

Bódy Zsombor

„A dolgozók uszályába” kerülni

Technokrácia, párt, szakmunkások és vállalkozói funkciók az Ikarus Karosszéria- és Járműgyárban 1947 és 1953 között

A mátyásföldi Ikarus Karosszéria- és Járműgyárban a Rákosi-korszak első éveire jellemző bérezés körüli feszültség 1951 decemberében zendüléshez vezetett. Alig egy héttel korábban az Ikarus szakszervezeti titkára a prémium kifizetések körüli feszültségről beszélt a Magyar Dolgozók Pártja (MDP) XVI. Kerületi Pártbizottságának (PB) ülésén.¹ A konfliktus azután karácsony előtt vált igazán élessé. A vonatkozó szabályok szerint az Ikarusban december 27-e lett volna a fizetésnap. Medvei Jenő – egyes későbbi jelentésekben főkönyvelő vagy a bérszámfejtés vezetője, vagy egyszerűen pénzügyi igazgató megjelöléssel szerepel – azonban december 19-én egy szakszervezeti rendezvényen megígérte, hogy még az ünnep előtt, december 23-án kifizetik az esedékes béreket. Állítólag megtévesztette a vállalat vezetőit, azt mondva, hogy a Kohó- és Gépipari Minisztérium illetékeseitől engedélyt szerzett erre, és a megfelelő készpénzmennyiségről is gondoskodott. Utóbb ezért Szöcs András vezérigazgató is súlyos bírálatokat kapott, Medveit ugyanis nem sokkal korábban kizárták a pártból, így közlése ellenőrzése nélkül az igazgató nem hihetett volna neki.² Amikor azonban a fizetés kiadása már folyamatban volt, Medvei telefonált a minisztériumba, hogy valóban engedélyt szerezzen a karácsony előtti kifizetésre. Nem tudni, elbizonytalanodott, megijedt-e, hogy engedély nélkül döntött a kifizetésről, vagy eleve így akart hozzá engedélyt szerezni, gondolván, hogy ha az már elindult, nem fogják leállítani. A minisztérium azonban nem adott engedélyt, sőt a folyamatban lévő kifizetés leállítására utasított. Az Ikarus vezetői ekkor felfüggesztették a kifizetést, és egy ideig tanácstalanul telefonálgattak a felettes szervek különböző képviselőivel, míg Zsöfönyec Mihály kohó- és gépipari miniszter is határozottan azt nem mondta nekik, hogy az ütemezettől eltérő kifizetés tilos.³ Erre délután fél négykor hangosbemondón közölték a feltorlódott, fizetésre várakozó tömeggel,

¹ „Célprémium: Van, de rosszul állnak vele. A szakszervezet pl. csak utólag tud róla. Volt olyan eset, hogy Zerkovics [Zerkovitz Béla főmérnök] beígért a dolgozóknak túlórákat és amikor oda mentek, hogy fizessék ki, akkor azt mondták nekik, hogy nincs túlóra keret már.” Kusnyár István hozzászólása. BFL XXXV.157.a.3. 257. ő. e. 1951. december 14.

² Szöcs hivatalosan szigorú megrovást kapott pártfegyelmi eljárásban. BFL XXXV.95.a. 52/b. ő. e. A Budapesti Pártbizottság ülése, 1952. április 15.

³ Ebben az időben a különböző vállalatoknál a fizetésnapokat eltérő időpontokra ütemezték, hogy ne terheljék túl a kereskedelmet a fizetésnapkor hirtelen megugró kereslettel, ami mindenképpen előállt volna, ha a különböző üzemek dolgozói egyszerre kapják meg a fizetésüket. Voltak tehát vállalatok, ahol karácsony előtt volt fizetésnap.

hogy nem lesz fizetés, csak 27-én. Utóbb a vállalatvezetés éles kritikát kapott, amiért nem mert kiállni a dolgozók elé, hogy őszintén képviselje és elmagyarázza a párt álláspontját. Medvei pénzügyi igazgató viszont állítólag a háborgó munkások előtt a párt utasítására hivatkozott. A mintegy ötszáz fős tömeg – köztük párttagok, sőt egy volt alapszervezeti titkár –, sok fiatal és nő is, meg akarta verni Szöcs vezérigazgatót, aki a pártirodára menekült. Utóbb éles bírálatokat kapott azért, mert így a tömeget a pártirodára vonta maga után. A vállalati MDP-irodában a tömeg összetörte a berendezést, a földre szórta az iratokat és a dekorációt, azonban Szöcs el tudott menekülni. Az eseményeknek a kikerülő ÁVH vetett véget, a tömeget feloszlatták, és hozzávetőleg száz embert állítottak elő.⁴

Az események után a kerületi és a budapesti pártszervek jelentéseket kértek a történekről. 1952. január 8-án a Budapesti PB ülésén 17 letartóztatásról és 20 fő elbocsátásáról tudtak. (Az elbocsátottak száma később 36-ra nőtt.) Itt arról találgattak, hogy a zendülésnek vajon „klerikális-reakciós”, „jobboldali szociáldemokrata” vagy „betiltott fasiszta szervezeti háttere” van-e, de Mező Imre budapesti titkár szerint Medvein kívül még nem sikerült más szervezők nyomára akadni. Ugyancsak szerinte a vállalat 18 vezetőjét kellene leváltani, köztük az igazgatót és a párttitkárt is. Előbbi nem volt elég „éber” Medveivel szemben, december 23-án pedig opportunistá magatartást tanúsított, amennyiben a verés elől a pártirodára menekült, utóbbi pedig a kérdéses napon határozottan azt képviselte, hogy folytatni kell a fizetések kiadását. Ezt olcsó népszerűségkeresésnek minősítették. Utóbb mégis csak a párttitkár cseréjére került sor. Fehér István a XVI. Kerületi Pártbizottság politikai munkatársa lett, Szöcs a bírálatok ellenére 1956-ig igazgató maradt, csupán szigorú megrovásban részesült.⁵ Még éveken át húzódtak az események nyomán a pártból történt kizárások fellebbezésekkel elnyújtott eljárásai.⁶ A bérezés miatti zendülés hosszú ideig vonatkoztatási pont maradt. 1954-ben a kerületi pártszerv az Ikarus helyzetének és vezetése munkájának értékelésekor még mindig az „1951 decemberi események” óta vette számba az újabb fejleményeket.⁷

⁴ Ugyanekkor, ugyanilyen okból a Csepel Autógyárban sztrájk volt. Itt erőszakig nem fajultak az események, az ÁVH jelentése szerint a vezérigazgató szobája előtt a tömeg „[p]ornográf, demokráciaellenes és kormányzatunk vezetőit szidalmazó kijelentéseket” tett. Idézi: Belényi 2009: 161–162. Az államvédelem itt is közbeavatkozott, az eseményeket elbocsátások és letartóztatások követték. A szigetszentmiklósi események elemzése: Kiss 2015: 90–110. A Csepel Autógyárban azonban Bíró Ferencné igazgatónő – Rákosi Mátyás sógornője – kiállt a munkások elé, és megpróbálta meggyőzni őket a karácsony utáni fizetés helyességéről (noha eredetileg ő is azt gondolta, hogy december 23-án fogják lebonyolítani az illetmények folyósítását).

⁵ Az események és következményeik rekonstrukciója a Budapesti Pártbizottság 1951. december 28-i (BFL XXXV.95.a. 47. ó. e.), 1952. január 8-i (uo. 48. ó. e.), 1952. február 26-i (uo. 51. ó. e.) és 1952. március 18-i ülésének jegyzőkönyvein (uo. 52. ó. e.), illetve az ezekhez az ülésekhez benyújtott jelentéseken alapul.

⁶ Az elhúzódo eljárások nem voltak ritkák. Koltai 2018: 134–144.

⁷ Titkári jelentés. BFL XXXV.157.a.1. 6. ó. e. 1954. március 21.

Jelen tanulmányban először e konfliktus tágabb kontextusát igyekszünk felvázolni, hogy ezen keresztül eljussunk a korai szocialista rendszer iparában megfigyelhető hatalmi viszonyok elemzéséhez.

A KONFLIKTUS SZEREPLŐI: A TECHNOKRATÁK

Az Ikarus gyári erőviszonyok egyik pólusát a vállalat műszaki vezetése képezte. Ehhez képest egy másik pólust jelentettek az illetékes budapesti pártszervek, amelyek felé a vezérigazgató is beszámolási kötelezettséggel tartozott. A Kádár-kori hivatalos vállalattörténeti monográfia szerint a pártszervek részéről 1950-ben indított vizsgálat úgy találta, hogy „a műszaki vonal szabotázsjellegű hiányosságokkal vezeti az üzemet”.⁸ Valamivel a karácsonyi zendülés előtt Szócs vezérigazgató a kerületi pártbizottság ülésén arra panaszkodott, hogy „Zerkovics” – a kerületi pártbizottság üléseinek jegyzőkönyveiben rendszeresen így szerepel – önkényesen intézkedik, s hogy a főmérnök „[a]zelőtt magához szoktatta a dolgozókat, így adnak a szavára...”⁹ A kerületi pártbizottság ülésein általában rendszeresen szidták az Ikarusban dolgozó „műszaki értelmiséget”, és személy szerint Zerkovitz Bélát is.¹⁰ Ebben a témában a kerületi pártszerv Szócsöt is bírálta a Budapesti Pártbizottságnak küldött jelentésében.

„Hiányosság volt továbbá az igazgató részéről, hogy a műszaki vezetésbe befurakodott ellenséges elemek eltávolításánál opportunista magatartást tanúsított. Majdnem minden egyént szakmailag pótolhatatlannak tartott, vonakodott leváltani, félve attól, hogy a termelésben visszaesés lesz [...]. Nem támaszkodik a becsületes káde-rekre, nem bízik azok szaktudásában.”¹¹

⁸ Az Ikarus történetének alapvető forrása a szocialista korban született vállalattörténet: Jenei–Szekeres 1981. Fennmaradt a kötet kéziratának egy korábbi példánya: Jenei Károly – Szekeres József: Az Ikarus Karosszéria és Járműgyár története. 1895–1970. Kézirat 1971. FSZEK Budapest gyűjtemény, BQ 0910/365. A kézirat helyenként részletesebb a kiadott változatnál, s ami nagyon lényeges, több ponton politikailag kevésbé csiszolt szöveget tartalmaz, azaz a szerzők kevésbé érvényesítették a korszaknak egy üzemtörténetnél a nyilvánosságban elvárt értelmezési sémáit. Itt Jenei–Szekeres kézirat: 88.

⁹ BFL XXXV.157.a.3. 257. ő. e. 1951. december 14.

¹⁰ Az 1949. november 12-ei Mátyásföldi Pártbizottság ülés egyik hozzászólását például így adja vissza a jegyzőkönyv: „A műszaki értelmiség viszonya a párthoz, erre térek ki, igen rossz. A műszaki értelmiség viszonya a munkához, az egyéni versenyhez, a kezdeményezéshez. Magatartása elhúzódot tanúsított, a párt arra veszi az irányt, hogy különbséget teszünk a népidemokráciához hű műszakiak között.” BFL XXXV.157.a.3. 86. ő. e. Egy másik példa két évvel későbből: „Nagy hiba volt, hogy nem volt meg a Pártnak a tekintélye, nem érvényesült a Párt mindenekfelett. Egyes műszaki vezetőket a párt felé helyzetek, megmutatkozott ez abban is, hogy ezek a műszaki vezetők nem hajtották végre a párt utasításait.” BFL XXXV.157.a.1. 5. ő. e. 1951. november 18. Lantos elvtárs hozzászólása.

¹¹ BFL XXXV.95.a. 52. ő. e. A Budapesti Pártbizottság 1952. március 18-ai ülése.

A fővárosi pártbizottság előtt védekezve Szócs maga is – az elengedhetetlen önbírálat mellett – ellenfélként jelölte meg vállalata műszaki vezetését. A XVI. Kerületi Pártbizottság jelentésének vitájában az 1951 karácsonya előtti ikarusbeli zendülés kapcsán saját szerepét tisztázandó a vállalat műszaki vezetését vádolta:

„Azzal kapcsolatban, hogy a dolgozókkal való viszony részemről nem jó, megemlítem, hogy mikor én az üzembe kerültem erős ellenállásba ütköztem. A műszaki vezetés részéről egy ellenakció indult meg: hogy elszigetelni az igazgatót a dolgozóktól. Belátom, hogy helytelen volt, amikor nem kellő hangon beszéltem a dolgozókkal. Ezen a magatartáson már sokat változtattam. Hiba még az, hogy keveset tartózkodom lent az üzemben, a dolgozók között.”¹²

Az Ikarus műszaki vezetőit a pártszervekben érő támadások minden bizonytalansággal veszélyesek is lehettek volna. Dóka László XVI. kerületi párttitkár határozottan leszögezte, hogy nem hiszi, hogy bárki is pótolhatatlan lenne, s aki nem megfelelő, azt le kell váltani. A kerületi PB tagjai pedig hozzászólásaikban arról beszéltek, hogy a szabotőröket át kellene adni az ÁVH-nak.¹³ Az Ikarust bíráló észrevételek a pártapparátusban egészen Gerő Ernőig jutottak, aki nyilvánosan is szóvá tette a vállalatnál elkövetett „hibákat”.

