

Családi vállalkozás – nagyipari vállalat – szocialista technokrácia.
Az Uhri Testvérek / Ikarus Karosszéria és Járműgyár gazdaság-, társadalom- és
kultúrtörténete

Bódy Zsombor

MTA doktori értekezés tézisei

Budapest, 2019.

A doktori értekezésben tárgyalt kérdések kutatástörténeti előzményei, a doktori mű célkitűzései, és forrásai:

A doktori értekezés a magyar történelem körülbelül 1930-tól 1970-ig terjedő időszakának a megismeréséhez szeretne hozzájárulni egy vállalat történetének feltárásán keresztül, abban a reményben, hogy ebben a léptékben lehetséges a gazdasági, társadalmi, politikai és kulturális összefüggések együttes megragadása. A gazdasági folyamatok nem csak a mindennapi életlehetőségek kialakítása szempontjából alapvetőek, de a politikai folyamatoknak is meghatározó keretfeltételeket szabnak. A szocialista rendszer története bizonyos szempontból a politikai hatalom gazdasági kényszerekkel és szükségszerűségekkel vívott harcának története is, s a rendszer végső kudarca is jelentős részben gazdasági sikertelenségéből fakadt. A doktori értekezés azonban nem gazdaságtörténeti vizsgálódás. A vállalat mint elemzési egység választását éppen az indokolja, hogy ennek története a gazdasági adottságok, a társadalomtörténeti fejlődés, a politikai folyamatok és a kultúrtörténet metszéspontját képezheti. Egy vállalat fejlődését nyilvánvalóan meghatározzák a primer gazdasági tényezők, vagyis elemzendő gazdaságtörténeti összefüggésekben. Ám történetének elemzésekor nem lehet eltekinteni a társadalmi beágyazottságtól sem, a munkaerő adottságitól, a vállalat mindenkori irányítói társadalmi pozíciójának, kapcsolatrendszerének adottságaitól sem, így tere nyílik a társadalomtörténeti szempontú megközelítésnek is. Ugyanakkor a politika befolyása a vállalatok történetére a második világháborús hadigazdálkodástól kezdve elsődleges fontosságú volt Magyarországon, vagyis a nem hagyhatók figyelmen kívül a politikai fejlemények hatásai sem. Végül pedig a döntéshozók mentalitását, a mindenkori jövőről alkotott felfogását sem lehet figyelmen kívül hagyni, amelyek mentén céljaikat kitűzték, stratégiáikat eltervezték. Ez utóbbi lehet a kultúrtörténeti megközelítésmód tárgya.

Annak, hogy egy vállalat történetét a gazdaság-, társadalom és kultúrtörténet metszéspontjaként s a politikai folyamatokra is figyelemmel elemezzük nem sok előzménye van a hazai kutatásban. Az értekezés bevezetése tisztázza, hogy a nemzetközi szakirodalomban miként formálódott az ilyenfajta megközelítés igénye a gazdaságtörténet megújításának, és ugyanakkor az önmagába zárkozó kultúrtörténeti kutatásoknak a társadalmi kérdések és a gazdasági szféra felé való kinyitása szándékából.

Hazai vonatkozásban említhetjük a kutatástörténeti előzmények között a szocialista korszak vállalat-történeteit, amelyek azonban egy a célkitűzésünket követő kutatás számára inkább forrást jelentenek, mint szakirodalmi támpontot. Ez érvényes Jenei – Szekeres Ikarus-ról írott, 1981-ben publikált kötetére is, amelynek kézírata azonban első változatában sokkal

