196.

⁶⁹ Talán még jobb kifejezés a lakótelepen megtalálható átjáró-jellegű zárt terekre Marc Augé nem-helyek (non-places) fogalma. Augé munkájában megkülönbözteti a folyamatos tartózkodásra szolgáló helyektől az átmeneti tartózkodásra kialakított ún. nemhelyeket (non-places). Többek között ilyen tipikus nem-helyek egy épületben az előcsarnokok, folyosók, lépcsőházak is. Augé 2015. Idézi: Gönczö 2011. 156.

⁷⁰ Szántó – Komjáthy – Udvarhelyi 2005. 34.

⁷¹ Gatejel 2011. 155–156. Idézi: Ispán 2020. 64.

erejét, az az egyes tulajdonosok autóinak műszaki vizsgára való közös felkészítése volt. A közös szerelő-javító munkák mellett a társasági életet elsősorban a garázsszomszédokkal való beszélgetések, a közös alkoholizálás és az azt kísérő politizálás teremtette meg és teremti meg napjainkban is.

„Van, aki kimondott kikapcsolódás érdekében van itt, tehát otthon is lehetne, de itt érzi jól magát. Akit nem köt le a televízió a hülyeségeivel meg a reklámjával meg a politikával, eljönnek csinálnak valamit. Ha mást nem akkor beszélget, majd átmegy a szomszédba meginni egy pohárral.”⁷²

Arra a kérdésemre, hogy ma is van-e közösségépítő szerepe a garázssornak interjúalanyom a következőt válaszolta:

„Van most is. Összejárnak ugye, főleg a férfiak, ilyen magam korabeliek, ötven éven túliak, vagy nyugdíjasok, akik megtehetik, hogy nem kell már járni dolgozni, beszélgetni. Mert a társaság azért mindenkinek hiányzik. És akkor egy pohár bor, vagy főznek itt még pálinkát is, pálinkát is főznek, és akkor egy stampedli és akkor már megy a politika, ha tetszik, ha nem. Mert sajnos körülvesz bennünket, ezzel együtt kell élni. Ez irányítja az életünket.”⁷³

Az idézett interjúból kiderül, hogy a garázssor építésekor zajló és a jelenlegi társasélet közti különbség, hogy napjainkban inkább már csak a nyugdíjas korúak járnak össze a garázsoknál. Ez részben abból is adódik, hogy a garázssorok építésekor még fiatal tulajdonosok megöregedtek, az új fiatal tulajdonosok számára pedig már nem a garázstelep biztosítja a társasági élet megélésének terét.

A garázssor mint férfi tér

Bár az eddigiekben közösségi térként mutattam be a garázstelepet, meglátásom szerint érdemes ezt a teret leszűkítve, a közösségi tér kategóriáján belül, speciálisan férfi térként is vizsgálni. Bizonyos tereket férfi térként azonosítani nem újdonság, többek között a hagyományos paraszti társadalomban található férfi terekkel számos szakirodalom

⁷² F74

⁷³ F74

foglalkozik.⁷⁴ Ahogy korábban említettem, Ispán és Siegelbaum is kitér röviden a sufnik és a garázstelepen található garázsok, mint férfi terek értelmezésére. Siegelbaum a jelenség leírásakor Ulf Mellström malajzai kutatását hozza példaként:

„A sufnik a férfitársaságnak olyan miliőt kínáltak, melynek középpontjában az autó állt, illetve amit a malajziai autószerelőkkel kapcsolatos tanulmányában Ulf Mellström svéd néprajztudós a »férfiak technikai társas hajlamának« nevezett.⁷⁵ Ezeken a tereken a férfiak nemcsak gépeikkel, hanem egymással is foglalkoztak.”⁷⁶

Béres Csaba tanulmányában Debrecen egyik városrészében, a Tócoskertben végzett szanalást, az egykori kertes házak helyére lakások építését követő elégedetlenség forrását vizsgálta.⁷⁷ Megállapította, hogy az új lakótelepen kapott lakással való elégedettség és elégedetlenség eltérő volt még a házaspárok között is: a feleségek jobban azonosultak az új lakással, a férfiak között viszont többen elégedetlenek voltak, mivel a munka után nem tudtak mihez kezdeni, hiányoztak a mindennapos kerti és házkörüli munkák, például a műhely, ahol barkácsolni tudtak.⁷⁸ A garázssor megépülése ezt a tanulmányban „férfiigényként” bemutatott igényt

„Gyere át szomszéd, igyál egy kupicával!”⁷⁹ Meglátásom szerint, az alkoholizálást, a közösségi tevékenység mellett, úgy érdemes kifejezetten férfi tevékenységként értelmezni az általam vizsgált közösségben, mint a normaszegés egyik aktusa. Olyan értelemben tartozik az általam használt „férfi tér” kialakításához, hogy az alkoholizálás női jelenlét nélkül történik, így a házastársak előtti eltitkolásra és a férfi társakkal való együtt töltött idő apropójaként működik. Jávora Kata tanulmánya szerint általánosságban a kocsmák tere egy területen kívüli funkciót birtokolt, ami miatt a férfiak szabadabban érezhették magukat, a normaszegések közül például a káromkodás is teret

⁷⁴ Lásd például: Fél Edit és Hofer Tamás átványi monográfiájukban a tanyakertekben való ivást, mint férfi tevékenységet többször is említik. A férfiak esti összejövetelére, „tanyázására” Átványban az istálló szolgált. Fél – Hofer 1997.; A Buda-vidék présház- és pincekultúrája tárgyalásakor Muskovics Andrea a pincesorokon zajló férfitevékenységeket emeli ki. Muskovics 2014. 37. A férfi és a nő „helyének” etnopszichológiai megközelítésének problémáját lásd: Veres 1975.

