

## **Opponensi vélemény**

**Bódy Zsombor**

**“Családi vállalkozás – nagyipari vállalat – szocialista technokrácia.**

**Az Uhri Testvérek / Ikarus Karosszéria és Járműgyár gazdaság-, társadalom- és kultúrtörténete”**

**című doktori értekezéséről**

A 2019-es keltezésű dolgozat két éve járhatta a szakmai útvesztőket mire a szervezők eljutottak hozzám mint lehetséges opponenshez. Az okokat nem ismerem, talán a mű diszciplináris határjellege – amire alább még visszatérek - , talán más okok indokolhatták a hosszú időt. Magam gazdaságszociológus vagyok, s mivel az elbírálendő munka - véleményem szerint helyesen - bizonyos vonatkozásokban támaszkodik a tárgyalt korszakban keletkezett társadalomtudományi szakirodalomra, elsősorban ebből a szempontból veszem górcső alá, mi az amit hasznosít, s mi az amit a műből tanulhatunk.

A témaválasztás sok tekintetben szerencsésnek mondható. Arra vállalkozik a szerző, hogy egy vállalat történetén keresztül komplex gazdaság-társadalom- és kultúrtörténeti áttekintést nyújtson. A kiválasztott cég és ágazat történetére vonatkozóan bőségesek a források. Ismeri és használja a Jenei-Szekeres szerzőpáros Ikarus-történetének kéziratos és publikált változatát is, valamint Finta László vonatkozó technikátörténeti munkáit, s a cég jelesebb személyiségeire vonatkozó irodalmat is. De bőven merít egyéb forrásokból, több mint félszáz levéltári forrást - dokumentumot, interjút, kéziratot - idéz, valamint több száz nyomtatott (s részben internetes) primer és szakirodalmi forrást. Utóbbiak közt a téma fontos elméleti és leíró jellegű műveit egyaránt, magyar, német, angol és francia nyelven. (Közbevetőleg jegyzem meg, a bírálendő mű általam ismert példánya viszonylag sok elütést tartalmaz.)

A szakirodalmi áttekintés tehát bőséges, s mint említettem kitér a társdiszciplinák több fontos témájára, szerzőjére is. Így a közgazdaságtanból felidézi Bródy András, Bauer Tamás és munkatársai, Kornai János, Major Iván, Soós Károly Attila és mások írásait. A szociológiából hivatkozva Mark Granovetter, Richard Swedberg, Szelényi Iván, Szalai Erzsébet, Szakadát István vonatkozó műveit. A

gazdaságtörténet szerzői közül hivatkozza egyebek közt Alfred Chandler munkáit. Ebben a vonatkozásban különösen a stratégiai döntésekre vonatkozó fogalmi apparátus lehet egy vállalattörténetbe ágyazott, de valójában gazdaság-, társadalom- és kultúrtörténeti ambíciójú írásmű hasznára, amely szükségképpen kitekint a politikatörténeti fejleményekre is.

Legyen bármily bőséges is a hivatkozott irodalom, sohasem lehet teljes. Így például a szociológiai irodalomból a szerző nyilván jól hasznosíthatta volna Mari Sako – eredetileg járműipari esettanulmányok alapján kidolgozott – bizalom-elemzését az elköteleződésen alapuló és távolságtartó szerződéses viszonyokra vonatkozóan. A vállalat és környezete közötti viszonyrendszer megértéséhez hasznosan járulhatna hozzá az üzleti rendszerekre, vagy a kapitalizmus változataira vonatkozó szakirodalom Richard Whitley, illetve Peter Hall és David Soskice (valamint számos munkatársuk, követőjük) munkássága nyomán. A korai tervgazdaság vállalati működés módjának, a vezetők motivációinak megértéséhez empirikusan jól megalapozott áttekintést nyújtott Joseph Berliner munkássága. Ugyanígy hasznos lehetett volna kitérni Rézler Gyula iparszociológiai és Hegedüs András munkásbérezéssel és munkaviszonyokkal foglalkozó munkáira, valamint Kornai János túlzott központosítást tárgyaló korai írására, nem csupán arra, amit a szerző idéz. Bár más iparágakat tárgyalnak, elemzési szempontokat és viszonyítási pontokat jelenthetnek az általuk alkalmazott módszerek és az ott feltárt tények.