korábban elkészült. Modern gazdaság-, és társadalomtörténeti szempontú elemzések vagy a business history eszköztárát alkalmazó kutatások folytak, azonban elsősorban a 19. századra, esetleg a 20. század első felére vonatkozóan (Kövér György, Klement Judit, Halmos Károly, Hidvégi Mária, Tomka Béla, Kaposi Zoltán, stb. munkái). A szocialista korszak gazdasági folyamatait elsősorban makrogazdasági szinten elemezték közgazdászok behatóan – már egykorúan is –, vállalati szintű elemzéseket a történetírásban egyedül Germuska Pál munkáiban találhatunk, melyekre nagy mértékben támaszkodtunk is. Szociológiai munkák – Szalai Erzsébet, Szakadát István – elemezték bizonyos vonatkozásokban a szocialista korszak gazdaság-irányító apparátusait, illetve gazdasági elitjét, melyeket szintén felhasználtunk. Ezek felvetik a technokrácia kérdését, de az általunk alkalmazott technokrácia felfogáshoz képest korlátozott, részleges módon és inkább csupán a szocialista korszak második felére nézve. A hazai munkásság történetének a legutóbbi időkig szerény irodalma volt a korszakra nézve. Varga László, Mark Pittaway, Belényi Gyula, Valuch Tibor munkáira tudtunk e tekintetben támaszkodni.

A fent körvonalazott szemlélet alkalmazását az Ikarus-ra indokolja a vállalat nemzeti jelentősége, a köré a szocialista korszakban kialakult kultusz, ami a rendszerváltás után nosztalgiába fordult át. A vállalat kiválasztását alátámasztotta tovább az is, hogy nemzetközi kapcsolatokkal, beágyazottsággal rendelkező cégről van szó, s ezek elemzése hozzájárulhat Magyarország nemzetközi gazdasági beágyazottsága történetének jobb megértéséhez is.

A kutatás elsődleges forrását mindenekelőtt az MNL OL-be átkerült vállalati levéltár képezte. Ez részben tartalmazta az Uhri családhoz tartozó elődállalat iratait is. Emellett azonban nélkülözhetetlen volt a cégnél 1945-ben lezajló igazolási eljárások iratanyaga, amely a BFL-ben található, s ugyan csak ebből a levéltárból a XVI. kerület pártszervek iratai és részben a fővárosi pártbizottság iratai, amelyek elsősorban az 1950-es évekre vonatkozóan tartalmaztak sok információt az Ikarus-szal kapcsolatban. Az 1940-es évek végi fejleményekkel kapcsolatban támaszkodhattunk a Nehézipari Központ MNL OL-ben őrzött, vállalattal kapcsolatos dokumentumaira. Az ÁBTL-ben őrzött források elsősorban a vállalatban 1956 körül történt eseményeire nézve nyújtottak információt. A Kohó- és Gépipari Minisztériumban keletkezett források, illetve az MSZMP KB Államgazdasági Bizottságának üléseire készült anyagok főként az 1960-as évek vonatkozásában képeztek az elemzés számára nélkülözhetetlen forrást. A levéltári forrásokon túl az Ikarus-ról szóló sajtótudósítások sokaságát, köztük képi ábrázolásokat tudtunk még felhasználni az elemzések forrásaként. Végül támaszkodhattunk néhány visszaemlékezésre, illetve interjúra is, amelyek

részben megjelentek, illetve az Oral History archívumban találhatóak, egyet pedig magunk készítettünk.

A doktori értekezés legfontosabb eredményei:

Az Uhri Testvérek / Ikarus története rámutat a kontinuitásnak a politikai korszakhatárokon átnyúló szálaira. A vállalat a második világháború hadiipari konjunktúrájában született, nem az államosításokkal. A dolgozók életének üzemcentrikussága – a közösségi élet szerveződéseitől, a vállalati szociálpolitikai juttatásokig, amit a szocialista korszak jellegzetességének szoktak tartani – szintén a háborús évek terméke volt. A gyár telepe, gépparkja, jelentős részben személyi állomány a hadiipari konjunktúra eredménye volt. Kiépülése magánvállalati keretek között, de állami tőkével a háborús években történt, s a későbbi évtizedekben jellemző „puha költségvetési korlát” mellett zajlott. Utóbbi azt jelenti, hogy a megvalósítás költségei menet közben az eredetileg becsülthöz képest sokkal nagyobb, többszörös összegekre is felemelkedhettek, azaz nem volt kemény költségvetési korlátja a beruházás megvalósításának. E terheket – csakúgy mint a szocialista korszakban – végső soron az állam viselte. A világháborúban kiépülthöz képest igazán újat és tipikusan szocialistát majd csak az 1960-as évek beruházásaival alkotott a szocialista rendszer az Ikarus vállalatban.