⁷⁵ Mellström 2003. 115. Idézi: Siegelbaum 2010. 34.

⁷⁶ Siegelbaum 2010. 34.

⁷⁷ Béres 1979.

⁷⁸ Béres 1979. 230–231.

⁷⁹ Egyik garázstulajdonos interjúalanyomtól idézek (F67), aki a garázsszomszédok között gyakran elhangzó felszólítást idézte.

kaphatott.⁸⁰ „*A kocsmai káromkodás kisebb bűn, mert a kocsmában bűnös hely.*”⁸¹ A lakótelepen, ahogy korábban is említettem, nem volt vendéglátó egység, így a kocsmának funkcióját betölthette a garázssor. Illetve a garázssor melletti sportpálya öltöző épületében található konyhában működött egy büfé is, ahova rendszeresen jártak meccs napokon és máskor is. A lakótelepről legrövidebb úton a garázssoron keresztül lehetett eljutni a büféhez. Illetve azért is a garázssoron át közlekedtek, mert így az ittasan, gyalog vagy biciklivel hazatérő férfiak el tudták kerülni a nyilvános utakat. Ebben a példában is megjelenik a garázsok és a garázssor rejtő, elfedő szerepe.

Az alkoholfogyasztáshoz hasonlóan, a dohányzásnak is rejtéshelyet nyújtottak a garázsok.⁸² Egyik garázstulajdonos interjúalanyom visszaemlékezésében elmondta, hogy az 1980-as években apja rendszeresen lejárt a garázsukba dohányozni, mivel bár felesége „engedte” a dohányzást a túlzott mértékű fogyasztása zavarta. Emiatt a garázsban lógó kabátzsebébe rejtette cigarettáját és mikor felesége tudta nélkül akart rágyújtani a jellegzetes „*kimegyek megnézem a garázst*” mondattal hagyta el a lakást. Az így a családi tértől elkülönült magántérben zajló alkohol- és dohányfogyasztást így írta le egy másik adatközlő: „*Hobbinak, meg hogy ne kelljen fenn lenni az asszonnyal a negyediken, aztán sokan lejártak, aztán pipáztak, bagóztak ittak – mindent lehetett. Férfiállomány, nők nem. Akinek jött a neje, akkor ott ő már felügyelettel volt.*”⁸³

A garázssoron mai napig fontos „férfitéma” a pecázás. A település környékén számos horgászto található, ahova sokszor a garázsszomszédok közösen mennek pecázni. A legtöbb garázsban horgászbotot is tartanak, a gyerekkorát a lakótelepen töltő interjúalanyom kiemelte az egyik garázstulajdonos szerepét, aki, amikor a garázsban dolgozott az arra játszó gyerekeket tanította a különböző horogszerelésekre. De ilyen a terepem által maszkulinnak tekintet téma a politika is. Többen megjegyezték, hogy a közös alkoholfogyasztás állandó kísérőeleme a politizálás.

A garázstelepek férfi térként való jellemzése után fontosnak tartom, hogy a lakótelepen található női teret is beemeljem elemzésembe. A fenti példákból láhattuk, hogy a „férfias” tér kialakítása és működését a „közös” otthonnal szemben az elkülönült magántér kialakításából adódik. Terepmunkám során ezzel szemben azt tapasztaltam,

⁸⁰ Jávor 2000. 655.

⁸¹ Veres 1978. 126. Idézi: Jávor 2000. 655.

⁸² Siegelbaum is hasonló példát idéz a bádognak sufni férfi világáról: „*Az autójavításon túl persze elbeszélgettek az autókról (és egyéb témákról), és közben persze bőségesen fogyott a cigaretta és az alkohol.*” Siegelbaum 2010. 33.

⁸³ F72

hogy a férfi tér női párja viszont a közös otthonon belül alakult ki számos esetben. Saját megfigyelésemhez hasonló példát hoz Béres Csaba a Tócoskertben megépült új lakások használata kapcsán is, amikor kiemeli, hogy az új lakásokba költöző feleségek a konyhában alakítják ki terüket.⁸⁴ Dobák Judit írásában részletesen kifejti, hogy mitől lehet egy teret femininnek nevezni.⁸⁵ Rendszerezése szerint női tereket kategorizálhatunk szexualitáshoz kötődően vagy tevékenységhez kapcsolódóan, ilyenek például a férfi, női wc-k, vagy a férfi, női fodrászat; valamint kirajzolódnak női terek a társadalmi gyakorlat által meghatározottan is: ezek azok a terek, amik használaton alapulnak. Dobák írásában a konyhát helyezi ebbe a kategóriába, ami attól lesz női, hogy a női princípium egyik színtereként tud kiteljesedni.”⁸⁶ A lakótelepi lakásban található konyha, mint a női tér megfelelője megegyezik tereptapasztalatommal, emellett lényeges kiemelni a garázstelep mellett található kispadokat, amelyeken gyakran ülnek társalogva, főleg idősebb nők, illetve azt, hogy több női interjúalanyom megjegyezte, hogy az 1970-es és 1980-as években szerettek nőtársaikkal a nyüzsgő garázssorok között sétálgatni.