„Itt csak egy-két kirívó eset megemlítésére szorítkozom. [...] Az Ikarusnál a 30-as autóbustípusnál, amelyet most annyira reklámoznak lapjaink és azt hiszem nem ok nélkül, a normákat az első szériára állapították meg, s nem vették figyelembe, hogy később a szerszámok, a felszerelés, a munkamódszerek lényegesen jobbak lettek. Ez természetesen a normák fellazítását jelentette.”¹⁴

Az Ikarus műszaki vezetésével szemben azonban nemcsak a pártszervek vizsgálódtak, hanem szabotázs gyanújával az ÁVH is figyelte őket. Az államvédelem érdeklődése elsősorban Zerkovitz Bélára irányult, akinek a tevékenységét 1952-től ellenőrzés alatt tartották. Úgy vélték, hogy megszegi a Minisztertanács különböző határozatait – különösen azokat, amelyek az órabérezésről a darabbérezésre való átállást írják elő –, hátráltatja a versenymozgalmat, és olyan hibákat követ el, amelyek gátolják a tervteljesítést, és nagy károkat okoznak a népgazdaságnak. Csupán azt nem látták bizonyíthatónak, hogy mindez tudatos szabotázs lenne, de a gyanú ez volt.¹⁵

¹² BFL XXXV.95.a. 52. ó. e. A Budapesti Pártbizottság 1952. március 18-ai ülésének jegyzőkönyve.

¹³ BFL XXXV.157.a.3. 257. ó. e. 1951. december 14.

¹⁴ Gerő 1952: 232.

¹⁵ A Zerkovitzra vonatkozó korábbi anyagok – ügynöki jelentések, műszaki szakvélemények a hibákról – elvesztek a forradalom alatt, az 1957-es vizsgálatok idején az ügyön dolgozó tisztek ismeretei alapján foglalták össze az ellene szóló tényeket. ÁBTL 3.19. V-141867. Dr. Hant Emil tsa. vizsgálati dosszié.

Zerkovitzot azonban, aki főmérnökként az Ikarus műszaki vezetésének élén állt, nemhogy nem tartóztatták le, de úgy tűnik, hogy pozíciója sem volt veszélyben. Annak ellenére, hogy ennyi támadás érte a pártszerveken belül, és láthatólag az ÁVH-tól a vezetés legmagasabb szintjéig minimum gyanakvással tekintettek rá, munkáját zavartalanul folytathatta. Michelberger Pál emlékezései szerint, aki tulajdonképpen az utódja volt az Ikarusnál az 1960-as évek elején, Zerkovitz „nagyon jófejű ember volt. Párton kívüli, vallásos, de valamilyen oknál fogva Rákosiék nagyon bíztak benne.”¹⁶ Más visszaemlékezés szerint az 1947–48-as években Zerkovitz két párttagkönyvvel is rendelkezett, egy szociáldemokratával és egy kommunistával.¹⁷ 1964-ben az Ikarus személyzeti osztálya azt a felvilágosítást adta a BM érdeklődésére, hogy Zerkovitz 1945-ben belépett az MKP-ba, de onnan gyorsan átlépett a szociáldemokratákhoz, s a pártegyesítéskor nem vették át az MDP-be, így onnantól pártonkívüli volt.¹⁸ Ha ez a valóság, az megmagyarázhatja a két visszaemlékezés eltéréseit, hiszen nem alaptalan a mindkét pártban való részvétel emléke, ám az államszocialista rendszer időszakában már valóban pártonkívüli volt. Amikor 1957-ben az Ikarus vezérigazgatója, a vállalati MSZMP Intéző Bizottságának titkára és a munkástanács – frissen posztjára került, az új hatalomhoz lojális – elnöke egy közös levélben kérték Zerkovitz Ikarusból való eltávolítását a kohó- és gépipari minisztertől, köpönyegforgatónak minősítették, olyan kétszínű embernek, akin azonban érződik, hogy szívesebben szolgálná ki a „másik rendszert”.¹⁹ Ez a levél is – amint még a Zerkovitzcal szemben kifejezetten ellenséges „Német Rezső” fedőnév alatt írt jelentések is – elismerték azonban nagy műszaki tudását.²⁰ Utóbbi minden róla szóló jellemzésben vagy véleménynyilvánításban ismétlődik.²¹

Zerkovitz, akinek apja az azonos nevű operett- és slágerszerző volt, 1952-ben 40 éves volt, s 1933-tól voltak tapasztalatai a magyar járműiparban, mert már műegyetemi hallgató korában is dolgozott. Összességében tehát éppen egy olyan régi „polgári szakembernek” tűnik, akít a korszakról alkotott általános kép szerint legfőbb megtűrnek szaktudásáért. Ezzel szemben a pártonkívüli Zerkovitznak nemcsak az Ikaruson belül volt lehetősége műszaki kérdésekben kezdeményezésre, hanem általában is volt mozgástere járműipari elképzeléseinek keresztülvitelére, például önhordó karosszériájú buszok kivitelezésére.

Zerkovitz határozott nézetekkel rendelkezett az autóbuszok korszerű konstrukciós elveivel kapcsolatban. Az önhordó karosszéria nem az 1940-es évek újdonsága volt a járműiparban, de ebben az évtizedben áttörés történt az alkalmazásában. A gazonoknál már korábban használták, de ott mérnöki szempont-

¹⁶ Szentgyörgyi 2008: 128.

¹⁷ Vörös 2006.

¹⁸ ÁBTL 3.1.5. O – 16656/15. Zerkowitz Béla István.

¹⁹ Az 1957. IV. 15-én kelt levél másolata ÁBTL 3.1.5. O – 16656/15. Zerkowitz Béla István.

²⁰ Az 1957. IV. 15-én kelt levél másolata ÁBTL 3.1.5. O – 16656/15. Zerkowitz Béla István.

²¹ Buzási János: Üldözik-e a pártonkívüli műszakiakat az Ikarusban? *Népszabadság* 1957. június 22. 3. Köszönöm Koltai Gábornak, hogy felhívta a figyelmemet erre a cikkre.

ból viszonylag egyszerű volt a feladat, mert a kerekek rögzítve, mindig a síneken futnak. Más járműveknél, mint például repülőgépeknél vagy közúti járműveknél az önhordó karosszéria kialakítása nehezebb feladat.²² Az önhordó karosszériás autóbuszok kialakításánál jelentős részben ugyanolyan problémákat kellett megoldani, mint a hasonlóan könnyűfém-szerkezetes repülőgéptörzsek kialakításánál.²³ Ennek megoldásához, és különösen a sorozatgyártás kialakításához a repülőgépiparban a háború adott döntő lökést. Az autóbuszgyártás az Egyesült Államokban ennek nyomán már egyértelműen átállt az önhordó konstrukció elvére (és ezzel különvált a teherautógyártástól). Ezeknél többé már nem az önmagában is járképes – az összes főegységet tartalmazó – alvázra építették utólagosan a karosszériát, hanem maga a karosszéria készült úgy, hogy abba beépíthető legyen a futómű, a motor a hajtáslánccal és a kormánymű. Ez a megoldás sokkal kisebb súlyú, olcsóbban üzemben tartható járművet eredményez, amely az utasok számára kényelmesebb is, mint a teherautókéval azonos alvázra épített, rázkódó és az utasforgalom szempontjából nem praktikus buszok. Lényeges, hogy az önhordó karosszériák, bár nem feltétlenül minden elemükben, de jellemzően könnyűfém anyagokból készültek, amelyekből közepes szériák sorozatgyártása egyszerűbben megoldható volt, mint a fából és/vagy acéllemezekből készülő karosszériáké, mert utóbbiak nehezebben formálható anyagok (acéllemezek préseléssel való sorozatgyártása sokkal komolyabb gépeket igényelt, mint a könnyűfém lemezek préselése).²⁴

Magyarországon a járműgyártással foglalkozó mérnökök és szakemberek tisztában voltak ezzel a fejlődési iránnyal, amint arról számos korabeli műszaki publikáció is tanúskodik.²⁵ Az Ikarus mérnökeit, köztük Zerkovitzot vagy Cséfalvay Istvánt, a konstrukciós osztály vezetőjét az a kérdés foglalkoztatta, hogy miként állhatnának át önhordó karosszériás autóbuszok gyártására. Az Ikarusnak s különösen Cséfalvaynak – amellet, hogy követték a járműipari szakirodalmat, és ebből is ismerték az önhordó karosszéria problematikáját²⁶ – egészen konkrét tapasztalataik is voltak a háború idejéből a repülőgépgyártásról, hiszen az Ikarus mátyásföldi gyártelepe repülőgépgyárnak épült, s Cséfalvay már akkor is vezető beosztású mérnöke volt a vállalatnak.

²² Nem kötőtpályás járművek esetén, mérnöki terminológiával kifejezve, ha a térhatárolás és a teherviselés nem válik szét, azaz a statikus és dinamikus erőhatásokat a térhatároló szerkezetnek kell felfognia, és egyúttal abba vannak beépítve az előre mozgást szolgáló egységek – azaz a motor, hajtáslánc, futómű – akkor a teherviselő szerkezeteken a támadó erők játéka sokkal változatosabb. Zerkovitz 1949: 45–51.

²³ Michelberger [2012]. Michelberger Pál, aki eredetileg maga is repülőgépmérnök volt, az Ikarus mérnökeként dolgozott 1957-től kezdődően.

²⁴ A könnyűfémekkel való munkára történő áttérést Zerkovitz Béla az üzembe érkezésekor programszerűen is meghirdette egy gyárértekezleten. 1947. szeptember 25-i értekezlet. MNL OL Z 517. 1. csomó.

²⁵ Baló 1947: 139–145; Feledy 1948: 133–136. Amerikai példák bemutatása: Szabó 1947: 150–152.

²⁶ „Zerkovitz nagyon ügyelt rá, hogy kelet-nyugati legjobb folyóiratok ott legyenek” az Ikarus könyvtárában. Szentgyörgyi 2008: 131.

Az Ikarus már 1949-ben TR 3.5 típusjelzéssel elkészítette az első önhordó karosszériás autóbust, amelyet el is kezdtek gyártani, ám ez komoly vitát is kiváltott. Az ellenérvek szerint gazdaságosabb lett volna, ha ugyanarra az alvázra (és motorra) lehetne teherautókat és autóbuszokat építeni. Némely megfogalmazások szerint az Ikarusnak nem a műszaki korszerűsége, világszínvonalra kellene törekednie, hanem arra, hogy sokáig üzemben tartható, egyszerű, kevés hibalehetőséggel rendelkező típusokat gyártson. Az érvelés szerint az üzemben tartók nem korszerűséget, hanem a típus stabilitását, folyamatos alkatrészellátást várnak el, és ennek a célnak az Ikarus 60-as éppen megfelel.²⁷

A TR 3.5 Zerkovitz szerint sem volt tökéletes megoldás. Bár az oldallemezet könnyűfémből készítették, a karosszéria vázánál erről – bár eredetileg azokat is könnyűfémmel tervezték meg – le kellett mondani, mert nem tudta a hazai ipar ezeket szállítani. Így acélprofiloknál maradtak. Ennél is nagyobb probléma volt azonban magának a busznak a mérete. A maximum 30 utas befogadására alkalmas busz ugyanis nem elégítette ki sem a városi, sem a távolsági buszközlekedéssel szemben támasztott igényeket, amelyek lényegesen több utas befogadására alkalmas járműveket kívántak volna meg. Ezért az Ikarust arra utasították, hogy gyártson nagy kategóriájú alváz as autóbust. Az erről szóló döntés nyomán meg is tervezték 1952-ben a nagyobb méretű, Ikarus 60-as típusjelzésű járművet városi célokra, és ennek távolsági változatát, az Ikarus 601-est.