Az állami kézbe vétel 1947-ben természetesen a korszakokon áthúzódó strukturális folytonosságok mellett is jelentős változást hozott a vállalat történetében. Azonban az államosítással sem egyszerűen az MDP, illetve az általa uralt állami apparátusok közvetlen hatalma alá került a vállalat. Az államszocialista hatalom kezdettől csak egy technokrata réteg közbejöttével tudta elérni a termelés világát, és csak rájuk támaszkodva tudott beruházásokat, iparpolitikai célokat kialakítani. Létrejött az 1940-es évek végén az iparági szakmai egyesületeknek és kutatóintézeteknek egy – részben az akadémiai és egyetemi szférával összefonódott, személyi átfedések révén összekötött – hálózata, amely szakmai nyilvánosságot biztosított, s amelynek résztvevői a politikai elvárásokhoz való minden alkalmazkodásuk ellenére is szakmai, tudományosan megalapozott tudásukkal legitimálták magukat. Az a megállapítás, hogy a technokrácia kezdettől a szocialista rendszer egyik alkotóeleme volt kutatásaink egyik lényeges újdonsága a rendszerről adott eddigi elemzésekhez képest, hiszen a technokrácia jellemzői, egyáltalán léte a rendszer korai időszakával kapcsolatban eddig föl sem merült.

Az Ikarus esetében a technokraták – noha a tágabb járműipari technokrácia megosztott volt belső szakmai viták mentén – az 1950-es évek első felében szemben álltak azokkal, akik pusztán a párt politikai hatalmát képviselve nem építhettek műszaki vagy egyéb szakmai kompetenciára. A különböző szereplők konkrét, lokális együtt állásában a műszaki technokraták ehhez szövetségest találtak a hagyományos szakmunkáskultúra leszorított, magukat hátrányos helyzetben érző köreiben. Utóbbiak a szakszervezetek gleichschaltolásával elvesztették korábbi intézményes mozgásterüket, de egy sajátos szakmunkás kultúra részeseiként képesek voltak kollektív stratégiák folytatására. Az adott ipari-műszaki kultúra működtetésében technokraták és szakmunkások egymásra voltak utalva, s anyagi tekintetben is meg tudták találni az állandó normarendezések, célprémiumok, túlóradíjak világában a közös érdekeiket, éppen a párthatalom képviselőivel szemben. Az Ikarus 1950-es években elért műszaki sikerei ezen az együttműködésen alapultak. Az 1956-os forradalomban rövid időre a szakmunkás csoportok és a technokraták kezébe került a vállalat, akik megszabadulva a párthatalom képviselőitől – az 1956-os évvégi viszonyok között a magyar iparban ritka módon – a termelést is fenntartották. Természetesen nem állíthatjuk, hogy más vállalatoknál ugyan így technokraták, szakmunkások és párthatalom háromszögében alakultak volna a folyamatok az 1950-es évek első felében és a forradalomban, mint az Ikarusnál, de kérdést további vizsgálatra érdemesnek tartjuk. A szakmunkásságnak a párthatalomhoz való viszonyát, és az 1950-es években is megőrzött mozgásterét illetően eredményeink részben megerősítik, részben továbbfejlesztik az erre vonatkozó szakirodalom korábbi megállapításait.