De ami leginkább szembetűnő az az érintett korszakot tárgyaló összefoglaló gazdaságtörténeti munkák szelektív jelenléte és hiánya. Mi indokolja Berend T. Iván és Ránki György munkásságának mellőzését? Mikor a hetvenes-nyolcvanas években a kutatók figyelme fokozottan a társadalomtörténet felé fordult, ebben voltak nemzedéki különállásra utaló sajátosságok, de nem gondolom, hogy ez egyben paradigmaváltást is jelentett volna. Kitágult és módosult a kutatás horizontja, de ez nem jelentette azt, hogy a szerzők ne viszonyultak volna valami módon az elődök munkáihoz. Paradigmaváltásnak most sem tapasztalom nyomát, inkább egyfajta leírásnak, amely a többnyire hivatali hierarchiákban keletkezett dokumentumokat tények forrásainak tekinti, s ezeket laza, lineáris szerkezetre felfűzött mozaikokba rendezi el. Sem nemzedékek színre lépése, sem paradigmaváltás nem indokolhatja azonban, hogy ignoráljuk a szaktudományok kumulatív dinamikájának követelményeit. Tehát azt, hogy az elődök által alkalmazott fogalmi kereteket és

módszereket, az ezek révén elért kutatási eredményeket feldolgozzuk és hozzájuk valami módon viszonyuljunk. Van aki inkább kritikus számvetést készít, van aki több hasznosíthatót talál az elődök munkáiban, de az áttekintés ritkán marad el. Kétfajta szakirodalmi áttekintés van (nem számítva most itt az udvariassági hivatkozások rossz hagyományát). Az egyik tallózó jellegű, s arra koncentrálni, hogy mi az ami az elődöktől hasznosítható, mi az ami adott esetben nem, miként értelmezhetők újra, új fogalmi keretben a felhalmozott ismeretek, s mi adható ezekhez hozzá. A másik átfogó, értékelő jellegű számvetés, amelyik inkább monográfiákba, tudománytörténeti művekbe kívánczik. Ez, ha jól művelik, széles körű ismereteket, mérlegelési és, kontextualizálási készségeket igényel. Vagy egyik, vagy másik – többnyire az első, tallózó jellegű - áttekintés a legtöbb szaktudományos munkában jelen van. Ez nem egyszerűen valamiféle íratlan etikai kódex szabálya, hanem a tudományos megismerés hatékonysági feltétele.

A szerző a bevezetőben először részletesen indokolja miért nem pusztán üzem-, gazdaság-, vagy társadalomtörténet a disszertáció, miért nem kultúrhistoria, vagy politikatörténet. Majd egy csavarral arra jut, hogy bár tisztán ezek egyike sem, de mégis ezek elegye, közös része. Ezt az ígéretet lehet úgy is érteni, hogy egy igen fegyelmezett, több absztrakciós szintet és több elemzési nézőpontot alkalmazó elemzéshez lesz dolgunk. Nem erről van azonban szó. Inkább arról, hogy közbelép a történelem, s olykor a források esetlegessége is. Ennek révén, előbb egy felemelkedő iparos-gazdálkodó család belső viszonyai és társas kapcsolatai, majd a csődbe került cég újraindulása és hadigazdaságbeli kibontakozása kerül előtérbe, vagy egy szakalkalmazottal való becsületbeli afférra vetül fény. A családi céget tárgyaló első fejezet viszonylag rövid, de azt meggyőzően bemutatja, hogy az egyedi és kisszériás karosszériákkal foglalkozó cég miként bővül, miként vált telephelyet, miként nyit a repülőgyártás irányába is az irányított gazdaság időszakában, az állami, s különösen a hadiipari megrendelések és kölcsönök hatására. Amit a későbbiek szempontjából érdemes lett volna tárgyalni már itt is, az a névadó kis cég, a hűtőgyártással foglalkozó Ikarus párhuzamos története. Vagy arra vonatkozóan nem álltak rendelkezésre bővebb források?