Zerkovitz és mérnöktársai az utasításba kapott feladatot tehát végre is hajtották, ám eközben az önhordó karosszériás busz tervezését is folytatták. Ahogyan a Kádár-kori vállalat történet fogalmazott, a „vállalat vezetősége és mérnökei az üzemi kollektívára támaszkodva, szembeszálltak e helytelen intézkedéssel”, mármint az alváz as buszgyártás előírásával.²⁸ A vállalat történeti monográfia kéziratának korábbi változata ettől eltér, amennyiben nevesíti is Zerkovitzot, s kihagyja viszont a „vállalat vezetőségét” a történetből:

„Zerkovitz Bélának és mérnökeinek volt elég erejük arra – természetesen az üzemi kollektívára támaszkodva – hogy dacolva e helytelen intézkedéssel, engedélyt szerezzenek az OT-tól az új prototípus előállítására, ugyanakkor a minisztérium által előírt határidőre elkészítették az alváz as autóbust korszerűsített kivitelét is. Az új típusok sikerére jellemző, hogy tervezésük és gyártásuk megindítása után még két évtizeddel is kerestek.”²⁹

Zerkovitzék, a főmérnök visszaemlékezése szerint magát Vas Zoltánt meggyőzve megszerezték tehát az Országos Tervhivatal támogatását.³⁰ 1951 nyarán

²⁷ Feledy 1954: 17–18.

²⁸ Jenei–Szekeres 1981: 139.

²⁹ Jenei–Szekeres kézirat: 137.

³⁰ Zerkovitz később Vas Zoltánnak tulajdonította az önhordó faros tervezésének támogatását: „El kell még mondanom, ünneprontás nélkül, hogy azért nem volt ilyen sima a magyar buszgyártás életsora. Igen sok ellenlábasa volt a hazai profilú busz készítésének.” Rózsa 1983: 59.

az Országos Tervhivatal engedélyt adott az önhordó karosszériás busz tervezésére, szemben a Kohó- és Gépipari Minisztérium álláspontjával, amely továbbra is ahhoz ragaszkodott volna, hogy azonos motorra, alvázra és futóműre kell építeni buszokat, teherautókat és egyéb járműveket (műhelykocsikat, locsolókocsikat, tűzoltókocsikat, tartálykocsikat, hűtőkocsikat, katonai járműveket). Végül az Ikarus 55-ös (közkeletű nevén a faros) típus lett az az első nagyméretű, önhordó karosszériás távolsági autóbusz, amely egyértelmű sikerével eldöntötte a kérdést az 1950-es évek közepére. Városi célokra tervezett „testvére” az Ikarus 66-os volt, szintén önhordó karosszériás, nagyméretű autóbusz.³¹

Zerkovitz cikkei arról tanúskodnak, hogy a járműtervezés részleteit – légáramlás, rugózás stb. – komoly fizikai tudás birtokában és kísérletekre épített vizsgálatok alapján dolgozta ki, s ugyanakkor elképzeléseit kitartóan védte.³² Szinte úgy tűnik, hogy az 1950-es évek első felében a hazai járműipari műszaki mező egyik pólusát képezte. Legalábbis a hazai járműgyártás műszaki fejlesztési irányairól a *Közlekedéstudományi Szemlében* az ő cikke volt a vitaindító, az érkezett hozzászólások után pedig az ő válasza zárta le a vitát.³³ A könnyűfém alkalmazása és az önhordó karosszéria mellett elkötelezett Zerkovitz a műszaki mezőn belüli ellenfelek és a gazdaságirányító apparátusok egyes részeinek és MDP-beli kritikusaik ellenállását legyőzve el tudott jutni az önhordó karosszériás nagy autóbusz megtervezéséig, sőt sorozatgyártásáig. Már azonban ez előtt, 1953-ban november 7-e alkalmából Zerkovitz Béla a Munka Érdemrend kitüntetésben részesült, ezzel – igaz, nem Vörös Zászló Munka Érdemrendet kapott, de – a legmagasabb helyről is elismerték munkáját, függetlenül a koncepcióinak hazai megvalósíthatóságát illető bírálatoktól, sőt a szabotázs gyanújától.³⁴

Mi biztosított ilyen mozgásteret Zerkovitznak? Először is természetesen nem egyedül dolgozott a könnyűfémek járműipari alkalmazásán és az önhordó karosszériás buszok megalkotásán és elfogadtatásán. A buszok részletes tervein Cséfalvay vezetésével egy mérnökcsapat dolgozott, összesen 50-60 fő.³⁵ De – a pártonkívüli – Zerkovitz volt az, aki a témáról rendszeresen publikálva, a vállalat főmérnökeként képviselte az elgondolást, összefogta a munkát, és végeredményben keresztülvitte az ügyet a pártállami apparátusok dzsungelén. Ahhoz, hogy ezt sikerrel megtehesse, kellett azonban az, hogy egyáltalán létezzen egy

³¹ A típus egészen 1972-ig maradt gyártásban.

³² Zerkovitz 1949a: 45–51; Zerkovitz 1949b: 54–58; Zerkovitz 1950: 171–175; Zerkovitz 1952: 23–28.

³³ Zerkovitz 1953: 405–412; Feledy 1954: 17–18; Csetneky–Erős 1954: 18–19; Szabó 1954: 68–69; Berczik 1954: 69–70; Zerkovitz 1954: 184–190.

³⁴ *Magyar Közlöny* 1953. november 7. 59. sz. 352.

³⁵ Zerkovitz egy visszaemlékezésben 60 főre teszi az önhordó busz megalkotásán dolgozó csapatot. A jármű egészének és részleteinek műszaki megoldásait kellett kidolgozni, összehangolni a közlekedési igényekkel – és a hozzáférhető anyagok kínálatával – elkészíteni a jármű egészének és részleteinek a műszaki konstrukcióhoz illő és ugyanakkor esztétikus formaterveit, megtalálni a megfelelő gépészeti megoldásokat stb.

intézményekben is megtestesülő technokrata erőter, amelyben mozogni tudott, s amelyet a járműipar műszaki és gazdaságirányítási szakembereinek sokasága alkotott. Ennek a technokrata közegnek az 1950-es évek elején is volt bizonyos önállósága Magyarországon. Nem pusztán végrehajtói feladatokat láttak el tehát a mérnökök, szakemberek, és a beruházási döntések, fejlesztési irányok kialakításában sem csupán alárendelt előkészítő funkcióban szerepeltek, hanem volt mozgásterük – kihasználva a rendelkezésre álló műszaki tudományos fórumokat – tartalmilag is kezdeményező szerepet játszani. A műszaki szempontból képzetlen pártkatonák, hiába volt a kezükben az adott pillanatban nagy hatalom, nem tudták végső soron nélkülözni a technokratákat, sőt akár vitatkozni sem voltak képesek velük. Bebrits Lajos közlekedési és postaügyi miniszter megnyitó beszéde például az MTA Közlekedéstudományi Főbizottsága által szervezett gépjármű-közlekedési anketon egyrészt ügyetlenül hatott, amikor „tudományosan megalapozott princípiumokat” hiányolt, másrészt pedig elárulta tanácsstalanságát, ami a típusok, motorok, fékberendezések körül elhangzó ütköző véleményeket illeti.³⁶ Azt remélte, hogy a tudományos tanácskozás végre egyértelmű iránymutatást ad majd neki ezekben a kérdésekben.³⁷

A technokrácia működésének problémája az 1940-es, 1950-es évek fordulóján eddig még nem merült föl a kutatásban. Érdemes ezért tágabb kontextusban is elhelyezni a technokrácia jelenségét, és azután ennek fényében konkrétan is megvilágítani a technokrata mező struktúráját, helyzetét a szocialista rendszer első szakaszában. Technokratáknak azokat tekinthetjük, akik a modernitás korszakában valamilyen tudományosan megalapozott, racionálisan gyakorolt kompetencia – például a mérnökök standardizált szaktudása vagy a közgazdászok hozzáértése – nevében igyekeznek megalapozni saját pozíciójukat, legitimálni a beruházások, gazdasági, műszaki döntések meghozatalában a saját szerepüket. Sőt, ha a politikai konstelláció – azaz a különféle csoportok közötti erőviszonyok – lehetővé teszi, akkor a technokraták racionális, szakmai kompetenciájukra hivatkozva vezető szerepet próbálnak kivívni maguknak a gazdasági és társadalmi döntésekben, azt feltételezve, illetve sugallva, hogy szakmai kompetenciáik megfelelőek és elegendőek a társadalom és a gazdaság különböző problémáinak megoldásához.³⁸

A technokraták nem politikai utópisták és nem társadalommérnökök abban az értelemben, ahogyan például Popper meghatározta e fogalmakat. Az utópikus gondolkodás először elképzel egy távoli társadalomideált, és csak azután kezdi keresni az eszközöket és az utat ehhez (gyakran az erőszaktól sem visszariadva). Társadalommérnöknek azokat nevezi Popper, akik az utópia vonzásában elhivatottnak érzik magukat a társadalom ilyen értelemben vett átalakítására.³⁹ A tech-

³⁶ Bebrits, Gerő helyettese és 1949-től utódja a Közlekedési Minisztérium élén az 1930-as években a Szovjetunióban területi vasútigazgatóként működött. Major 1984: 76.

³⁷ Czére–Prohászka 1953: 7–11.

³⁸ Doering-Manteuffel 2008: 398–406.

³⁹ Popper 2007: 30–39; Leucht 2015: 97–115.

nokraták – bár tisztán politikai jellegű diskurzusok fedezéke mögé is be tudnak vonulni, ám – saját tevékenységük legitimálását a *techné*, a hogyan csinálás szakszerű ismeretére alapozzák. A megfelelő, szakszerű, tudományosan felvértezett tervezés és kivitelezés a kiindulópontjuk, nem egy távoli, politikailag kitűzött cél. Azt feltételezik, hogy a racionális, tudományosan megalapozott szakmai eljárások eleve megoldják a gazdasági és társadalmi problémákat. Így bár valójában szakmai közegük mentalitásából következő víziókat követnek, de nem politikai utópiákat.⁴⁰

A mérnököket az I. világháború technikai jellege és a Taylor- vagy Bedeaux-módszer szerinti hatékony ipari munkaszervezési modellek alkalmazása miatt – amelyek maximális teljesítményre kényszerítették a munkást, s ugyanakkor csökkentették a munkaerőigényt, tehát növelték a munkanélküliséget – különböző politikai álláspontok felől érték komoly kultúrkritikai bírálatok a két világháború között. Mintegy válaszként a mérnöki tudásnak a gazdasági és társadalmi problémákat megoldó képességét hangsúlyozták olyan technokrata víziókban, amelyek Németországban közel álltak vagy legalábbis kompatibilisek voltak a társadalomról és a modernitásról alkotott náci elképzelésekkel.⁴¹ Ám a műszaki és általában a tudományos szakszerűség és az erre épített tervezés ethosza könnyen összeilleszthető volt a tervezéssel legitimált szovjet típusú társadalmi berendezkedéssel is.⁴²

A 20. század közepén Magyarországon a műszaki technokraták a piacgazdaság felszámolásával megnövekedett mozgástérhez jutottak. Bár piaci elvű technokrácia is létezik – amely abból indul ki, hogy a racionálisan működő piac az alapvető megoldás a társadalom problémáira –, a 20. századi műszaki technokrácia azonban legtöbbször saját ethosza, a műszaki racionalitás szempontjából korlátozóan érezte a piaci gazdasági kényszereket, a korlátozottan rendelkezésre álló erőforrásokat, azt, hogy a termékek piaci eladhatósága nem pusztán a gyártástechnológiától és a termék műszaki paramétereitől függött. A műszaki technokraták a piacgazdaság felszámolásával valójában nagyobb teret kaptak saját ethoszuk kibontakoztatásához. A műszaki technokrata ethosz beszédmódja könnyen hozzákapcsolható volt az állampárti nyelvezethez. Járműipari területről hozva példát: „Pedig ma a tervezőnek olyan tág tere nyílik arra, hogy legméreesebb álmait is valóra válthassa, amilyenre a kapitalista gazdaságban sohasem számíthatott [... A] mérnök előtt nincs lehetetlen, csak megfelelő anyag legyen a kezében.”⁴³ A példa itt a mérnöki szellem kibontakozására éppen az Ikarus volt. Műszaki tudományosság és szocializmus összekapcsolásának elvi megfogalmazása sokszor megtörtént.

⁴⁰ A technokráciának ez a felfogása részben eltér attól, ahogyan a Kádár-kor vonatkozásában megkülönböztették a technokrata szemléletű vállalatvezetőket a menedzser szemléletűektől vagy a bürokrata alkatúaktól. Lásd Szalai 1989, továbbá: Szegő 2018: 89–129.

⁴¹ Kleinschmidt 2007: 105; Renneberg–Walker 2002: 1–29.

⁴² Laak 2008: 305–362; Caldwell 2008: 360–374.

⁴³ Valent 1953: 60–61.