A forradalom leverésével megroppant a technokraták és szakmunkások korábbi együttműködése, és ezzel az addig eredményes ipari-műszaki kultúra is válságba került. A bukácsoló vállalat számára a felemelkedés lehetőségét technokraták egy új nemzedékének színre lépése jelentette. A hazai technokraták ebben a léptékben korábban elképzelhetetlen, új szerepet találtak a vállalatnak a KGST keretén belül. Elsősorban a Szovjetunió és az NDK, részben pedig a többi szocialista ország nagykategóriájú buszszükségletének kielégítésére, korántsem belső küzdelmek nélkül, és nem könnyen meghozott döntésekkel, de létrehoztak egy magas szinten automatizált, nagy volumenű termelésre alkalmas gyártósort. Az Ikarusban történt beruházásokon túl az ú. n. Közúti járműprogram magas költségű nyugati licenszvásárlásokat tartalmazott, és több vállalat közötti kooperáció (Csepel Autógyár, Rába, stb.) kialakítását is jelentette. A költségesen kialakított gyártókapacitások azután később fékezőleg hatottak az innovációra, s gazdaságilag nem voltak hatékonyan adaptálhatóak akkor, amikor már nem birodalmi léptékű megrendelők igényeinek kellett megfelelni, hanem több kisebb, különböző igényeket támasztó vevőt kellett volna kiszolgálni. A nagymértékben

automatizált gyártókapacitás, miközben megfelelt a technokraták modernitás-víziójának, jelentősen korlátozta a szakmunkások lehetőségét a munkafolyamatok ellenőrzésére, illetve szükségtelenné tette a korábbi termelési kultúrában jól hasznosítható, begyakorolt skilljeiket. A szakmunkások mozgásterének ezzel együtt járó beszűkülése kényelmes volt a politikai hatalom számára is, mert kevésbé kellett már tartania a szakmunkások kollektív érdekérvényesítő képességeitől, mint az 1950-es években.

Az ú.n. Közúti járműprogram projektjének levezényelője a technokrácia volt, amelynek a Kádár rendszer nagyobb és a korábbiakhoz képest kiszámíthatóbban működő autonómiát biztosított. Ez a kádárizmus társadalommal kötött kompromisszumrendszerének egy nem elhanyagolható része volt, ami egyúttal az MSZMP ideológiájában is fordulatot jelentett. Innentől nem egy a történelmet mintegy befejező forradalmi mozgalom letéteményesének tudta magát a párt, hanem egy tulajdonképpen nyitott végű modernizációs folyamat menedzselőjének, amelyben a soron következő feladatokat nem a politikai utópiából vezették le, hanem tudományosnak tekintett, szakmai racionalitás jelölte ki. Az ezen elvek alapján működő technokrata közeg az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság révén mintegy korporatív autonómiát kapott, hogy beruházási programokban, nagy léptékű műszaki fejlesztési projekteken konkretizálhassa a technokrata modernitásvíziót. Kutatásunk újdonsága a szocialista rendszer ideológiatörténetében mutatkozó technokrata fordulat ilyen jellegű körvonalazása, s az OMFB szerepének felvetése, amelyre korábban nem irányult kutatói érdeklődés.

A technokrácia azonban, amely ekkoriban tevékenykedett nem a szocialista rendszer terméke volt. Tagjainak egy része korábbi korszakban nyerte szakmai szocializációját, vagy ha már az 1950-es években, akkor is egy olyan szakmai közegben, amely a korábbinak folytatása, s egyúttal a rendszer minden elzárkózása ellenére a nemzetközi szakmai tudáscirkuláció részese volt. Az 1960-as évek elejének újdonsága – s ez a tipikusan kádári megoldás – amint már említettük, az volt, hogy a hazai technokrácia jelentős autonómiát kapott, az OMFB működése révén (ám ennél ekkor is jóval kiterjedtebb intézményhálózat alkotta a technokrata közeget). Kutatásunk egyik lényeges eredménye, hogy a Kádár-rendszernek a társadalommal kötött – sokat emlegetett – kompromisszumának egyik fontos része volt a technokrácia és a rendszer igényeinek egymásra találása. A Közúti járműprogramot nem egy intézmény, nem a pártvezetés, nem pusztán az illetékes Kohó- és Gépipari Minisztérium alakította ki, s nem is köthető egy-két konkrét személyhez. Maga a közös – kibernetikainak nevezhető – modernitásvíziót követő technokrata közeg dolgozta ki és vitte keresztül a projektet.

