
HISTORIOGRÁFIA

Lektorálási (nem helyszíni) tudósítás egy ideológiai műhelyből

Genovában – e fontos ipari és tengeri kikötővárosban – hosszú évtizedek óta (1942/43-ra megy vissza az előtörténet) létezik egy önmagát kommunis-tának nevező és valló politikai mozgalom, amely azonban nem a jelző egy-kor hivatalos értelmében vállalja föl ipari és munkáskörnyezetének álmát (ábrándját?), álmának világnézetét, osztja eszméit, nem azonosítja magát a valaha a Szovjetunióban létezett és vele szövetséges kommunista pártokkal (az olasszal se), ezeket mint sztálinistákat elutasította és elutasítja, vissza-nyúl a klasszikus marxizmus Leninig vezető teóriájához és annak alapján folytatja szervezett keretek között kutatói, tanulmányozói tevékenységét a kapitalizmus, a munkásmozgalom történetére vonatkozóan, jelenteti meg rendszerességgel és tetemes számban kiadványait, havonta az újságformá-tumú periodikáját (Lotta comunista = Kommunisták harc), illetve pártalak-zatban működik, társadalmi akciókat szervez, szervezeteket tart életben a városban és környékén, ahogy ez egyébként a hagyományainak a részét képezi. Szakfolyóiratunk számára mindez aligha lehet „tudósítási” téma, ám következetes és szorgos kutatói és publikációs tevékenységük tartalmaz olyan információkat, melyekre érdemes figyelni, ugyanis a kapitalizmus időszakának gazdaság- és ipartörténeti kérdéseiben szakmai elmélyült-ségre tettek szert – nem véletlenül, mivel a kapitalizmus az ő ideológiai és politikai ellenfelük, alapos vizsgálatnak vetik alá, mert diadalmaskodni készülnek vele szemben. Nekigyürköznek a munkának és az ellenfélnek is, mintha mi sem történt volna az elmúlt évtizedekben, a kapitalizmus kü-lönböző összefüggéseinek, kiemelt helyen a történetieknek minél szélesebb körű megismerésére törekcsenek, eredményeik nem elvetendők.

Első példánk erre a tudományos szempontból pozitív viszonyulásra *Emilio Gianni* könyve. A cím a XIX. századvégi munkásmozgalom történetére utal, de a kor gazdasági és szociális problematikáját szintén gazdag tény-anyaggal illusztrálja, kritikusan hatolva a szakirodalmi előzményekbe, így éri el, hogy olvasójával felfedezteti a kor társadalmi-politikai feltételeit,

melyek között megszületett az olasz munkásmozgalom modern pártjának – a szocialista pártnak – az elődje, az Olasz Munkás Párt 1882-ben Milánóban, az olasz iparosodás és gazdasági élet fellegrájában. (A szocialista párt születési dátuma 1892.) Gianni és forrásai szerint (többek között Volker Hunecke: Munkásosztály és ipari forradalom Milánóban 1859–1892, Bologna, 1982.) 1881-ben Milánóban az aktív lakosság megközelítette a 200 ezer főt, ennek 47,8 százaléka (szám szerint 92 087-en) az iparban dolgozott, a mezőgazdasági munkások aránya 5,6 százalék, viszont meglepően magas a harmadik szektor 46,1 százaléka, ami kb. 89 ezer embert jelentett, de közülük 40 ezren magánháznál háztartási alkalmazottak, kiknek társadalmi helyzete, státusza nyilvánvalóan csak statisztikailag azonos a harmadik szektorban elkönyvelt pénzügyi tisztviselőkkel, szabadfoglalkozású értelmiségiekkel, közalkalmazottakkal vagy a kereskedőkkel és szállodásokkal, olyannyira, hogy nagyon is szolidárisak voltak a munkások megmozdulásaival, tüntetéseikkel és (tiltott) sztrájkjaikkal. Minden esetre jól látható a vegyes szociológiai képlet, amely az olasz munkásmozgalmat egyébként kezdettől fogva rászorította a nyitottságra, az együttműködések keresésére más társadalmi kategóriákkal. A magán háztartásokban foglalkoztatottakon kívül a kereskedelmi segédmunkások, különféle szolgáltatások dolgozói, annak ellenére, hogy nem a törzsökös munkássághoz tartoztak, társadalmi helyzetüket, anyagi juttatásaikat tekintve ösztönösen odasorolták magukat, és a munkásmozgalomban is ugyanilyen ösztönösséggel befogadták őket, mivel fogalmuk sem lehetett még a modern „politológiai” kidolgozott szövetségpolitikai koncepciókról. A milánói szociológiai képlet különben nem egyedi Itáliában, a harmadik szektor terjedelmessége általában jellemző a nagyvárosokra, ami magyarázatul szolgálhat arra, hogy az olasz politikai élet egyik sajátossága, a nagyipari munkások és a városi középosztályok közötti kötelék és egymásra utaltság történelmileg alakult ki, és megfelelő történelmi előzmények után meghatározó elem az olasz politikában. Kezdetben mindennek – tapasztalatok és próbatételek híján – csak a nyomai látszanak és csak halvány jeleit mutatja az összefogas.