„A szocializmusban – a haladó szellemű társadalmi rendben – a tudományoknak különösen nagy szerepük van. Ezt természetesnek kell találnunk, ha meggondoljuk, hogy a tudományok feladata az építés, az újnak a keresése, természeti és társadalmi törvények rendszeres összefoglalása és a helyes következtetéseknek a gyakorlati életben való felhasználása, tehát egyszóval a haladás, a fejlődés szolgálata. A Szovjetunió Kommunista Pártja mindenkor rendkívül nagy fontosságot tulajdonított a tudományok vezető szerepének.”⁴⁴

Ezt követően Prohászka László Sztálin-idézetekből vezette le a közlekedés egyre növekvő fontosságát, Hevesi Gyulát⁴⁵ hivatkozta a tudományos kutatás és a termelés összekapcsolásának szükségességéről, majd pedig oda konkludált:

„[E]lkerülhetetlen, hogy az autóközlekedés nagyarányú fejlesztését előbb-utóbb nálunk is programra tűzzék. A fejlődés korszerű feltételei azonban csak jól felkészült tudományos intézmények közreműködésével biztosíthatók. A tudományos gondolkozást, a korszerű technika széleskörű alkalmazását, nemcsak a tudományos intézményeken belül, hanem a gyakorlati élet egész területén biztosítani kell.”⁴⁶

Hozzátehetjük, Prohászka László az Autóközlekedési Tudományos Kutatóintézet vezetője volt, amely a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium – mai szóval – háttérintézménye volt, s maga is „régii szakemberből” lett a Rákosi-korszak járműipari technokráciájának egyik oszlopos tagja.

Az államszocialista rendszer kiépítésével, konkrétan a nagyvállalati szektor államosításával a műszaki szakemberek képesek voltak a fenti módon összekapcsolni technokrata jellegű – tehát a racionális műszaki tudás érvényesülését igénylő beszédmódjukat – az államszocialista politika akkori nyelvezetével. Ezzel együtt a technokraták tényleges mozgásteret valójában megnőtt. Ez a gazdaság totális uralásának azon igényéből fakadt, amely a rendszer alapvető sajátossága volt. A totális tervezés igénye vezetett ahhoz, hogy a politikai vezetésnek feltétlenül szüksége volt szakemberekre, technokratákra annak érdekében, hogy egyáltalán megpróbálja működtetni a gazdaságot.⁴⁷ Természetesen a sztálini típusú hatalomgyakorlásban a technokraták személyes biztonságát nem garantálta semmi, azaz egyesek könnyen a terror, a tisztogató akciók, a politikai rendőrség áldozataivá válhattak. A technokrata tudás akadémiai keretek között való prezenztálása ugyan legitimálhatta a mérnököket a hatalom felé is, ám a technokrácia és

⁴⁴ Prohászka 1953: 250.

⁴⁵ Hevesi Gyula, a Tanácsköztársaságban játszott szerepe után a Szovjetunióban dolgozott. Ekkoriban a Találmányi Hivatal elnöke és az MTA egyik vezetője. Életútjára nézve lásd Hevesi 1965.

⁴⁶ Prohászka 1953: 250.

⁴⁷ Hasonló megfigyeléseket tettek a náci Németország gazdaságirányításáról is, ahol a vállalatok magántulajdonlása fennmaradt, ám emellett is megpróbálták őket totálisan a háború szolgálatába állítani. Ez – a gazdaságirányítási rendszer állandó átszervezése, a termelési programok állandó újratervezése közepette is – elég sikeres volt, köszönhetően a technokrata réteg együttműködésének és teljesítményének. Plumpe 2006.

a politika egymásrautaltsága, határainak elmosódása veszélyeket is rejtett magában. A szénbányászat meghatározó mérnöki vezetői sorában akadémiai keretek közötti konfliktust például – vagy a közöttük kialakult konfliktus akadémiai szinten való megjelenését – belügyi lépések is követték, amennyiben a vita egyik oldalán állókat később letartóztatta az államvédelem. Figyelemre méltó azonban, hogy az ÁVH – miközben bizonyítani igyekezett, hogy egy szakmai vita egyik oldalán állók szabotálni igyekeztek a széntermelés növelését – minden igyekezet és a felsőbb politikai elvárás megléte ellenére sem tudta több nekifutásra sem koncepciók perig eljuttatni az ügyet. A bányászati műszaki részletkérdésekben a kompetencia hiánya, az igénybe vett szakértők véleménykülönbségei, illetve részben utóbbiaknak a letartóztatottakkal való szolidaritása miatt az ügy elhúzódott, és végül, már Nagy Imre kormányra kerülése után, érdemi eredmény nélkül zárult le.⁴⁸ Egyes technokraták áldozatul eshettek az állami terrornak, de a párhatalom mégsem tudott lemondani a technokrata hálózatok, körök munkájának igénybevételéről.⁴⁹

A tulajdonosok eltűnése – mivel a központosított gazdaságirányítási bürokrácia nem tudta olyan hatékonyan ellátni a tulajdonosi funkciókat, mint a mindig helyben lévő korábbi tulajdonos – valójában akár még egy-egy vállalat szintjén is megnövelte a mérnökök mozgásterét. Mindenképpen igaz ez azonban a műszaki technokrácia egészére mint közegre, amely az államosításokkal egy időben újrastrukturálódott és, ami nagyon lényeges, a korábbiakhoz képest nagyobb mértékben intézményesült.

A műszaki mező újrastrukturálásának központi elemeként 1948. június 25-én megalakult a Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetsége (METESZ), amely összefogta a mérnököket is. Ugyanekkor megszűnt a Magyar Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete, aminek az oka, hogy a szakszervezeti struktúrát iparági alapokra helyezték át. A METESZ vezetősége eléggé folytonosan a korábbi szakszervezet vezetéséből származott. Első elnökségében két államtitkár, négy műegyetemi tanár, három nagyvállalati vezérigazgató, négy magas beosztású minisztériumi tisztviselő vett részt, valamint Gerő Ernő. Láthatólag a METESZ vezetésében összekapcsolódtak a tudományos intézmények vezetői az ipari vezetőkkel, illetve a minisztériális apparátusok vezetőivel, s az egész területet felügyelő politikusokkal. A METESZ számos tagszervezetet integráló szövetség volt. Az államosítások nyomán 1948-ban két iparági tudományos egyesület alakult, a Papír- és Nyomdaipari Műszaki Egyesület, illetve a Textilipari Műszaki és Tudományos Egyesület. Ezt 1949-ben további nyolc iparági egyesület megalakulása követte a METESZ tagszervezeteként,⁵⁰ s ide csatlakoztak a bányászat és kohászat régebb óta létező egyesületei is.

⁴⁸ Cserényi-Zsitnyányi: 2013: 21–24.

⁴⁹ Ez még a bányaiparban is így volt, ahol talán a legnagyobb volt a különféle gazdasági ágak között a letartóztatott mérnökök száma. Cserényi-Zsitnyányi 2009.

⁵⁰ <http://www.gteportal.eu/gte.php?sub=tortenelmunk> – utolsó letöltés: 2019. május 21.

A járműipart közelebbről érintette a gépipar területén lezajló technokrata intézményesülés. A METESZ égisze alatt jött létre a Gépipari Tudományos Egyesület (GTE) 1949 februárjában. Alapítói között több jellegzetesen eltérő életútú személyt találunk. Akadtak közöttük már a háború előtt is kommunisztának számító mérnökök (Sebestyén János, Bakonyi Sebestyén); más „munkásmozgalmi múltú” személyek, mint például a vasesztergályosként szakszervezeti karrier után frissen vállalatvezetővé váló kommunista politikus, aki 1949-től Budapest polgármestere – majd a tanács VB-elnöke – volt (Pongrácz Károly); vagy a hosszú, nagyrészt szovjetunióbeli pártkarrier után minisztériumi vezető tisztviselő (László Aladár). Melléjük azonban szerepelt a már a háború előtt is nagyipari műszaki vezetői pályát befutó Winkler Dezső; az idősebb generációból, a pályáját még a dualizmusban kezdő, a két világháború közötti korszakban a műegyetemi mérnökképzésben meghatározó egyetemi tanár, a korai Kossuth-díjasok egyike (Pattantyús Ábrahám); és további Kossuth-díjas gépész-mérnökök, akik között volt nagyvállalati vezető (Jodál Sándor) és egyszerű tervezőmérnök is (Strém Ferenc⁵¹). A GTE első elnöke Bíró Ferenc volt, aki az ekkoriban a bátyjáról elnevezett Rákosi Mátyás Vas- és Fémmeveik vezérigazgatói posztját töltötte be.

A GTE vezetésében is találkoztak az adott terület tudományos szaktekin-télyei, régi és újabb típusokba sorolható ipari műszaki vezetők, fiatalabb, de tehetségesnek tartott és már kitüntetett mérnökök, s köztük olyanok is, akik a későbbiekben a magyar ipar irányításában vezető posztokon vettek részt (Bakonyi Sebestyén, Karádi Gyula stb.),⁵² és persze elsősorban pártkarriert befutó személyek. Az egyesület vezetésének ilyen, nyilván jelentős részben tudatosan tervezett összetétele alkalmas lehetett arra, hogy a műszaki szakembereknek eredetileg a kommunista párttól távolabb álló csoportjait is elérje, összefogja, illetve arra is, hogy számukra is lehetőséget biztosítson a rendszer keretei között a szakmai köz-életben való részvételre.

Az egyesület mellett kutatóintézeti szinten is meglepően kiterjedt közúti járműipari kutatóbázis volt a korban Magyarországon. A legfontosabb nagyvállalatok – azaz a Győri Vagon- és Gépgyár, Csepel Autógyár, Láng Gépgyár és az Ikarus – ilyen kérdésekkel foglalkozó gárdáján kívül a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium irányítása alatt működött az Országos Autómozgókísérleti Állomás, amely eredeti, a gépjárművek biztonsági ellenőrzésére irányuló tevékenysége helyett a II. világháború után szintén a tudományos kutatás felé fordult. 1953-tól átnevezték Autóközlekedési Kutatóintézeté. Bár ez az intézmény is 100 főt meghaladó létszámmal dolgozott már az 1940-es évek végén, de ennél is fontosabb volt a Járműfejlesztési Intézet (JÁFI). A járműipari műszaki tervezés központosítása céljából hozták létre 1948-ban, közvetlenül az államosítások után

⁵¹ Strém Ferenc a két háború közötti Ganz Vagongyár-beli karrierjét a vállalat műszaki igazgatójaként folytatta, később 1957-es haláláig a Kohó- és Gépipari Minisztérium Iparpolitikai Osztályán dolgozott. Kiss (szerk.) 1999.

⁵² Németh 1973: 107–108.

– az államosított nehézipari vállalatokat összefogó – Nehézipari Központ (NIK) keretén belül a Központi Autótervező Irodát, amelybe a hazai járműgyártó cégek tervező részlegeiből gyűjtötték egybe a legjobbnak tartott mérnököket. Vezetője Winkler Dezső lett. Ugyancsak ebben az évben hozták létre a NIK-Steyr Irodát, amely a Steyr motor licencvásárlásának a lebonyolítását és a hazai gyártás elindítását koordinálta. A NIK megszűnte után ebből a két egységből jött létre 1950-ben közvetlenül minisztériumi alárendeltségben a JÁFI, amelynek vezetője ismét csak Winkler Dezső maradt (egészen 1968-ig).⁵³ Winkler járműipari hírnevét annak köszönhetette, hogy az ő vezetésével alakították ki a győri program keretében a kevés igazán sikeres II. világháborús magyar katonai fejlesztések egyikét, a Botond terepjárót.⁵⁴ Az általa vezetett intézmény gyűjtőhelye lett azoknak a mérnököknek, akik a háborús években a katonai célokat szolgáló járműfejlesztésekben dolgoztak. Az 1945-öt átívelő technokrata pályára példa a katonatiszti családból származó Kovácsházy Ernő, aki a Zrínyi rohamlőveg és az egyetlen mintapéldányban elkészült magyar nehézharcocsi, a Tas vezető tervezője volt. A Néphadsereg számára tervezett és sorozatgyártásba is került tüzérségi vontatók és terepjárók tervezéséért 1954-ben Kossuth-díjat kapott. Jurek Aurél, aki 1943-ban lett a WM Művek konstrukciós osztályának vezetője – nevéhez a világháborús Csaba könnyű harcocsi fűződik – bár a JÁFI munkáiban is részt vett, de pályáját a Műegyetemen folytatta.

A technokrácia, illetve a technokraták egymással is rivalizáló csoportjai az 1940-es évek végén kiépülő államszocialista rendszerben tehát – ha természetesen a párthatalomtól nem is függetlenül létező – sajátos jellemzőkkel és szakmai elkötelezettségekkel rendelkező csoportként voltak jelen. Az Ikaruson belüli konfliktusokban tehát Zerkovitz Béla és általában a műszaki vezetés nem elszigetelt csoportként állt szembe a vállalatot ellenőrző külső hatalmakkal, illetve a kívülről delegált vezérigazgatóval és párttitkárral. Közvetlenül az államosítástól kezdve, és nem csupán az 1960-as évektől – amely korszakról ezt gyakran emlegetik – létezett egy tágabb technokrata közeg, amely számukra háttérrel jelentett, ahol támogatást élvezhettek, tulajdonképpen erőforrásokat nyerhettek. A vázolt intézményi struktúra kiegészült még az MTA járműipari fórumaival, és *A gép*, illetve a *Közlekedéstudományi Szemle* révén megvoltak a szakmai nyilvánosságnak is a fórumai, ahol, mint láttuk, Zerkovitz is képviselhetette törekvéseit.