Egy garázs szerepe az életút során

A következőkben egy konkrét példán keresztül szeretném bemutatni, hogy egy itt található garázs milyen szerepet tud betölteni a tulajdonos életében. Az esettanulmány formájában bemutatott garázs egyike azoknak, amik elsőként épültek fel. Tulajdonosa, Á.M. az egyetlen olyan személy, aki az első építkezések óta a mai napig garázstulajdonos a garázstelepen. Életútjának bemutatásán keresztül ezért megfigyelhetjük a garázssor építésétől kezdve a napjainkig tartó változásokat.

Á.M. 1942-ben született. Családjával 1970-ben költözött a lakótelepre, abba a házba, ami az elsőként felépülő garázssor mellett található és azzal párhuzamosan elhelyezkedik el. Az itt található lakást azért ajánlották fel neki, mert a városi futbalcsapat játékosa volt. Rajta kívül még két másik csapattársa költözött ebben az időben a sportpálya melletti házakba. A futballozás mellett villanyszerelői szakvégtettsége volt, és egy helyi üzemben dolgozott 1962-től villamossági karbantartóként. Felesége gyári munkás volt, a költözés idejében még csak egy 2 éves fiúk volt, a második fiúk pedig a beköltözést követő évben született.

⁸⁴ Béres 1979.

⁸⁵ Dobák 2019.

⁸⁶ Dobák 2019. 303–312.

Á.M. 1973-ban harmadmagával elsőként nyújtott be kérelmet a tanácshoz garázsok kialakítása céljából. Miután megkapták az engedélyt, az épülettel szembeni tüzelőanyag tárolására épített tárolóépületek hátoldalához kalákában megépítette a négy tulajdonos a garázssor első négy darabját. Á.M. úgy kötötte be a villanyt a saját garázsába, hogy a mellette lévő lakásukból, a garázs tetején keresztül vezetve összekötötte egy vezetékkel. Ahogy említettem, ezek a garázsok méretben nagyobbak az őket követőktől, akár két gépjármű tárolására alkalmasak voltak épülésükkor, bár méretük inkább az autó tárolása melletti egyéb tevékenység végzése miatt volt indokolt. Az építés idejekor Á.M. még nem rendelkezett autóval, de az építést követő évben megvette első gépjárművét.

A garázs megépítésétől az 1990-es évekig számos jövedelemkiegészítő munkát látott el a garázsában. Leggyakrabban háztartási gépek, mosógép, centrifuga, vasalók, porszívók javítását vállalta el a lakótelepen élők számára. Ha olyan gépet hoztak neki, amit már nem lehetett megjavítani, akkor azokat általában ott hagyták nála, ő pedig elemeire szétszedve egyéb javításokkor fel tudta használni alkatrészként őket. De nem csak villamossági szaktudását kamatoztatta, hanem egyéb feladatokat, például lakatos munkákat is elvált: mivel tudott hegeszteni, ezért egy ideig vas virágtartókat készített. Hogy a különböző feladatokat el tudja végezni, képezte magát, például a *Rádiótechnika* című folyóirat rendszeres olvasója volt, az abban található tervrajzok alapján antennákat készített. Fiai visszaemlékezései szerint olyan antennákat csinált, amikkel 1979-ben, amikor még csak a főváros környékén volt fogható a Magyar2, ők már otthon is tudták azt nézni, illetve a pozsonyi és a bécsi tv adásai is nézhetők voltak. Ezek a garázsban elvégzett munkák, mondhatni melléktevékenységek, sokkalta jövedelmezőbbek voltak, mint a hivatalos munkája. Elmondása szerint, ha két estét a garázsban motortekercseléssel töltött, akkor az alatt a két este alatt egy havi fizetését kereste meg.

A '70-es években a korszakra jellemző szerszámihiány őt is érintette: visszaemlékezése szerint 1977-ben vett egy fűrógépet az orosz katonáktól,⁸⁷ de 1978-ban feltörték a garázsát (épp a szerszámihiányból fakadóan a 70-es években több garázsfeltörés is volt a telepen) és elvitték többek között ezt a fűróját is. Ezt követően beszerelt egy riasztót, amit felvezetett a lakásukba. Ennek hátránya az volt, hogy ahogy korábban említettem, a garázssor előtt leaszfaltozott részt az 1980-as évek közepéig a gyerekek futballpályának használták, és ahányszor egy futball labda eltalálta a garázs

⁸⁷ Elmondása szerint, akkoriban csak tőlük lehetett beszerezni ilyen szerszámokat.

kapuját, a riasztó megszólalt a lakásban, ezért viszonylag hamar ki is szerelte a riasztórendszert.