A korai olasz iparosodás másik sajátossága a struktúra változatossága, és nem véletlenül – a fentiekből is következően – szoros kapcsolata a könnyűipar és a szolgáltatások szükségleteivel. Az 1881-es adatok szerint a milánói ipar vezető ágazata a ruhagyártás (közel 30 ezer embert foglalkoztatva), második helyen áll a fémkohászat 10259 fővel, majd követi ezeket sorrendben a textilipar, a fáfeldolgozás, a bőr-szakma, az élelmiszeripar, az építőipar, a nyomdászat, a nemes- és egyéb fémek feldolgozása, a papíripar, a vegyipar, a gumiipar stb. Az ipari szerkezetben, az egyes üzemek méretében vissza-

tükröződnek az ágazati dimenziók, a manufakturális kisipar szóródásai és ezek leképezik a munkásmozgalmi szerveződés aspektusait, bonyolult szer-
teágazó aprómunkát követelő erőfeszítéseit. 1881 és 1891 között az ipari
fejlődés minőségi változáson ment át, az új műszaki eljárások, a gépesített
technikák megjelenése néhány százalékos arányeltolódást eredményezett
a munkásság gyarapodására és a harmadik szektor csökkenésére, ám ez
nem javította a munkásszervezkedések feltételeit, változatlanul jelentős a
szétaprózottság, a tőkés nagyipari koncentráció pillanatnyi hiánya. A vál-
tozó szakmai követelmények, a gépesítéshez való alkalmazkodás a korábbi
munkás-erényeket, a szaktudás egyes, az alkotó fantázián és a kézműves,
kisipari előéleten nyugvó elemeit részben kiiktatják, új típusú konkurenciát
teremtnek az iparosodásnak köszönhető nagy felvevő képességű munka-
erőpiacon, szembeállítanak egymással régi és új munkásokat, fiatalokat és a
korábbi kézműves technikákhoz szokott idősebbeket, helybéli milánóiakat
és környéki, az iparban szerencsét próbáló betelepülőket, előzőleg földmű-
velőket. Főként a munkabérekre káros konkurencia, a munkásosztályon
belüli szociális feszültségek méregfogát a munkások pártjának, öntudatra
ébredő tagjaiknak kell kihúznia. (Gianni száz oldalt kitevő terjedelemben,
könyvének mellékletében ismerteti a munkások pártja vezetőinek és aktivis-
táinak életrajzi adatait, ezzel is érzékeltetve a párt erejét, szervezettségét.)

Kihagyhatatlan fejezetek Gianni vizsgálódásában a korabeli nyomorúsá-
gos munkakörülmények, a 12 órás vagy azt meghaladó munkaidő, a kemé-
nyen és becsülettel elvégzett munkáért járó éhbér, a női és gyermekmunka
hatványozott profitorientált kizsigerelése. Szerzőnk által idézett fél-anar-
chista, fél-szocialista szinte elfelejtett szociológus, amolyan oknyomozó
újságíró *Paolo Valera* (1850–1926) írt szívbemarkolóan a munkásélet ak-
kori viszonyairól. 1901-ben kiadott könyvében (*La Folla = A tömeg*) kép-
zelt párbeszédet konstruál a napi két lírát kereső asztalossal, valamint az őt
lebúj-étkezdeben kiszolgáló pincérnővel. Valera kérdése: mennyit költenek
az asztalosok és a hozzájuk hasonlók napi ellátásukra? Az összeszámolt fil-
lérekből kiderül, napi kerestük háromnegyed részéből táplálkoznak – igaz:
naponta háromszor, de – akkor még nem szóltunk a lakhatási rezsijükről
(!). Megkérdezi Valera őket: „miért nem sztrájkoltok? Hogy börtönbe zár-
janak – válaszolják viszontkérdezve –, vagy hogy munka helyett az utcán
sétálgassunk? De eljön az idő, amikor ütni fog az igazság órája, mert ez a
szégyen nem tarthat a végtelenségig.”