A KONFLIKTUS RÉSZTVEVŐI: A SZAKMUNKÁSOK

A tágabb technokrata közegen túl azonban az Ikarus műszaki vezetése a vállalaton belül sem szövetségesek nélkül állt szembe a párthatalom képviselőivel. Ahogyan arra a pártszervek előtt a vezérigazgató részéről elhangzott kijelentések

⁵³ Csordás é. n.

⁵⁴ Talán nem mellékes, hogy a zsidó vallású Winkler az 1920-as évek elején – vélhetőleg a numerus clausus miatt – német nyelven, a brünni műszaki egyetemen tanult.

utaltak, Zerkovitz és társai meg tudták értetni magukat a munkásság jellegadó csoportjaival is az üzemben. A két csoport közötti jó viszony megértéséhez meg kell vizsgálnunk a munkásság helyzetét, és egyúttal az Ikarus gyár korabeli technológiai adottságait is. Az utóbbi megszabta lehetőségek és kényszerek a vállalaton belül kijelölték a „műszakiak”, valamint a munkások tevékenységének és kapcsolatának a kereteit is.

A munkásság diffúzabb, de azért nagyon is megnyilvánuló, habár inkább passzívabb, ellenállásban és nem kezdeményezésben megnyilatkozó ereje a technokratákéval párhuzamosan alakította a vállalaton belüli erőviszonyokat. A vállalat munkássága, pontosabban annak egy közelebről nehezen meghatározható köre és a vállalatvezetés között is komoly érdekellentétek feszültek. Az Ikarus 1948-ban a termelést racionalizálni igyekvő mérnökök kezdeményezésére egyszer már átállt egy hozzávetőlegesen szalagszerű termelésre (természetesen tényleges futószalag nélkül), ám a sokféle kisszériás jármű legyártása – amire a felsőbb szervektől utasítást kaptak – lényegében a nagy létszámú munkással kivitelezett kisipari termeléshez való visszatérést jelentette. Ez a probléma lényegileg összefüggött a munkásság gyáron belüli helyzetének kérdésével is, mert a kisipari módszerek nagyobb mozgásteret biztosítottak a szakmunkásoknak, mint egy magasabb szinten automatizált, a munkaszervezésben sok részfeladatra bontott szalagszerű termelés.

A munkásság helyzetét megszabta a párthatalom és a cégvezetés velük szemben követett politikája. A gazdaságosság javítását szolgálta elvileg a selejt elleni harc, az anyagtakarékosság, a gyártás során keletkező anyaghulladék minimalizálásának erőltetése, és mindenekelőtt a normák állandó kontroll alatt tartása – amire már a Gerőtől idézett kritika is utalt –, a teljesítménybérezésre való átállás, a munkaversenyek szervezése és az egységnyi bérré eső termelési érték mutatójának szem előtt tartása. Ezeknek az eszközöknek az alkalmazása azonban szűkszerűen konfliktushoz vezetett a munkássággal. Ahogyan Kemény István egy későbbi korszak vonatkozásában leírta, de ahogy az a munkásságtörténeti szakirodalom szerint általánosan is megfigyelhető volt, a munkások, ha tehették, arra törekedtek, hogy ellenőrzésük alatt tartsák a munkafolyamatokat (a munka üteme, az elvégzendő feladatok konkrét kivitelezése, esetleg sorrendje), és természetesen lehetőség szerint a bérezésüket is befolyásolni igyekeztek ezáltal.⁵⁵

Az Ikarusnál az államosítás utáni első kollektív szerződés mindjárt konfliktusok forrásává vált a munkásság és a gyárvezetés között, általános elégedetlenség és zúgolódság fogadta a munkásság körében.⁵⁶ A Kádár-kori vállalattörténeti monográfia értelmezésében az államosítás előtt a párt és a szakszervezetek a „dolgozók” minden igényét támogatták a „tőkésekkel” szemben. Az államosítások után

⁵⁵ Kemény 1990. Természetesen a munkásság különböző csoportjai nem feltétlenül ugyanúgy jártak el. Héthy Lajos és Makó Csaba klasszikussá vált elemzése az 1960-as években a teljesítménybérezés erőltetésére eltérőképpen reagáló három brigádtípust különített el, ahol a reakciók a brigádok összetétele és informális belső struktúrája szerint különböztek. Héthy–Makó 1970.

⁵⁶ Jenői–Szekeres 1981: 81.

viszont kiderült, hogy a vállalatok nem bírják el a korábbi időszakban kiharcolt jogokat és juttatásokat.⁵⁷ Egy sor korábban szerzett jognak tekintett természetbeni juttatás kimaradt a kollektív szerződésből, s jelentősen csökkent a túlórák száma és díjazása. A következő évre szóló kollektív szerződésnek Jenei–Szekeres szerint ismét rossz volt a „visszhangja” a munkásság körében, elsősorban az olyan előírások miatt, mint például a termelési technológia javulása következtében beálló „norma-elavulás” bejelentési kötelezettségének rögzítése.⁵⁸ A Kádár-kori vállalat-történeti monográfia adatai szerint 1948-ban a munkások évi átlagbére 10 366 Ft volt, 1949-ben pedig 7921.⁵⁹ Bár az átlagbér csökkenését részben magyarázhatja, hogy a két év között jelentősen emelkedő létszámmal megnőtt a képzetlenebb, alacsonyabb bérű munkaerő aránya, de ezzel együtt is biztos, hogy a munkások 1948–1949-ben reálbérük csökkenését élték meg. E folyamat ráadásul nem állt meg itt, 1950-ben újabb jelentős nominális átlagbércsökkenés következett be.⁶⁰ A soron lévő „normarendezés” következtében az Ikarusban 35,5%-os átlagbércsökkenés állt elő. A rendezés előtt 227 Ft volt a heti átlagbér, utána 155 Ft. A Budapesti Pártbizottság számára készített jelentés szerint azonban a bérek növekedése várható, mert most már a munkások is látják, hogy a norma túlteljesíthető.⁶¹ A normarendezés – azaz a reálbércsökkenés – többféle ellenállási stratégiát is kiváltott. A normával való „manipulálás” vádja a pártfegyelmi ügyekben is felmerült.⁶² A vállalat-történeti monográfia 1960-as évek végén keletkezett kézírata így adja vissza a munkásság hangulatát:

„Az üzemi kerítések felmagasítása, drótok kihúzása, fényszórós, telefonos őrtornyok felállítása ugyancsak nem járt jó hatással. A legfőbb ok, amely a munkások elégedetlenségét kiváltotta, a normák állandó, mechanikus változtatgatása volt. Ez nemcsak a keresetüket tette bizonytalaná, hanem termelési kedvüket is elvette.”⁶³

Nem csoda, hogy az állandóan romló bérszint mellett az Ikarus munkásai nem sok lelkesedést mutattak a pártállami rendszer iránt. A XVI. Kerületi Párt-

⁵⁷ A magas bérek és a vállalati juttatások kiharcolásának az államosítás előtti időszakban nem egyszerűen a szakszervezetek voltak a döntő tényezői. Sokkal inkább úgy tűnik, hogy az Üzemi Bizottság, amely az Ikarus elődvállalatánál szociáldemokrata többségű volt, a rivális kommunista párti támadásokat kivédendő volt kénytelen biztosítani a vállalati juttatások magas szintjét, hogy támogatottságát a műhelyekben megőrizze. Bódy 2008.

⁵⁸ Jenei–Szekeres 1981: 86.

⁵⁹ Jenei–Szekeres kézirat: 107.

⁶⁰ A „normarendezésből” fakadó jelentős bércsökkenés miatt távozott ekkor az Ikarustól Tóth Géza is. Interjú Tóth Gézával.

⁶¹ BFL XXXV.95.a. 23. ó. e. A Nagybudapesti Pártbizottság 1950. augusztus 11-i ülésére készült jelentés a „normarendezés” hatásairól. Ez az érték messze meghaladta a nehézipar 12,5%-os átlagos keresetszökkenését, erre nézve lásd Varga 1994: 55.

⁶² Helyben kizártak egy 1915-ös szakszervezeti tagságú szakmunkást, aki fényező csoportvezető volt, s az ügy fellebbezés folytán a kerülethez, majd a fővárosi pártszerv elé került, ahol megrovásra enyhítették a határozatot. BFL XXXV.95.a. 47. ó. e.

⁶³ Jenei–Szekeres kézirat: 150.

bizottság üléseinek jegyzőkönyve alapján úgy tűnik, hogy az MDP-nek nagyon kevés tényleges befolyása volt a gyár munkásságára. A munkások politikai közönyösségéről rendszeresen ismétlődő panaszokon túl visszatérő témája volt a pártbizottsági üléseknek, hogy az Ikarus gyári pártszerv szétesőben van, gyűlései alig látogatottak, tényleges kapcsolata nincs a dolgozókkal, érdemi munkát alig végez.⁶⁴ Az Ikarus gyárból alig kerülnek ki népnevelők, a pártiskolára és különböző tanfolyamokra kiválasztottak pedig nagyon nagy arányban nem válnak azután be, ami az Ikarus pártszervének gyenge „kádermunkáját” mutatja.⁶⁵ A vállalatnál szervezett „falujáró csoportot” – ezeket agitációs célból küldték vidékre – fegyelmi okokból fel kellett oszlatni.⁶⁶ 1950-ben az a „szégyen” is megeseett, hogy május elsején nem akadt, aki az Ikarus éltábláját vitte volna a felvonuláson, így az ott maradt a gyárban.⁶⁷

Az államosítás után és az 1950-es évek első felében tehát az Ikarus munkásainak a pártállami hatalomhoz való viszonya, legalábbis ahogy az a kerületi, illetve a budapesti pártszervek elé kerülő beszámolókból látszik, talán a közönyös és az ellenséges között mozgott valahol. Semmiképpen sem tűnik úgy, mintha a rendszer körükben gyakorlati vagy szimbolikus elismerést élvezett volna. A párt tekintélyének érvényesítése a későbbiekben sem mehetett könnyen az Ikarusban. 1953-ban például kizárták az MDP-ből az Ikarus helyettes PB-titkárát, mert a PB-tagokkal mulatozott, közöttük „kiosztotta” az adminisztrátor elvtársnőket, hogy „két héten belül tegyék magukévá őket és erről neki számoljanak be”, továbbá a vállalat anyagaiból és költségére magának akatatkát és diplomatatáskát készíttetett.⁶⁸

Persze az ilyesminél bizonyára többlet számított a bérrendezés és a saját mozgástér beszűkülése. A fizetések csökkenése, a normarendezések, a korábban a szakszervezetek és az Üzemi Bizottság révén élvezett kollektív érdekérvényesítés lehetőségének elvesztése mind olyan fejlemények voltak, amelyek a munkások többségét negatívan érintették, lehetőségeiket, mozgásterüket csökkentették.⁶⁹ Ez nyilván elsősorban azokra vonatkozott, akik már a vállalat államosítás előtti korszakában is itt dolgoztak, s közülük is elsősorban a szakmunkásokra, akik hozzá voltak szokva ahhoz, hogy munkájuk fontos, értékelt, és épp ezért bizo-

⁶⁴ Ehhez képest a vállalat Kádár-kori monográfiája a következőképpen fogalmaz: „Sokat segítettek az üzem vezetőinek nehéz feladataik megoldásában az üzemi kommunisták. [...] Az üzemi kommunisták dolgozó társaiknak megmagyarázták a vállalat és a népgazdaság valóságos helyzetét, s az abból fakadó visszasságok megszüntetésére irányuló intézkedések jogosságát.” Jenei-Szekeres 1981: 82.

⁶⁵ BFL XXXV.157.a.1. 6. ó. e. 1954. március 21. Titkári jelentés a kerületi párttertekezlet számára.

⁶⁶ BFL XXXV 157.a.3. 65. ó. e. 1949. május 26.

⁶⁷ „[J]ellemző, hogy május 1.-én pl. nem akadt, aki az Ikarus éltábláját vigye és bent hagyták az üzemben.” BFL XXXV.157. a.1. 3. ó. e. 1950. június 4.

⁶⁸ BFL XXXV.95.a. 73. ó. e. A Budapest Pártbizottság 1953. április 14-i ülése.