Á.M. hivatalos munkaideje előtt, ami reggel 6 órakor kezdődött, nem dolgozott a garázsban, mint más interjúalanyom, hanem a munkaideje után kezdte meg az ottani tevékenységeit. A gyerekei elmondása szerint, legtöbb idejét a garázsban töltötte, ahova felesége szinte sosem látogatott el. Miután megérkezett a garázsba, az autót nem indította be, csak kitolta, illetve a munka végeztével visszatolta. Onnan lehetett tudni, hogy a garázsban van és dolgozik, hogy az autó a garázs előtt állt, illetve gyakran szólt a rádió. Ez akkor volt fontos jelzés, ha télen a hidegben egyébként zárt ajtó mögött dolgozott. Több interjúalanyom is kiemelte, hogy a lakótelepen élő nők kifejezetten szerettek a garázs előtt sétálgatni, beköszönni az éppen dolgozó Á.M.-nek, aki szaktudása és futball pályafutása miatt népszerű volt a lakótelepen. A sportpálya első hátsó kapuját Á.M. és a szintén a lakótelepen élő csapattársai miatt alakították ki először: nekik kulcsuk volt ehhez a kapuhoz, így könnyedén tudtak a garázssoron keresztül a pályára jutni.

Amikor interjút készítettem vele, ő is hangsúlyozta az akár szakmai közös munkát garázsszomszédaival. Elmondása szerint, mindenki ismerte a másik szerszámkészletét, szaktudását, ezért ezek alapján gyakran kértek segítséget egymástól. A közös alkoholfogyasztást és társasági életet is említette: volt, hogy közösen sütöttek melegszendvicset, de olyan is, hogy a garázsában titkos felnőtt film vetítést tartottak. A garázs rejtő jellegét fiai is hangsúlyozták: egyik fiával például a garázsban gyakorolták légpuskával a célbalövést.

Ha belépünk a garázsba, mai napig láthatjuk az egykori szerelő-javító munkálatok nyomait: a garázs ma is tele van szerszámokkal, tárolókkal, alkatrészekkel még felhasználható félig szétszedett háztartási gépekkel. Ahogy korábban már utaltam rá, a garázs az itt végzett munka megfelelő körülményeihez alakított. A falakon szigetelés található, illetve különböző fűtési egységek vannak behelyezve, hogy a munkavégzés körülményei a hidegebb időszakokban is biztosítva legyenek. Padlásteret alakított ki további tárolási lehetőségek érdekében, illetve a mennyezetre is a horgászbottok tárolásának fémpolcrendszert szerelt. A garázs bal oldali hátulsó sarkában található a munkálatok origója, a satupad. A satupad fölött már megkopott meztelen nős és 1970-es évekbeli *Autó-Motor* újságból kivágott futurista autókat ábrázoló plakátok vannak felragasztva. Ezen a falon lóg a helyi futballcsapat zászlója, illetve néhány személyes fotó. Fontos tárgy még a garázsban a „meccsnéző-párna”, a munkás váltóruha és az korábbi rendszámtáblák gyűjteménye.

Egészen nyugdíjba vonulásáig (2004-ig) dolgozott a garázsban is párhuzamosan a hivatalos munkája mellett. 1979-ben a lakótelepen egy messzebb eső lakásba költözött családjával, onnantól kezdve a garázsba és a lakás között biciklivel közlekedett (idős kora miatt az utóbbi 1-2 éve nem ül már biciklire). Azt, hogy nyugdíjas kora után is sok időt töltött a garázssoron, az is jól mutatja, hogy amikor unokáit kérdeztem emlékeikről, azt az élményt emelték ki, hogy egészen az elmúlt évekig mielőtt elindultak meglátogatni nagyapjukat, fontos volt felhívni minden alkalommal telefonon, hogy nem a garázsban tartózkodik-e. Felesége halála után a mindennapi élet rutinjává alakította a temetőbejárást, ebben a rutinban is fontos szerepe lett a garáznak: itt tartja a temetőbe szánt mécseseket, gyertyákat, ezért a garázs egy állandó megálló az otthon és a temető között.

Kitekintés

Hogy újra a városképbe tudjuk illeszteni az általam vizsgált garázssort, szükségesnek tartom, hogy röviden ismertessem a lakótelepen található egyéb garázsokat, bemutassak egy speciális garázssor-esetet és megyei szinten is elhelyezzem a megfigyeléseimet. Bár a garázstelep a lakótelep szélén található, a lakótelepen „belül” is találhatóak garázsok, ugyanis a házak aljába is építettek. A házak földszintjén található garázsokra is jellemző, hogy nem csak autók tárolására használják őket,⁸⁸ viszont a garázssoron működő szolgáltatásokkal ellentétben, ezek a garázsok hivatalos átminősítésen esnek át: leggyakrabban irodaként és üzlethelyként működnek. Az ezekben zajló gazdasági tevékenységek tehát nem „elfedve”, hanem nyilvánosan zajlanak.