A korai tervgazdasággal foglalkozó fejezet több egymással összefonódó, de önmagában is részletesebb elemzésre érdemes kérdést tárgyal. Az egyik a technikatörténeti szál, amelyik a hagyományos alváz és a korszerűbb, önálló

szervezetű modellek közötti választás, az alternatíva mögött meghúzódó érvek, érdekek és kényszerek leírása. Ennek kapcsán felvillan több, a cégnél működő, vezetői pozíciót is betöltő műszaki értelmiségi portréja, akiknek nemzetközi tájékozottsága, meggyőződése és ambíciója a cég fejlődési irányára is hatást gyakorolt. Tárgyalásra kerülnek a műszaki szakmai egyesületek, csakúgy mint a több szinten érvényesülő pártbefolyás és fenyegetettség-érzet. Azt, hogy ez utóbbi is korlátos azonban, jól érzékelteti a gyárban történt 1951-es üzemi zavargás epizódja. Az ellenőrzésekkel, gyanakvással, félelemmel teli légkört a munkásság körében feszültebbé tették a normarendezések, amelyek esetenként akár közel egyharmados bércsökkenéshez vezettek. Azt, hogy a vezetők szembesültek a termelés veszteséges voltával és a forgótőkehiánnyal ugyancsak röviden, de említi a mű, egy a BFL-ben található feljegyzésre támaszkodva. Ebben a légkörben egy jelentéktelennek tűnő szervezési malőr váltja ki a zavargásokat. A bérszámfejtés vezetője (visszavétítésnek tűnne őt pénzügyi igazgatónak nevezni) megígéri hogy a december 27-én esedékes béreket még karácsony előtt kifizetik. Ezt meg is kezdik, ám az ipari miniszter közbeavatkozására leállítják. Az, hogy ennek a kereskedelmi hiányon túl a minisztérium szempontjából milyen racionális okai lehettek, a műből nem rekonstruálható teljes bizonyossággal. A fejezetben nincs nyoma annak, hogy az ÁVH szerint az Ikarusnál „pornográf”, a kormányzati vezetőket szidalmazó kijelentések hangzottak volna el, mint a sok tekintetben hasonló helyzetben lévő későbbi beszállító Csepel Autógyárban (90.o., skk.). Bár nem zárható ki, hogy voltak ilyenek, mivel a feldühödött tömeg meg akarta verni az igazgatót, szétverte az üzemi pártiroda helyiségét, s végül mintegy száz embert letartóztattak, harmadukat elbocsátották. Mindezek az epizódok megjelennek a műben, de egymás mellé rendelődnek, s hangsúlyaik belevesznek az események tárgyalásába. A szerkezet jobb tagolásával, a részletek kibontása révén az írás sokat gazdagodhatott volna.

Az 1956-os forradalom önálló fejezetet kap, s ez nem pusztán politikatörténet, hanem szervezeti mikrotörténet és a munkáskultúra kutatásának adaléka is lehet. Itt elsősorban a forradalom utáni fejlemények, a munkástanács felszámolása, a letartóztatások és ítéletek, a mintegy kétszáz elbocsátás kerül tárgyalásra. Mindez nem csupán a munkástanács aktív vezetőit érintette – akik a szociáldemokrata hagyományú cég korábbi munkásaiból kerültek ki – de elbocsátották a főmérnököt, főkonstruktőrt és a főkönyvelőt is, utóbbi jelentős börtönbüntetést is kapott. Rávilágít

a dolgozat e része a jelentősen megnövekedett fluktuációra, a betanított munkások arányának növekedésére, s a szakmunkás gárda, a „lemezcsászárok” szerepének háttérbe szorulására, a nagy szériás, automatizált termelés perspektívájának fényében.