⁶⁹ Ez hasonló az általános tendenciákhoz: a „munkások azonban a munkahelyek feletti politikai ellenőrzés erősödését és az élet és munkakörülmények folyamatos romlását érzelték [...] A negyvenes-ötvenes évek fordulóján a nagy gyárakban komoly konfliktusok alakultak ki a korábbi szociális juttatások [...] megvonása, ellehetetlenítése miatt.” Valuch 2017: 41.

nyos önállóságot is élveznek, illetve hogy a szakszervezetek, 1945 után pedig az üzemi bizottságok révén intézményesített mozgásterük is van.⁷⁰ Korábbi mozgásterük elvesztésének hatásai hamar, jóval a feszültségek 1951-es kirobbanása előtt érzékelhetőek voltak már. Egy Jenei–Szekeres által idézett jelentés szerint „van a dolgozóknál egy bizonyos fokú tartózkodás a munkában”.⁷¹ Későbbi nyomai is vannak a munkásság szolidaritásának. Amikor egy 1952 februári, halálos áldozatokkal járó robbanás miatt többeket bíróság elé állítottak, a kerületi pártbizottság bosszúsággal regisztrálta, hogy a tárgyaláson megjelent munkások tapsoltak a védőügyvédnek, s hogy egyesek a gyárban a kár megtérítésére gyűjtést akartak indítani, abban a hiszemben, hogy így a vádlottak mentesíthetők a büntetés alól. A pártszerv tudomása szerint e mozgalomban a vezető szerepet egy idősebb szakmunkás játszotta, továbbá három-négy művezető.⁷² A munkásság – legtöbbször inkább csak diffúz módon, „hangulatként” érzékelt igényeit – azonban a párthatalom rendszerint nem tartotta teljesíthetőnek. Sőt, a párt egyes funkcionáriusai – függetlenül az ideológiai lózungoktól – a sok konfliktus nyomán a hétköznapokban mintha egyszerűen pártjuk ellenfeleiként gondoltak volna a munkásokra, s valószínűleg sokszor nem is alap nélkül.⁷³ Amikor például az 1951. decemberi zendülés után az Ikarus új párttitkára a kerületi pártbizottság ülésén megpróbálta képviselni az Ikarus dolgozóinak azt az igényét, hogy térjenek vissza a műszakváltások régebbi rendjéhez, ezt elutasították. A Magyar Dolgozók Pártjának kerületi titkára – jellegzetes korabeli kifejezéssel élve – nem akart a „dolgozók uszályába” kerülni, s azzal érvelt a „dolgozók” igénye ellen: „ha beleesünk a dolgozók uszályába, akkor esetleg a jövő héten már azt is követelik, hogy 5 nap alatt dolgozzák le a hetet”.⁷⁴

⁷⁰ A szakszervezetek gleichschaltolásának folyamatáról és következményeiről: Varga 1994: 34–58.

⁷¹ Urda Kálmán vezérigazgató jelentése 1949. június 13-án. Idézi: Jenei–Szekeres 1981: 89.

⁷² Az illető 1929 óta volt szakszervezeti tag, párttagságát pedig 1939-től ismerték el az illetékes pártszervek. BFL XXXV.157.a.3. 297. és 299. ó. e. 1952. május 6. és 1952. május 15.

⁷³ Mark Pittaway hangsúlyozza azt a paradoxont, hogy az elvileg kollektivistá rezsim a bérezésben az individualizált teljesítménybérezésre törekedett. A darabbérre való átállás, a normák állandó „karbantartása” mind azt szolgálta, hogy a munkások minél jobban kihasználják az elvileg rendelkezésre álló munkaidőt a termelésre. Ezt a szakmunkások ellenük való támadásnak fogták fel, és lényegében elég sikeresen védelmezték mozgásterüket a termelési folyamatok és a munkaidő felhasználásának ellenőrzésében. Együttal igyekeztek fenntartani a műhelyek hagyományos hierarchiáját, ami a képzettségi szintek, életkorok és nemek között fennállt. A rendszer iparosítási politikájának azokat a kihatásait, amelyek új elemek – mezőgazdaságból érkezők, fiatalok, nők – ipari munkahelyekre való beáramlását eredményezték, saját megszokott munkahelyi világuk elleni támadásnak érzékelték. Pittaway é. n. a: 94–120.

⁷⁴ BFL XXXV.157.a.3. 290. ó. e. 1952. március 13. Dóka László kerületi párttitkár eredetileg cipész volt, a háború alatt katona őrzetői rangban. 1948-tól függetlenített pártmunkás. Miután elvégzett egy öt hónapos pártiskolát, 1951 szeptemberétől 1954 januárjáig volt XVI. kerületi párttitkár. A Budapesti Pártbizottság illetékeseinek minősítése szerint műveletlenségét nyers modorral próbálja leplezni, munkatársaival türelmetlen volt. BFL XXXV.95.a. 104. ó. e. 1953 augusztusában – talán a kerületi párttitkári pozícióból történt leváltásának előzményeként – bírálták munkáját, mert az Ikarus gazdasági és műszaki problémáinak megoldásához kért segítséget a Budapesti Pártbizottságtól. Holott párttitkárként nem ez, hanem a „politikai munka” lenne a feladata. Tevékenysége így a pártszervek hatáskörtúllépésének példájaként szerepelt,

A mozgásterének és jövedelmeinek csökkenését átélni kényszerülő munkás-ság saját ellenállási stratégiáihoz szövetségest találhatott a saját műszaki vízióit képviselő technokratákban. Egy 1952. október 3-i dátumú gyárvizsgálat szerint az Ikarusnál a fizikai dolgozók alig több mint fele dolgozott darabbérben – ami nyilvánvalóan nagyobb hatékonyságra ösztönöz –, a többi órabéres volt, pedig a darabbérezés lenne a cél. A gyárvizsgálati jelentés sok más hiányosságot is felhánytorgatott, például az anyaggazdálkodást vagy szerszámraktározást illetően. De a legfőbb problémának azt látták, hogy a gyártásnak alig több mint a fele, a legjobb időszakokban is csupán alig kétharmada megy megfelelő, rögzített művelettervel.⁷⁵ Ennek nagy jelentősége volt a szakmunkások hatalma szempontjából. A Zerkovitz ezen időszakra eső tevékenységéről készült belügyi összefoglaló szerint a főmérnök hagyta, hogy a tervfeladatok teljesítése elússzon a normál munkaidőben, hogy azután túlórában, „durchmarsokkal” kelljen megoldani őket, ami természetesen sokkal nagyobb bérköltséggel járt.⁷⁶ A kerületi pártbizottság véleménye is az volt, hogy az Ikarusban sok az indokolatlan túlóra.⁷⁷ Elképzelhető, hogy Zerkovitz főmérnök valóban ezzel a stratégiával igyekezett enyhíteni a bérfeszültséget a vállalatnál, ami egyben érthetővé teszi azt is, hogy miért élvezte a meghatározó szakmunkások támogatását, amire Szöcs igazgató a XVI. Kerületi Pártbizottság előtt panaszkodott.⁷⁸

Egy másik, későbbi forrás rávilágít arra, hogy nem egyszerűen a darabbér vagy órabér kérdése, illetve a túlórák mértéke számíthatott a szakmunkások pozíciója szempontjából; még nagyobb jelentősége volt a technológia rögzítetlenségének, a művelettervek már említett hiányának. Egy, már a forradalom után keletkezett gyárjelentés kritikus észrevételeire az akkori főmérnök egy hosszú,

amit az 1953-as júniusi határozatok elítéltek, annak illusztrációjaként, hogy a pártbizottságok gyakorta megsértik a vállalatok gazdasági és műszaki vezetőinek egyszemélyi felelősségéről szóló elvet. Beszámoló az MDP KV Pol. Biz-nak a KV 1953. júniusi kibővített ülése határozatainak megtárgyalására és megvalósítására kiadott irányelveiről. BFL XXXV.95.a. 83. ő. e.

⁷⁵ MNL OL XXIX.F.187–r. 178. doboz Ikarus Karosszéria- és Járműgyár.

⁷⁶ ÁBTL 3.19. V-141867. Dr. Hant Emil tsa. vizsgálati dosszié.

⁷⁷ BFL XXXV.157.a.2. 18. ő. e. 1951. július 9. „Hiba volt, hogy a műszaki értelmiség kérdésében nem voltunk elég következetesek” – ismételték meg ez alkalommal is.

⁷⁸ A munkásság – mindenekelőtt a szakmunkásság – mozgásterének, a bérkonfliktusoknak és a vállalat technokrata, műszaki vezetése kezdeményező szerepének ismeretében leegyszerűsítőnek tűnik Kornai Jánosnak a szocialista rendszer, általa „klasszikusnak” nevezett első szakaszáról adott leírása. Kornai szerint: „Az állami vállalatok közötti kapcsolatokat nem a piac koordinálja; az állami vállalaton belül nem érvényesül önkormányzat. Ehelyett a vállalatok közti kapcsolatokat is bürokratikusán koordinálják, és a vállalaton belüli koordináció is ugyanannak a vertikális kapcsolatrendszernek a meghosszabbítása lefelé – egészen a munkapadig –, amely a vállalat felett uralkodik. A piramis legtetjén áll a párt és az állam első embere, a piramis legalsó helyezkednek el az apparátusi funkciók nélküli állampolgárok, a termelő egyének és családtagjaik. Közöttük szakadás nélküli, sokszintű vertikális kapcsolatok feszülnek.” Kornai 2012: 128–129. Ez a leírás, még ha ideáltipikusnak tekintjük is, semmiképpen sem illeszkedik arra az erőterre, amelyet Zerkovitz, a vállalat szakmunkásai, az Ikarus igazgatója és a különféle felsőbb hatóságok alkottak. Ezen azt sem változtat, hogy Kornai megengedi, a hierarchia nem volt tökéletes, amennyiben egy szinttel nemcsak egy felsőbb szintű fórum rendelkezhetett, hanem esetleg több is.

szubjektív hangú igazoló jelentéssel reagált, amelyben – a vállalat akkori állapotát megmagyarázandó – visszatekintett az 1950-es évek első felére is. Az 1956 előtti helyzetet Hirmann Antal, aki már akkor is a gyárban dolgozott, azzal jellemezte, hogy a viszonylag kis darabszámú sorozatokat „a vállalat néhány kiváló mérnökének irányításával [...] és a darabszámhoz viszonyított nagy mennyiségű elsőrendű szakemberrel” állította elő, anélkül, hogy meglett volna a sztenderdizált termeléshez szükséges műszaki dokumentáció. A megfelelő, részletes műszaki dokumentáció előállítására ugyanis – miután többféle (50 százalékban katonai célra készülő) kis szériát kellett volna rajzokkal és leírásokkal dokumentálni – nem volt meg a megfelelő műszakirajzoló-kapacitás. Ez azt jelentette, hogy egy típuson belül is voltak különböző ingadozások, azaz a típus egyes darabjai nem voltak pontosan azonosak, hiszen a szakmunkások nem pontos műszaki dokumentációt követve, és nem is szalagszerű sorozatgyártásban állították elő a járműveket. A gyártás során fölmerülő problémákat – amelyek fakadhattak például a beszállítóktól érkező anyagok eltérő minőségéből – a szakmunkások a mérnökökkel csupán szóban konzultálva, saját tapasztalataik alapján oldották meg. De kisebb különbségek adódhattak egyszerűen abból is az egyes járművek között, hogy egy-egy munkadarabot vagy egy-egy munkafolyamatot nem ugyanaz a szakmunkás állított elő, illetve végzett el az egymást követően gyártott járműveknél. A vezetés részéről ugyan volt igény Hirmann főmérnök szerint arra, hogy kikényszerítsék a technológiai fegyelem szigorú betartását, „de ezt a törekvést is lerombolta a műhelyekben jelentkező ellenállás”. Vagyis a vállalat úgy gyártotta a buszokat, hogy nagymértékben mérnökei és főleg szakmunkásai tapasztalataira támaszkodott, akik a munkafolyamatokat azok pontos rögzítése nélkül kivitelezték.⁷⁹

A járművek gyártása, pontosabban a máshol gyártott főelemek összeszerelése és karosszériával való ellátása – hiszen az Ikarus valójában csak ezt adta hozzá a járművek előállításához – egy olyan ipari munkakultúrán nyugodott, amelynek kulcsszereplői tehát azok a karosszerialakatosok voltak, akiket a vállalatnál „lemezcászároknak” neveztek, s akik kevésbé gépesített munkával bármilyen karosszéria elemet elő tudtak állítani.⁸⁰ Nyilván ők voltak azok, akik nem tartották fontosnak a pontos sztenderdeket meghatározó műszaki dokumentációt.⁸¹

⁷⁹ Hirmann igazoló jelentése: MNL OL XXIX.F.187–r 178.

⁸⁰ A „lemezcászárokról” megemlékezik Michelberger Pál is, aki már 1956 után került az Ikarushoz, s a későbbiekben az ún. Közúti Járműfejlesztési Program egyik vezetője lett, amelynek keretében – éppen a korábbi ipari munkakultúrát leváltva – a mind nagyobb sorozatszámok elérésére fejlesztett Ikarusban kialakították a nagy teljesítményű sajtológépekkel való gyártást. Lásd Michelberger [2012]. Michelberger Pál később a BME Közlekedésmérnöki Karának dékánja, majd az egyetem rektora lett. Róla lásd még a vele készült interjúkötetet: Szentgyörgyi 2008.