Fontos kiemelni továbbá egy másik, szintén a vizsgált településen található garázstelep esetét, hogy megértsük a városvezetés, vagyis a központi szerv kapcsolatát a garázssorokkal. Az egész városra kiterjedő tendencia, hogy nem építettek a lakótelepek építésekor megfelelő mennyiségű gépkocsi tárolásra elegendő épületet, és ezért utólag kellett kitalálni, főleg a rendszerváltás után, hogy hogyan lehetett garázsokkal bővíteni a lakótelepeket, ami napjainkig elnyúló probléma. A városban található egykori katonai lakótelepen honvédségi bérlakásokban éltek a szocializmus alatt. Ezen a lakótelepen sem épült kellő mennyiségű garázs, de itt „kiskapukat” kihasználva állami tulajdonú ingatlanra felépítettek több garázssort. Ezek a felépítmények a rendszerváltás után honvédségi tulajdonba kerültek. A 2000-es évek elején az önkormányzat nem megfelelő

⁸⁸ Lásd 21 oldal: az autók méretének változásából adódó problémák

tűzvédelmi kialakításra hivatkozva az itteni garázstelep elbontását indítványozta. Az eljárás hosszú évekig nyúlt, a konfliktust az okozta, hogy tisztázatlan volt a garázsok jogi viszonya, illetve a garázsbérlők nehezményezték a döntést. Interjúalanyaim elmondása szerint, az is megnehezítette a végrehajtást, hogy *“(...) a katonákat privilégiumok sokasága illette meg még akkor is... Kéz kezet mos tudod, még a 2000-es években is megakadályozták azt, hogy a jogszabály érvényesülni tudjon.”*⁸⁹ Utalva a magas beosztású katona garázsbérlők befolyására.

Végül 2010-ben elbontották a tűzvédelmi előírásoknak nem megfelelő garázssokat, és az akkor már önkormányzati tulajdonba került területre az önkormányzat a helyi építési szabályzatnak megfelelő garázsoknak adott építési engedélyt. *„Ez volt az utolsó nagy garázsépítési hullám a városban, amikor az emberek összeálltak és régi időket idézve garázsokat építettek.”*⁹⁰ Ahogy interjúalanyom is utalt rá, az engedélyezés után az új típusú terveknek megfelelően a tulajdonosok maguk, kalákában építették fel az új garázssort. Azóta is épülnek garázstelepek, a városban viszont kizárólag arra van már csak példa, hogy építkezési vállalkozók építik fel őket, és aztán a felépült garázssorokat el- vagy kiadják.

Ezt a példát azért szerettem volna bemutatni, mert rajta keresztül láthatjuk, hogy milyen esetben vizsgálják felül a szocializmus ideje alatt felépített garázssorokat. Bár az újonnan felépült garázssor, vagyis az új típusú, az általam vizsgált garázssortól is eltér⁹¹ (például előírás, hogy a garázsok találkozásánál két fal legyen, ami nem valósul meg), az építmények felülvizsgálása azoknál az ingatlanoknál történik csak meg, amelyek építését nem az egykori tanács, hanem egyéb szerv engedélyezte (ebben az esetben a honvédelmi minisztérium). Amikor a városvezetőség jelenlegi illetékesét kérdeztem, hogy mégis, hogy kaphatott elsőként engedélyt a lebontott garázstelep a megépítésre, akkor azt a választ kaptam, hogy nagy valószínűséggel épülésekor sem engedélyezték volna csak akkoriban nem igazán foglalkoztak vele.

Legvégül pedig az általam vizsgált lakótelepet megyei viszonylatban szeretném vizsgálni. A megyeszékhelyen az oda koncentráló városfejlesztési politika következtében nagyszámú lakással rendelkező lakótelepek épültek. A korábban hasonló lélekszámú két város lakosságszáma épp ezek miatt a nagy volumenű lakótelepépítések következtében

⁸⁹ F57

⁹⁰ F57

⁹¹ „Ezeket a garázsokat nem lehetett úgy összefusizni mint a régieket, itt már nem ment el, hogy plébából legyen az oldala.” F57