A hatvanas években kibontakozó közúti járműprogram, az OMFB megerősödése, s a KGST-n belüli buszgyártási kvázi-monopol pozíció adott keretet az Ikarus hagyományos és új fejlesztéseken alapuló fellendülésének. A tanulmány jól érzékelteti a beszállítókkal való konfliktusokat, azok egymás közötti, az iparirányítás felső szintjéig eljutó – Csepel, vagy Győr, hazai, vagy licensz alapú motor – konfliktusait. Utal az ezekben talán szerepet játszó kapcsolathálókra, például a brünni végzettségű csoportra, vagy az Ikarusnál koncentrálódó volt hadmérnöki gárdára. Az a korabeli dokumentumokból, s a visszatekintő közgazdasági esettanulmányokból is felsejlik, hogy a felfutó gyártás gazdaságosságának megítélését a sokféle sikerkritérium és valuta-elszámolási rendszer szinte lehetetlenné tette. Az olvasó itt szívesen látott volna több pontos adatot, s az infrastruktúra fejlesztésre vonatkozó információt is, Ehrlich Éva és mások munkái nyomán.

A műszaki irányítás pozícióinak megerősödése, s benne a járműprogram felfutása vezet el a tanulmány fő téziséhez, a technokrácia problémájához. A járműprogram fő ágensének a szerző a technokráciát tekinti, nem egyes embereket, vagy csoportokat, hanem a műszaki szemlélet dominanciáját megtestesítő társadalmi szereplőt. A technokrácia koncepciójának kidolgozása kapcsán hasznos lett volna kitekinteni John Kenneth Galbraith technostruktúra-fogalmára, s valami módon viszonyulni hozzá, a tudománytörténetben oly gyakori félreértések és csúsztatások elkerülése végett is. A szerző a dolgozat egyik fő eredményének tartja annak tisztázását, hogy a technokrácia és a rendszer igényei a kései tervgazdaságban (a Kádár-rendszer „társadalommal kötött kompromisszumában”) egymásra találtak. Némiképp ellentmond ennek, hogy ehhez képest „kevés heurisztikus jelentőséget” tulajdonít az értelmiség szerepét kritikai elemzés tárgyává tevő új osztály elméleteknek. Ellentmondásos a technokrácia megítélése más szempontból is. Egyfelől a technikai-tudományos racionalitásban, a mennyiségi tervezésben gondolkodó technokrácia képviselőit kiemelkedő felkészültségű, széles látókörű szereplőkként írja le, akik pontosan látták a gazdasági racionalitás szempontjait is. Másfelől éppen abban látja a járműprogram, s benne az Ikarus bukásának okát, hogy a

technokrata szemlélet korlátok nélkül érvényesült, sem a piac, sem a „politikai szféra” (164.o.) nem tudta kontrollálni.

A tanulmány harmadik egysége az Ikarus mint nemzeti szimbólum jelenségéről ír, vizuális tartalmakat, marketing anyagokat és újságcikkeket elemezve. Ebben a vonatkozásban segíthetne az elemzés elmélyítésében a vizuális szociológia módszereinek szisztematikusabb alkalmazása, amihez jó szempontokat ad Piotr Sztompka magyarul is hozzáférhető munkája.

Zárásként megállapítom, hogy Bódy Zsombor tanulmánya sok értékes meglátást tartalmazó, nagy forrásanyagot feldolgozó, ám szakirodalmi és elméleti megalapozásában további erőfeszítéseket igénylő munka. Mindezt mérlegre téve alkalmasnak tartom az akadémiai vitára és a doktori cím megvédésére.