A technokrácia szerepét a szocializmusban értelmezhetjük a vállalkozói funkciók fogalma felől. Ezeket nem teljeskörűen, de közülük többet – például a termékpaletta meghatározását, a technológiai váltásokról szóló vagy egyéb beruházási döntéseket – a technokraták gyakoroltak. Így volt ez az 1950-es évek első felében, amikor ezeket a feladatköröket a Zerkovitz Béla főmérnök körül elrendeződő technokrata csoport gyakorolta, és így az 1960-as években is, amikor Michelberger Pál volt az Ikarus fejlesztésével foglalkozó technokraták kulcsfigurája. Mindketten pártonkívüliként tudtak meghatározó szerepet játszani a vállalat történetében, éppen azért, mert piaci rendszer hiányában a tulajdonosi, illetve vállalkozói funkciók igazából gazdátlanok váltak. A szocialista rendszer tehát kezdettől – az Ikarus példája legalábbis ezt mutatja – minden diktatórikus, a társadalmat megtörni akaró jellege mellett is, a technokrácia rendszere is volt. Nem csak alárendelt módon vette igénybe egyes technokraták szolgálatait, hanem – az 1950-es években rejtve maradó módon, az 1960-as évektől tulajdonképpen nyíltan is kimondva – velük működtette a gazdaságot. S ennek során irányító szerepet kaphattak olyan személyek is, akik politikai értelemben nem voltak a hatalmi struktúrák közvetlen résztvevői. A vállalkozói funkciók kérdésének felvetése, és annak adatolása, hogy ezek az államosított gazdaságban részben már kezdettől a technokratákhoz kerültek eddig hiányzott a korszakkal foglalkozó történészi kutatásokból.

A technokrácia azonban hosszabb távon nem bizonyult alkalmasnak a modernizátori feladatok konkrét megvalósítására. Az Ikarus esetében egy olyan termelési struktúrát hozott létre, ami az adott viszonyok között alacsony készséget mutatott az innovációra, s később, a KGST szétesésével üzleti szempontból képtelen volt fenntartani magát. Persze, az ezt megalkotó technokrácia – még ha vállalkozott is a jövőbeli fejlődési tendenciák megbecsülésére – ám nem láthatott a jövőbe, nem számolhatott az 1960-as évek második felében a KGST majdani szétesésével és azzal, hogy az Ikarus-nak piaci körülmények között kell helytállnia. Amikor az 1980-as években már látták ezt, akkor pedig nem voltak meg az eszközeik a szükséges adaptációs stratégia kidolgozásához. A birodalmi méretű „felvevőpiacra” tervezett, s a rendszer összeomlása idejére több elemében már amúgy is elavult konstrukció és gyártástechnológia menthetetlennek bizonyult a keleti blokk bukása után, miközben a termelés volumenét tekintve kisebb nyugati buszgyára tovább tudták javítani gazdaságosságukat. Így az Ikarus, amely a szocializmus évtizedeiben magasra emelkedett, és a rendszer sikerét sokrétű módon szimbolizálta, a rákövetkező évtizedben – nem találva a kiutat abból a csapdahelyzetből, ahova a szocializmus évtizedeiben megtett fejlődési útja vezette – lefelé bukácsolt, míg be nem következett lényegében a teljes csőd.