változott lényegesen a megyeszékhely javára. Az itt épült lakótelepek lényegesen nagyobbak voltak az általam vizsgált város lakótelepinél, ezért a parkolási problémát feloldani kísérő garázstelep-építkezések is nagyobb méreteket öltöttek. Terepmunkám során meglátogattam a megyeszékhelyen található legnagyobb lakótelep garázstelepét, ahol a garázsszomszédságnak nem csak informális szerveződése található, de hivatalos garázsszövetkezetbe tömörülése. A garázsépítő és fenntartó szövetkezet 1971. novemberében alakult.⁹² A garázstelepen jelenleg 1147 gépkocsitároló található, ezzel a megyeszékhely legnagyobb ilyen típusú szerveződése. A szövetkezetté alakulás előtt is voltak már garázsok a telepen, de ahhoz, hogy egységesen tudjanak fellépni a tulajdonosok, érdemes volt egy közösségbe tömörülni, hasonlóan a lakásszövetkezetekhez. A szövetkezet tagjává úgy válhat valaki, hogy garázst vásárol és kéri felvételét (az erre rendszeresített nyomtatványon) a tagok közé. A tagfelvételt a vezetőségi ülésen a mindenkori vezetőség bírálja el és hagyja jóvá. A szövetkezetnek alapszabályzata, házirendje, vezetősége és irodája is van. A mindenkori vezetőséget a tagság javaslatai alapján a közgyűlés választja meg titkos szavazással. Vezetőségi tag csak garázstulajdonos lehet (kivéve az elnök személyét, ő lehet „külsős” is, ha vállalja). Minden év május 31-ig köteles taggyűlést tartani, melyre meghívót küldenek minden garázstulajdonosnak. A szolgáltatások leginkább az infrastruktúra biztosítására terjednek ki, azaz az utak karbantartására, villany- és vízszolgáltatás biztosítására, közvilágítás biztosítására, fűnyírásra, hóeltakarításra stb. A garázsszövetkezet tehát inkább szolgáltatás-központú. Amikor az iránt érdeklődtem, hogy szerveznek-e közösségi, közösségépítői eseményeket, azt a választ kaptam, hogy előfordult például „legszebb garázstomb pályázat” vagy közös levélösszeszedés a telepen, de idővel az érdeklődés hiánya miatt ezek az összejövetelek elmaradtak. Kutatásom folytatásaként szeretném terepmunkámat elmélyíteni ezen a garázstelepen is, és a méreti, igazgatási különbségeket megismerve összehasonlítani a garázstelepek működését.

Összefoglalás

Ugyan a garázstelepek karakterisztikus tájkép-elemeivé váltak a szocialista városoknak,⁹³ és a szocialista lakótelepeknek, mégse nevezhetjük a szocialista építészet sajátosságának, hiszen ugyan megváltozott formában és megváltozott előírásokkal, de napjainkban is

⁹² A garázsszövetkezettel kapcsolatos információkat az elnökkel készített interjú során ismertem meg.

⁹³ Ispán 2020. 60.

épülnek a vizsgálthoz hasonló garázssorok. Ha a szocializmus épített kulturális örökségének nem is, de meglátásom szerint a kor politikai örökségének mégis tekinthetjük. Egyrészt a maszekolás helyének megteremtése által fontos részévé vált a gazdasági folyamatoknak, másrészt az itteni 1970-es és az 1980-as években kialakult vagy már meglévő második gazdaság íratlan szabályai szerint működnek napjaikig.

Dolgozatomban egy szocialista lakótelep garázssorának rejtett világának feltárásán keresztül a garázstelep közösségi szerepe mellett azt szerettem volna bemutatni, hogy bizonyos, az államszocializmusban elinduló informális gazdasági folyamatok hogyan élnek tovább mindennapjainkban. Mindezek ismeretében az informális és formális intézmények,⁹⁴ az állam (a városvezetés) és az állampolgár (garázstulajdonos) kapcsolatra is tudunk következtetni.

Amikor a helyi városvezetőség tagjaival készítettem interjút, az informális gazdaság működése kapcsán azt hangsúlyozták, hogy az önkormányzat, vagyis a formális szervezet az „ártatlan” tevékenységekbe nem szól bele, illetve általános az a tapasztalatuk, hogy a lakosság védi is ezeket a kezdeményezéseket: ha központi támadás érné például a garázssoron működő szolgáltatásokat, akkor a lakosság összezárna az önkormányzattal szemben. A vezetőség tehát érzékel egyfajta közös ellenállást, és annak ellenére, hogy ismerik a garázsokban zajló tevékenységeket, amíg hivatalos panasz, bejelentés nem érkezik, nem foglalkoznak az esetekkel. Az önkormányzat főleg azokban az ügyekben indít eljárást, amikor egy garázstelep illegálisan épül fel, vagy jogstátusza elavul (lásd a katonai garázstelep példája).

A terepemen megfigyelhető informális és a formális intézmények kapcsolatának része a személyes kapcsolatrendszer általi előnyhöz jutás, amit a rendszerváltás előtti és utáni példák is szemléltetnek: interjúalanyaimtól megtudtam, hogy '70-es és '80-as évek garázspítéseinél is számított a protekciós helyzet, hogy „akárki nem építhetett garázst”, illetve a 2000-es években, az egykori katonai lakótelepen található garázstelep elbontásának késleltetését is az ottani garázsbérlők kapcsolatrendszere befolyásolta. Az informalitás nem csak gazdasági (maszekolás) hanem politikai (protekciós) aspektusa is átnyúl a rendszerváltás felett, a garázssor felépítése óta hivatalosan végbement politikai változás ellenére hasonló módon él tovább.

⁹⁴ Az informális fogalmat Böröcz József *Kistársadalom kiskapuk* című tanulmánya szerint értelmezem: „A formális szabályok léte szükségszerűen azzal jár, hogy az emberek így vagy úgy, de informális úton megkerülik, s egyéni igényeik, szükségleteik, lehetőségeik idioszinkretikus rendszeréhez idomítják őket. Az informalitás mindenütt jelen van: szervezetszociológiai értelemben tényleg minden nagykapu mellett van (legalább) egy kiskapu.” Böröcz 2019. 127.