⁸¹ „A dolgozók ugyanis teljesen szükségtelennek látják a dokumentációt és csak hosszú nevelő munka után lesznek annyira meggyőzve, hogy magukéva tegyék ezt a kérdést, mert egyelőre csak a kellemetlen oldalát látják [...]. Különösen nehéz problémát okoz ez annál a néhány régi szakmunkásnál, akik valóban tudnak dolgozni.” Hirmann igazoló jelentése. MNL OL XXIX.F.187–r 178.

Az Ikarusnak ez a termelési kapacitása voltaképpen még a háborús konjunktúra eredménye volt, részben még az azt működtető személyi állomány is a háború idejéből – mint Cséfalvay, akinek mérnöki tudását utódai is nagyon nagyra értékelték⁸² –, vagy esetleg a közvetlenül azt követő időből származott.

Az önhordó karosszéria konstrukciós kihívásaival küzdő mérnökök jól együtt tudtak dolgozni azokkal a szakmunkásokkal, akik tapasztalataik révén alkalmasak voltak a feladatok egyéni, mondhatni kreatív megvalósítására, s akik, ha anyagi érdekeiket figyelembe vették, készek voltak a megrendelt darabszámokat szalagszerű termelés nélkül is előállítani.⁸³ Bár Zerkovitz és mérnöktársai tudatában kellett, hogy legyenek a korszerű, tudományos – technokrata igényeknek megfelelő – munkaszervezés elveinek, sőt egy időben az 1940-es évek végén sikerült is elmozdulniuk az ennek megfelelő szalagszerű termelés felé, amikor viszonylag nagyobb sorozaton dolgozhattak anélkül, hogy kisebb megrendelések szétzilálták volna a termelést, ám az 1949 utáni években nem voltak adottak a feltételek arra, hogy ezt megvalósítsák. A túl sokféle gyártandó termék ezt akadályozta, s nem álltak rendelkezésre az ehhez nélkülözhetetlen beruházásokhoz szükséges anyagi erőforrások sem. Talán – az önhordó, könnyűfém-szerkezetű konstrukció sikerre vitele mellett – nem is tekintették ezt lényegbevágó kihívásnak. Így azonban azt a munkakultúrát működtetve, ami a szakmunkások egy jelentős részének bizonyára természetes volt, tulajdonképpen érdekközösség jött létre az Ikarus műszaki vezetése és szakmunkás törzsgárdája között, ami azután később a forradalom próbáját is kiállta.⁸⁴

ÖSSZEGZÉS: KI GYAKOROLJA A VÁLLALKOZÓI FUNKCIÓKAT?

A munkásság fent leírt helyzetét tekintve, a bérezés körüli és a munka ellenőrzéséért folytatott állandó küzdelem mellett nem meglepő, hogy egy olyan szí-

⁸² Lásd Michelberger véleményét róla: Michelberger [2012].

⁸³ Mark Pittaway hangsúlyozta, hogy – szemben azzal az elképzeléssel, hogy a műhelyek meghatározó szakmunkás közösségei csak a puhább kádárizmusban nyertek némi autonómiát – a szakmunkásoknak a műhelyekben a legkeményebb sztálinista periódusban is volt mozgásterük. Éppen a tervgazdaság káosza, a különféle anyagok hiánya vagy a gépek karbantartásának ekkoriban gyakori elmulasztása nyitott teret annak, hogy a tapasztalt szakmunkások problémamegoldó képessége érvényesüljön. Sőt, Pittaway szerint az általa vizsgált Duna Cipőgyárban, bizonyos szakmunkások maguk akasztották meg a termelést, hogy azután nélkülözhetetlenségük informális alkupozíciót biztosítson nekik. Pittaway é. n. b.: 61–93.

⁸⁴ Mark Pittaway megállapítása szerint a hiánygazdaság körülményei között nemcsak a Kádár-korban – amelyre nézve ezt sokszor leírták – jött létre együttműködés a vállalatvezetés és a szakmunkások meghatározó csoportjai között, hanem a kemény sztálinizmus időszakában is. Ezt éppen a hiánygazdaság körülményei tették lehetővé, illetve szükségessé, mert másként nem lehetett a termelés elvárt szintjét biztosítani. Pittaway: é. n. a: 94–120. Ez a megállapítás azonban nem egyszerűen a szakmunkásságra és a menedzsmentre igaz. A munkásság belső tagoltságáról Pittaway árnyalt elemzést ad, a vállalatvezetést azonban egységként kezeli. Valójában a szakmunkás csoportok azonban – legalábbis a szocializmusnak ebben a korai periódusában – a menedzsment termelésért közvetlenül felelős technokrata szárnyával tudtak együtt működni.

tuáció, ami 1951 karácsonyán kialakult – a bérfizetés megígérése, majd annak letiltása –, robbanáshoz vezetett az Ikarusban. A feszültséget a gyárban a munkaverseny hajszolása is növelhette a konfliktus kitörése előtti időszakban, amit a munkások értelmezhettek a műhelyen belüli autonóm mozgásterük korlátozására tett újabb kísérletként, s egyúttal a termelés szempontjából irracionális akcióként.⁸⁵

A konfliktusban a munkások vettek részt az egyik oldalon, akiknek a méltányos bérré és saját mozgásterre való elvárásait a párthatalom nem teljesítette.⁸⁶ Ugyanakkor az ezekben az években alkalmazott gyártástechnológia mellett a gyakorlott szakmunkásoknak volt mozgásterük, hogy befolyásolják a munkafolyamatokat, és maguknak pluszkeresetet biztosítsanak. Erre különösen az adhatott lehetőséget, ha Zerkovitz főmérnök, aki az 1951-es karácsonyi események hátterében is föltűnik mint a túlóradíjak ígérője, a kezükre játszott ebben. A saját érdekeiket védő szakmunkások és a saját járműipari vízióit követő Zerkovitz közötti együttműködést, bizonyos összhangot nemcsak Szócs igazgató panaszai jelzik, hanem az is, ahogy 1956 őszén Zerkovitz, Cséfalvay és a munkástanács a gyárat együttesen irányította, kitiltva onnan a forradalom heteiben Szócs igazgatót és más nem műszaki vezetőket.⁸⁷

A technokraták, a kutatóintézetekben és a nagyvállalatok megfelelő részlegeiben dolgozó, s egyúttal az egyesületekben is aktív műszaki szakemberek valójában a vállalkozói funkciók egy részét vették át. Amíg a tulajdonosok látták el a vállalkozói funkciókat, addig a mérnökök számára csak a végrehajtói, a szorosan vett műszaki feladatok megoldása maradt. A vállalat profilját, fejlesztési irányait a vállalkozók döntései határozták meg, illetve a háború időszakában persze az állami igények. A magántulajdon kikapcsolásával a vállalkozói funkciók egy része, úgy tűnik, nem az elvileg a tulajdonosi szerepkörbe került állami apparátusokhoz, hanem a technokratákhoz vándorolt.⁸⁸ A klasszikus schumpeteri értelemben a vállalkozó a meglévő anyagok és erőforrások újfajta összekapcsolásával

⁸⁵ „220 busz áll az udvaron, mind üveg óra, km óra, műszerek, keréktárcsa hiánya miatt áll.” Minek dolgozzanak akkor munkaversenycélokat hajszolva, ha azután a buszok csak a gyárudvaron állnak. Így adták vissza a munkásoknak a munkaversennyel kapcsolatos attitűdjeit a kerületi MDP PB ülésén. BFL XXXV.157.a 3. 257. ő. e. 1951. december 14.

⁸⁶ Legalábbis ezt találta keletnémet és lengyel munkahelyi konfliktusokat összevetve Peter Hübner. Hübner 2004: 195–213. A szakmunkásság az egész tágan vett Közép-Európában nagyon hasonló kultúrában látszik osztozni.

⁸⁷ Bódy 2017.

⁸⁸ Elméleti közgazdasági szempontból a vállalatvezetés nem birtokolta a vállalat feletti legfontosabb rendelkezési jogokat, mint az alapítás, kibővítés, újjászervezés, fúzió, megszüntetés, és az olyan kérdésekben is, mint a termelési profil meghatározása, tőkebevonás, piaci szerződések megkötése, termelési innovációk bevezetése csak részleges kompetenciákkal rendelkezett. Lásd Boldorf 2015. A gyakorlatban, ha a vállalat vezetése nem is birtokolta ezeket a rendelkezési jogokat, annak technokratái távolról sem mindet, de közülük bizonyosakat – nyilván nem teljes körű autonómiával, de – birtokoltak. Ez a technológiai újításokkal és a termelési profillal kapcsolatban is fölmerülhet, illetve a munkaerővel kapcsolatos stratégiák alakításánál.

hoz létre valami újat.⁸⁹ Ebben az esetben az önhordó karosszériás buszok mint vállalkozói innovációk a technokraták termékei voltak.⁹⁰ Műszaki tudást, megfelelő technológiát és azt működtetni képes munkaerőt kellett ehhez összehozni és menedzselni, s az Ikarus technokratái éppen ezt tették. Ám, ha a vállalkozói funkció lényegének egy másik, újabb szemléletben a különböző tőkefajtákat mobilizáló hálózatépítést és hálózatok összekapcsolását tartjuk, a vállalkozói szerepben akkor is a technokratákat találjuk. Piaccgazdaságban a vállalkozó az anyagi tőkét, a személyében megtestesülő humántőkét és társadalmi kapcsolathálózatát képező társadalmi tőkét fekteti be a nyereség érdekében, és akkor számíthat nyereségre, ha összekötő pontjává válik különböző szociális hálózatoknak.⁹¹ Államosított gazdaságban az anyagi tőke feletti rendelkezésről közvetlenül nem lehetett szó, a humán és a társadalmi tőke bevetéséről, kapcsolathálózatok összekapcsolt működtetéséről – szakmunkásoktól műszaki tervező irodákig és forrásokat biztosító döntéshozókig – viszont igen; ez a technokrata körök olyan kulcsfiguráinak, mint amilyen Zerkovitz Béla volt ezekben az években, valószínűleg a tevékenységük lényegéhez tartozott.⁹²

FORRÁSOK

Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltára (ÁBTL)

3.1.5. O – 16656/15. Zerkowitz Béla István.

3.19. V-141867. Dr. Hant Emil tsa. vizsgálati dosszié.

Budapest Főváros Levéltára (BFL)

XXXV.95.a. MDP Budapesti Pártbizottság üléseinek jegyzőkönyvei, 1948–1956.

XXXV.157.a.1. MDP XVI. Kerületi Bizottság pártértekezleteinek jegyzőkönyvei, 1948–1954.

⁸⁹ Ez ötféle módon történhet: 1) új termék, vagy új minőségű termék bevezetése, 2) új termelési módszerek bevezetése (melyek egyáltalán nem feltétlenül új tudományos eredménnyen alapulnak) vagy új kereskedelmi módszerek alkalmazása, 3) új piac megnyitása (függetlenül attól, hogy az korábban létezett-e már, avagy ekkor jön létre), 4) új nyersanyag vagy félgyártmány források feltárása, 5) új ipari szervezet kialakítása. Schumpeter 2000: 51–75. Ebben az esetben a Schumpeter által leírtak közül az 1. típusba tartozó innovációról van szó.

⁹⁰ Az, hogy közben az Ikarus párhuzamosan gyártott más, nem innovatív konstrukciókat is, nem változtat az önhordó karosszériás konstrukció innovatív jellegén. Az anyagok és erőforrások innovatív összekapcsolásából származó termékek és a régebbi megoldások együttélése a szocialista gazdaságok jellemzője. „In a non-exchange economy, for example a socialist one, the new combinations would also frequently appear side by side with the old.” Schumpeter 2000: 52.

⁹¹ Ez a megközelítés a vállalkozói funkciókat nem a piac absztrakt terében képzelel el, hanem a reális társadalmi struktúrában, amelyet kapcsolathálózatok tagolnak, s amelyekben a társadalmi struktúra szabja meg a humántőke – személyes tudás, készségek, képességek, sőt fellépés vagy sármosság – értékét. Burt 2000: 281–307.

⁹² Természetesen nem volt viszont szó egy profittal kecsegtető piaci lehetőség megragadásáról, ami a vállalkozói funkció más értelmezésnek központi eleme. von Mises 2000: 89–109.

XXXV.157.a.2. MDP XVI. Kerületi Bizottság pártválasztmányi üléseinek jegyzőkönyvei, 1948–1955.

XXXV.157.a.3. MDP XVI. Kerületi Bizottság pártbizottsági üléseinek jegyzőkönyvei, 1948–1955.

Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár Budapest Gyűjtemény

Jenei Károly – Szekeres József: *Az Ikarus Karosszéria és Járműgyár története. 1895–1970.* Kézirat 1971. BQ 0910/365.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

XXIX F 187–r. Ikarus Karosszéria- és Járműgyár iratai, 1947–1974.

Z 517. Uhri Testvérek Autókarosszéria- és Járműgyártó Kft., 1934–1950.

Magyar Közlöny 1953. november 7. 59. sz. 352.

Interjú Tóth Gézával. 2019. május 30. (A szerző tulajdonában.)

HIVATKOZOTT IRODALOM

Baló Alfréd 1947: Újítások külföldi autóbuszokon. *Magyar Közlekedés* 1947. november, 139–145.

Belényi Gyula 2009: *Az állam szorításában. Az ipari munkásság társadalmi átalakulása Magyarországon 1945–1965.* Belvedere, Szeged.

Berczik András 1954: Berczik András hozzászólása. *Közlekedéstudományi Szemle* (4.) 2. 69–70.

Bódy Zsombor 2008: Többpárti totalitarizmus? Politika és személyzeti politika néhány magyar nagyvállalatnál 1945 és 1948 között. In: Horváth Sándor (szerk.): *Minden napok Rákosi és Kádár korában. Új utak a szocialista korszak kutatásában.* Nyitott Könyvműhely, Budapest, 116–131.

Bódy Zsombor 2017: Az 1956-os forradalom és következményei az Ikarus gyárban. Kontinuitás és diszkontinuitás. In: Rainer M. János – Valuch Tibor (szerk.): *Munkások '56.* 1956-os Intézet, Budapest, 80–94.

Boldorf, Marcel 2015: Governance in der Planwirtschaft. Industrielle Führungskräfte in der Stahl- und der Textilbranche der SBZ/DDR (1945–1958). *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte.* Beiheft 18. Oldenburg.

Burt, Ronald S. 2000: The Network Entrepreneur. In: Swedberg, Richard (ed.): *Entrepreneurship. The Social Science View.* Oxford University Press, Oxford, 281–307.

Buzási János 1957: Üldözik-e a pártonkívüli műszakiakat az Ikarusban? *Népszabadság* 1957. június 22. 3.

Caldwell, Peter C. 2008: Plan als Legitimationsmittel, Planung als Problem: Die DDR als Beispiel staatssozialistischer Modernität. *Geschichte und Gesellschaft* (3.) 360–374.

Cserényi-Zsitnyányi Ildikó 2009: *Aknamunka. Szabotázsperek a Rákosi-korszakban.* Jaffa, Budapest.

Cserényi-Zsitnyányi Ildikó 2013: *Kibányászott „lignitbűnök”.* L'Harmattan, Budapest.

- Csetneky Zoltán – Erős György 1954: Csetneky Zoltán és Erős György hozzászólása. *Közlekedéstudományi Szemle* (4.) 1. 18–19.
- Csordás László é. n.: *A második világháború harci- s gépjárműfejlesztések. A Járműfejlesztési Intézetől az Autóipari Kutató és Fejlesztő vállalatig (1950–1983)*. <http://www.auto-kut.hu/archivum.html> – utolsó letöltés 2019. október 28.
- Czére Béla – Prohászka László 1953: *Hazai Gépjárműközlekedésünk fejlesztése. A Magyar Tudományos Akadémia Közlekedéstudományi Főbizottsága és a Közlekedési Minisztérium által 1952. július 11–12-én rendezett első Gépjárműközlekedési Anket előadásainak és hozzászólásainak anyagai*. Közlekedési Kiadó, Budapest.
- Doering-Manteuffel, Anselm 2008: Ordnung jenseits der politischen Systeme. Planung im 20. Jahrhundert. *Geschichte und Gesellschaft* (3.) 398–406.
- Feledy Béla 1948: A magyar autómobilizmus mai helyzete. *Magyar Közlekedés* Augusztus, 133–136.
- Feledy Béla 1954: Feledy Béla hozzászólása Zerkovitz Béla „Korszerű autóbuszok tervezésnek néhány alapkérdése” című cikkéhez. *Közlekedéstudományi Szemle* (4.) 1. 17–18.
- Gerő Ernő 1952: A döntő tervén teljesítésének feltételei (Beszéd az MDP KV által összehívott országos aktívaértekezleten.) In: uó: *A vas, az acél, a gépek országáért*. Szikra, Budapest, 216–244.
- Héthy Lajos – Makó Csaba 1970: *A teljesítményelv érvényesítése és az üzemi érdek- és hatalmi viszonyok*. Magyar Tudományos Akadémia Szociológiai Kutató Csoport, Budapest.
- Hevesi Gyula 1965: *Egy mérnök a forradalomban*. Kossuth, Budapest.
- Hübner, Peter 2004: Arbeitskampf im Konsengewand? Zum Konfliktverhalten von Arbeitern im „realen” Sozialismus. In: Bispinck, Henrik – Danyel, Jürgen – Hertle, Hans-Hermann – Wentkler, Hermann (Hgg.): *Aufstände im Ostblock. Zur Krisengeschichte des realen Sozialismus*. Ch. Links Verlag, Berlin, 195–213.
- Jenei Károly – Szekeres József 1981: *Az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár története 1895–1980*. Ikarus, Budapest.
- Kemény István 1990: *Velük nevelkedett a gép. Magyar munkások a hetvenes évek elején*. Vita, Budapest.
- Kiss Lajos (szerk.) 1999: *Ki kicsoda az 50 éves Gépipari Tudományos Egyesületben*. Gépipari Tudományos Egyesület, Budapest.
- Kiss András 2015: „Mindig elfelejtjük, hogy még nem vagyunk gyár”. A Csepel Autógyár és munkásvilága az 1950-es években. *Korall* (16.) 61. 90–110.
- Kleinschmidt, Christian 2007: *Technik und Gesellschaft im 19. und 20. Jahrhundert*. Oldenburg Verlag, München.
- Koltai Gábor 2018: *Akik a „Párt” ellen vétkesek. Pártfegyelmi eljárások Budapesten az MDP időszakában*. (Társadalomtörténeti Monográfiák 9.) Korall, Budapest.
- Kornai János 2012: *A szocialista rendszer. Kritikai politikai gazdaságtan*. (Kornai János válogatott munkái. II. kötet.) Kalligram, Pozsony.
- Laak, Dirk van 2008: Planung, Geschichte und Gegenwart des Vorgriffs auf Zukunft. *Geschichte und Gesellschaft* (3.) 305–362.

- Leucht, Robert 2015: Ingenieure des Kalten Krieges. In: Eugster, David – Marti, Sibylle (Hgg.) *Das Imaginäre des Kalten Krieges. Beiträge zu einer Kulturgeschichte des Ost-West-Konfliktes in Europa*. Klartext, Essen, 97–115.
- Major Iván 1984: *Közlekedés és gazdaság*. Magvető, Budapest.
- Michelberger Pál [2012]: Előszó. In: Finta László: *Földön – vízen – levegőben. Uhri testvérek története 1941–1942-ig*. Budapest.
- Mises, Ludwig von 2000: The Entrepreneur and Profit. In: Swedberg, Richard (ed.) *Entrepreneurship. The Social Science View*. Oxford University Press, Oxford, 89–109.
- Németh József 1973: *A műszaki értelmiség érdekképviselőtének és a Magyar Mérnök és Technikusok Szabad Szakszervezetének néhány kérdése 1945–1948*. Szakszervezetek Elméleti Kutatóintézete, Budapest.
- Pittaway, Mark é. n. a: The Social Limits of State Control: Time, the Industrial Wage Relation, and Social Identity in Stalinist Hungary, 1948–1953. In: Fabry, Adam (ed.): *From the Vanguard to the Margins: Workers in Hungary, 1938 to the Present. Selected Essays by Mark Pittaway*. Brill, Leiden–London, 94–120.
- Pittaway, Mark é. n. b: The Reproduction of Hierarchy: Skill, Working-Class Culture, and the State in Early Socialist Hungary. In: Fabry, Adam (ed.): *From the Vanguard to the Margins: Workers in Hungary, 1938 to the Present. Selected Essays by Mark Pittaway*. Brill, Leiden–London, 61–93.
- Plumpe, Werner 2006: „Steuerungsprobleme” in der Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte des Nationalsozialismus. In: Bender, Gerd – Kiesow, Rainer Maria – Simon, Dieter (Hgg.): *Die andere Seite des Wirtschaftsrechts. Steuerung in den Diktaturen des 20. Jahrhunderts*. Klostermann, Frankfurt am Main, 19–30.
- Popper, Karl Raimund 2007: Utópia és erőszak. *Kommentár* (2.) 1. 30–39.
- Prohászka László 1953: Gépjárműközlekedésünk tudományos intézményei. *Közlekedéstudományi Szemle* (3.) 7–8. 250.
- Renneberg, Monika – Walker, Mark 2002: Scientists, Engineers and National Socialism. In: Renneberg, Monika – Walker, Mark (eds): *Sciences, Technology and National Socialism*. Cambridge University Press, Cambridge, 1–29.
- Rózsa György 1983: A szakma nagy örege, Zerkovitz Béla. *Autó-Motor* (36.) 8. 59.
- Schumpeter, Joseph A. 2000: Entrepreneurship as Innovation: In: Swedberg, Richard (ed.): *Entrepreneurship. The Social Science View*. Oxford University Press, Oxford, 51–75.
- Sheller, Mimi 2014: *Aluminium Dreams: The Making of Light Modernity*. MIT Press, Cambridge Ma.–London.
- Szabó Dezső 1947: Az autóbusz legújabb fejlődése. *Magyar Közlekedés* December, 150–152.
- Szabó Dezső 1954: Szabó Dezső hozzászólása. *Közlekedéstudományi Szemle* (4.) 2. 68–69.
- Szalai Erzsébet 1989: *Gazdasági mechanizmus, reformtörekvések és nagyvállalati érdek*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- Szegő Iván Miklós 2018: Az újratervezés tévútja. A kádári hatalom üzemi szintű kiépítése az 1956-os forradalom leverése után és a vállalatvezetők fluktuációja 1957–1982 között. In: Keller Márkus – Tabajdi Gábor (szerk.): *Újratervezések. Magyarország*

- a jelenkorban.* (1956-os Intézet Évkönyv XXIII.) OSZK–1956-os Intézet Alapítvány, Budapest, 89–129.
- Szentgyörgyi Zsuzsa 2008: *Mérnök – tudós – iskolateremtő. Michelberger Pál és kora.* Typotex, Budapest.
- Valent Lajos 1953: Autóbuszközlekedésünk műszaki nehézségeinek megoldása. In: Czére Béla – Prohászka László: *Hazai Gépjárműközlekedésünk fejlesztése. A Magyar Tudományos Akadémia Közlekedéstudományi Főbizottsága és a Közlekedési Minisztérium által 1952. július 11–12-én rendezett első Gépjárműközlekedési Ankét előadásainak és hozzászólásainak anyaga.* Közlekedési Kiadó, Budapest 60–61.
- Valuch Tibor 2017: Munkásélet Magyarországon a második világháborútól az 1960-as évek végéig. In: Rainer M. János – Valuch Tibor (szerk.): *Munkások '56.* OSZK–1956-os Intézet Alapítvány, Budapest, 32–54.
- Varga László 1994: Pártunk nem ismerte a csüggedést, a kishitűséget. Osztályharc az ötvenes évek elején. In: Varga László: *Az elhagyott tömeg.* Cserépfalvi–BFL, Budapest, 34–58.
- Vörös János 2006: *Az életutam.* Kézirat. Új Érték Ipari-szolgáltató és Kereskedelmi Szövetkezet. <https://mek.oszk.hu/06400/06462/06462.htm> – utolsó letöltés: 2019. október 28.
- Zerkovitz Béla 1949a: Újabb irányok az autóbusz építésben. *Magyar Technika* (4.) 4. 45–51.
- Zerkovitz Béla 1949b: Nehézgépkocsik rugózásának alapelvei. *Magyar Technika* (4.) 7. 54–58.
- Zerkovitz Béla 1950: A könnyűfémek alkalmazásának jelenlegi állása a hazai gépkocsi-gyártásban. *Alumínium* (2.) 7–8. 171–175.
- Zerkovitz Béla 1952: Az Ikarus-gyár új autóbusza. *Magyar Technika* (7.) 1–2. 23–28.
- Zerkovitz Béla 1953: Korszerű autóbuszok tervezésének néhány alapkérdése. *Közlekedéstudományi Szemle* (3.) 11–12. 405–412.
- Zerkovitz Béla 1954: Válasz a „Korszerű autóbuszok tervezésének néhány alapkérdése” című cikkekre beérkezett hozzászólásokra. *Közlekedéstudományi Szemle* (4.) 5. 184–190.