A technokrácia kudarca nem tudáshiányból, vagy téves vízióiból fakadt, még kevésbé egyes képviselőinek felkészületlenségéből vagy tehetségtelenségéből. Az Ikarus történetében nagy tudású és tehetséges szakemberek szerepeltek. Az államszocializmus viszonyai között a technokrácia nélkülözötte azonban azokat a külső korlátokat, amelyek éppen a hatékonyságát biztosíthatták volna. Ilyenek lehetett volna a piaci tőkeallokáció kényszerítő mechanizmusai az inputok oldaláról, és a piaci verseny az értékesítésben az outputok felől. Ezek hiányában a technokrácia, amelynek működése felett tartalmi szempontból valójában a párhatalom sem gyakorolt ellenőrzést, szabadon, ám végül is gazdaságilag hosszabb távon nem hatékony módon működött. Egyedül a racionális, tudományosként legitimált tudásra alapozva nem bizonyult lehetségesnek gazdasági és társadalmi fejlődést menedzselni.

Az Ikarus Karosszéria és Járműgyár körül a szocialista korszak kezdetétől egy sajátos kultusz bontakozott ki. Termékeit a nyilvánosságban gyakran megjelenítették, jóllehet reklámra piaci értelemben természetesen semmi szükség nem volt. Az Ikarus ábrázolások a buszokat rendszerint a modernitás és főként a „nemzet” összefüggésében értelmezték. Különösen az Ikarus képi ábrázolásai jelenítették meg úgy a vállalat termékeit, mint „nemzeti sikert”. Az Ikarus körül szövődő kultusz révén a különben a „nemzeti” tartalmakhoz való viszonyulást tekintve nagyon is problémákkal küzdő Kádár-rendszer, magát egy szocialista „nemzeti siker” megteremtőjeként ábrázolhatta. Ezt olyan sikeresen tette, hogy az Ikarus kultusza a rendszerváltás után nosztalgiába átfordulva és a siker KGST-hez kötöttségének sajátosságait figyelmen kívül hagyva, továbbra is fennmaradt. A doktori értekezés az Ikarus kultuszának elemzésével hozzájárul a szocialista kor nyilvánosságában lehetséges „nemzet”-értelmezések egyik variációjának feltárásához.

Az értekezés témakörében megjelent publikációk:

„A dolgozók uszályába” kerülni. Technokrácia, párt, szakmunkások és vállalkozói funkciók az Ikarus Karosszéria és Járműgyárban 1947 és 1953 között. Megjelenés alatt: Korall 2019/2. SZ.

Az 1956-os forradalom és következményei az Ikarus gyárban. Kontinuitás és diszkontinuitás. In: Munkások '56. Az 1956-os intézet 2016-2017-es évkönyve. Szerk.: Rainer M. János – Valuch Tibor. 2017. Bp. 80-94.

Enthralled by Size. Business History or History of the Technocracy in the Study of a Hungarian Socialist Factory. Hungarian Historical Review. 2015. 4. 964-989.

Egy szocialista járműipari vállalat születése. Vállalati fejlődés a stráfkocsiktól a repülőgépeken át az önhordó karosszériás autóbuszokig. KORALL 52. 14. évf. 2013. 91-112.

Formy hospodárskeho nacionalizmu. Autobus Ikarus ako produkt a ikona maďarského priemyslu. In: Česko-slovenská historická ročenka, 16 (Brno 2011), pp. 311-324.

Der Ikarus-Bus als ungarische und sozialistische Ikone. Die symbolische Aufladung alltaeglicher Objekte mit politischen Bedeutung. ÖSTERREICHISCHE ZEITSCHRIFT FÜR GESCHICHTSWISSENSCHAFTEN. 21. Jg. Band 2 / 2010. 152-172.

Az Ikarus kultúrtörténeti és gazdaságtörténeti megközelítésben. Szempontok egy szocialista nagyvállalat történetének és emlékezetének kutatásához. In: Megtalálható-e a múlt? Tanulmányok Gyáni Gábor 60. születésnapjára. Bp. 2010, Argumentum. Szerk.: Bódy Zsombor, Horváth Sándor, Valuch Tibor. 52-61.