Dolgozatomban egy garázstelep rejtett világába való betekintés által szerettem volna bemutatni a garázsokban működő közösségi és gazdasági folyamatok értékét. Azt, hogy a garázstelepek építésekor hogyan törték meg az államszocializmus korabeli építkezés centralizáltságát és a títusterv ellenére a „tér háziasításával” hogyan alakította mindenki a maga kéére ezt a kívülről egyszerűnek tűnő épületet. Kutatásom összes eredményét és részletét nem tudtam terjedelmi okokból bemutatni, helyette a legfontosabb megfigyeléseimet és következtetéseimet szerettem volna összefoglalni. A garázstelepek vizsgálatát tovább folytatom, és tervem az eredmények különböző vizuális megjelenítéssel való prezentálása is (például multimédiás eszközökkel egy kiállítás formájában), hogy a garázssorok rejtett világát még közelebb hozzam a befogadók számára. A vizuális megjelenítés mellett továbbá elengedhetetlennek és inspirálónak érzem a kutatás elmélyítése érdekében, a multidiszciplináris megközelítéssel (például építészek, történészek, közgazdászok bevonásával), vagyis egy kisebb csoporttal való közös feltárását a témának.

Irodalom

AUGE, Marc

1995 Prologue, From Places to Nonplaces. In: Auge, Marc *Non-places: Introduction to an anthropology of supermodernity*. Verso, London, New York, 1-6, 75–115.

ANDORKA Rudolf

2003 *Bevezetés a szociológiába*. Osiris Kiadó, Budapest.

BAKOS Áron

2022 Név nélkül: az anonimizálás kérdései az etnográfiai kutatásban. *Erdélyi Múzeum*. 84/2. 167–174.

BALI János

2005 Zártkerti gazdálkodás a 20. század második felében. *Ethnographia*. 116/2. 153–182.

BARTHA Eszter - TÓTH András - VALUCH Tibor (szerk.)

2020 *Munkás-kultúra-örökség. Munkások a rendszerváltás előtt és után Kelet-Közép-Európában és Magyarországon*. Kronosz Kiadó, Pécs.

BECKMANN, J

2001 Automobility – a social problem and theoretical concept. *Environment and Planning D Society and Space*. 19/5. 593–607.

BERÉNYI B., Eszter

2010 *Történelmi városrészek átalakulásának társadalomföldrajzi vizsgálata Budapest belvárosában*. Doktori értekezés.

BEZSENYI Tamás

2012 „Kisdedet álmodik a vasöntő az ércformákba”. A Kádár-korszak gyári munkásai közötti együttműködés a fuszítás révén. *Metszetek*. 1. évf. 2-3. sz. 39–48.

BÖHM, Steffen – JONES, Campbell – LAND Chris – PATERSON, Matthew (szerk.)

2006 *Against automobility*. Malden, MA, Oxford and Victoria, Blackwell.

BÖRÖCZ József

2019 Kistérsadalom kiskapuk. *Replika*. 112.sz. 123–143.

DOBÁK Judit

2019 Női terek a Vasgyári út mentén In: Frauhammer Krisztina - Pajor Katalin (szerk.) *Emlékek, szövegek, történetek. Női folklórszövegek*. Magyar Néprajzi Társaság, Budapest. 303–312.

FEATHERSTONE, M

2004 Automobilities. *Theory, Culture & Society* 21/4–5. 1–24.

FÉL Edit – HOFER Tamás

1997 *Arányok és mértékek a paraszti gazdálkodásban*. Balassi Kiadó, Budapest.

FÜSTÖS László – SZAKOLCZAI Árpád

1994 Értékek változásai Magyarországon, 1978–1993. Kontinuitás és diszkontinuitás a kelet-közép-európai átmenetben. *Szociológia Szemle*, 4/1. 57–90.

GATEJEL, Luminita

2011 The Common Heritage of the Socialist Car Culture. In: Siegelbaum, Lewis H (szerk.) *The Socialist Car- Automobility in the Eastern Bloc*. Cornwell University Press, London. 143–156.

GÁBOR R. István

1979 A második (másodlagos) gazdaság. Keresőtevékenység és jövedelemátcsoportosulás a társadalmilag szervezett termelésen és elosztáson kívül. *Valóság*, 1, 21–36.

GERMUSKA Pál

2004 *Industria bővületében. Fejlesztéspolitika és a szocialista városok*. 1956-os Intézet, Budapest.

GOFFMAN, Alice

2014 *On the Run. Fugitive Life in an American City*. University of Chicago Press, Chicago.

GÖNCZŐ Viktor

2011 Graffiti: a vizuális sűrűség hatása és a terek tipológiája. *Kultúra és Közösség*. 2(15)/2. 155–158.

HARCSA István

1991 A polgárosodás lehetőségei a mezőgazdasági kistermelésben. (Előzetes kutatási eredmények). *Agrártörténeti Szemle* XXXIII.1-36.

HOLLÓS Marida C.

2001 *Scandal in a Small Town Understanding Modern Hungary Through the Stories of Three Families*. Routledge.

HORVÁTH Sándor

2004 *A kapu és a határ: mindennapi Sztálinváros*. MTA Történet tudományi Intézete, Budapest.

ISPÁN Ágota Lídia

2020 *A város vidéke - A falusi lakosság életmódváltása az urbanizáció hatására*. Bölcsészettudományi Kutatóközpont Néprajztudományi Intézet, Budapest.

2023 Örökségképzés az egykori szocialista városokban = Heritage Making in Former Socialist Town. In: Ament-Kovács Bence – Eitler Ágnes (szerk.): *Örökségképzés, kulturális emlékezet, identitás*. Néprajztudományi Intézet. 233–277.

KELLÉR Dezső

1982 *Fogom a függőnyt*. Szépirod. Könyvkiadó, Budapest.

KOVÁCS Éva

2007 Interjú módszerek és technikák. In: U.ő. (szerk.) *Közösségtanulmány*. Módszertani jegyzet. Néprajzi Múzeum – PTE-BTK Kommunikáció- és Médiatudományi Tanszék. 269–277.

LAKI László

1991 Polgárosodás Magyarországon az 1970-80-as években. Századvég 2-3. sz. (Polgárosodás Magyarországon). 184–192.

LUBET, Steven

2018 *Interrogating Ethnography: Why Evidence Matters*. Oxford University Press.

MERRIMAN, P

2009 *Automobility and the geographies of the car*. *Geography Compass* 3 (2): 586–99.

MUSKOVICS Andrea Anna

2014 Buda-vidék préház- és pincekultúrája Építészeti és társadalomnéprajzi megközelítés (XIX–XX. század). Doktori Disszertáció, Eötvös Loránd Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar.

Möser, Kurt

2011 Autobasteln. Modifying, Maintaining, and Repairing Private Cars in the GDR, 1970–1990. In: Siegelbaum, Lewis H (szerk.) *The Socialist Car- Automobility in the Eastern Bloc*. Cornell University Press, London. 157–169.

Nagy Emőke

2022 Beköltözők. Egy nagyvárosi lakótelep társadalomszerkezete és az ott élők életmódjának változása a beköltözéstől napjainkig – kérdésfelvetések és a kutatás alapjai. In: Tötös, Áron (szerk.) *Fejezetek Erdély Történetéről*. Erdélyi Múzeum Egyesület, Kolozsvár.

JAKAB Albert Zsolt – VAJDA András

2018 Örökség: etnicitás, regionális identitás és territorialitás. In: Jakab Albert Zsolt – Vajda András (szerk.): *A néprajzi örökség új kontextusai: Funkció, használat, értelmezés*. Kriza János Néprajzi Társaság, Kolozsvár. 7–28.

JÁVOR Kata

2000 Magyar paraszti erkölcs és magatartás In: Sárkány Mihály -Szilágyi Miklós (szerk) *Magyar Néprajz nyolc kötetben VIII. Társadalom*. [főszerk.: Paládi-Kovács Attila]. Akadémiai Kiadó, Budapest. 601–692.

SIEGELBAUM, Lewis H.

2010 Autós kultúra a Szovjetunióban az 1960-as – 1980-as években, *Eszmélet*. 22/86. 19–44.

TUVIKENE, Tauri

2014 Mooring in Socialist Automobility: Garage Areas. In: Kathy Burrell and Kathrin Hörschmann (szerk.) *Mobilities in Socialist and Post-Socialist States*. Basingstoke: Palgrave Macmillan 105–121.

URRY, J

2004 The “system” of automobility. *Theory, Culture & Society* 21/4–5. 25–39.

VALUCH Tibor

2001 *Magyarország társadalomtörténete a XX. század második felében*. Osiris Kiadó, Budapest.

2013 *Magyar hétköznapiak. Fejezetek a mindennapi élet történetéből a második világháborútól az ezredfordulóig*. Napvilág Kiadó, Budapest.

VÁSÁRY Ildikó

1987 *Beyond the Plan. Social Change in a Hungarian Village*. Westview Press, Boulder. 1987.

VERES Péter

1975 Jobb : bal :: férfi : nő. In: Voigt Vilmos–Szépe György–Szerdahelyi István (szerk.) *Jel és közösség. Semiotikai tanulmánygyűjtemény*. Muszeion könyvtár 2., Budapest. 83–92.

VERES László

1978 A paraszti étékrend szabályai Mátraderecskén. In: Bakó Ferenc (szerk.) *Mátraderecske. Néprajzi tanulmányok*. (Tematikus és lokális monográfiák 3.) Dr. Bakó Ferenc, Eger. 119–130.

Internetes forrás

Technica Schweiz: „*The Garage Project*”

[The Garage Project | Tehnica Schweiz](#) Letöltve: 2025. 01. 04.

„*In pictures: Murmansk's gorgeous garages. Beauty or beast?*”

http://news.bbc.co.uk/2/shared/spl/hi/pop_ups/06/business_murmansk0s_gorgeous_garages/html/3.stm

Letöltve: 2025. 01. 04.