A sztrájkot Giuseppe Zanardelli – 1881–83-as évek igazságügyi mi-
nisztere – betiltotta. Törvényének egyik paragrafusa a munka beszüntetés-
ét „köznyugalom elleni vétségnek” határozta meg, egy másik paragrafus

a sztrájkolót „kártevőnek” bélyegezte, s persze tilos volt a közrend megzavarása is. Gianni fogalmazásában a kizsákmányolás törvényerőre emelt szabadságot élvezett. A legkisebb munkahelyi „fegyelmezetlenség” – a mellékhelyiségek többszöri látogatása, lélegzetvételnyi pihentető bámészkodás az ablakokon keresztül – a fizetés drasztikus megkurtítását vonta maga után, súlyosabb esetekben az elbocsájtást. Az egyik üzemben dolgozó munkásnőknek nem lett volna szabad napjában kétszer kitekinteni az ablakon, másodjára rajtakapva könnyelműségüket a bérük bánta. Szerencsétleneknek ez lett volna a kisebbik bajuk. Egyes „gyilkos szakmákban” – vegyi üzemekben, egészségkárosító vegyi anyagokat használó mosodákban, tisztítókbán (pl. márványtisztítás) – rövid időn belül elhasználták egészségüket és fölélték munkaerejüket, mivel nap mint nap lúgos maróhatású tisztítószerezrel teli kádakban kénytelenek matatni, e vegyi anyaggal szoros kapcsolatban tönkremegy a bőrük, a tüdejük, hullik a hajuk. Az országos átlagnál a nők Milánóban kevesebben házasodtak és kevesebbet szültek, ellenben sokan közülük a megaláztatások, diszkriminációk ellen (fizetésük alacsonyabb a férfiakénál, ki vannak téve a „főbbség” szexuális zaklatásainak) a még embertelenebb prostitúcióba menekültek. Különösen gyakori jelenség volt ez varrónők, a pincérnők, a mosodások esetében, akik a dohányipari, vegyipari, gumiipari, ruházati és textilipari, kerámiai szakmákban dolgozó társaikkal elnöiesítettek egész iparágakat. N. B. A foglalkoztatottak 41 százaléka nő volt 1881-ben. Nem kevésbé sanyarú sors jutott a fiatalokú dolgozóknak, azaz a gyermek-munkásoknak. Még az olasz állami egység létrejötte előtti osztrák kormányzat 1843-as törvénye állított föl néhány szabályt: megtiltotta például a 9 éven aluli gyermekek dolgoztatását. (Óriási! Nem?). Másfél évtizeddel később „tökélesedett” a törvényhozás: érvényben maradt a kilenc éves korhatár, viszont tíz év fölött már mehettek a föld alá, bányákba dolgozni a gyerekek, az éjszakai munka megengedett lett 12 év fölött, 15 éves kortól pedig veszélyes és egészségtelen munkát is végezhetek. Újabb húsz év telt el, amikor nem más, mint Francesco Saverio Nitti – liberális politikus, később miniszterelnök – élesen bírálta azokat az iparosokat, vállalkozókat, akik nem tartják be a fenti törvényeket sem, miközben a fiatalokú munkaerő védelmére új szabályozást sürgetett. Elképzelhetők a gyermekek generációit sújtó gátlástalan visszaélések és önkényeskedések, melyekben tetszelgően és büntetlenül kiténtek az olasz ipar nagyhatalmú urai. Valera írt „szegény gyerkőcökről, akiket reggeltől estig le-föl futtattak felügyelőik a lépcsőkön malteros vödörökkel a vállukon, folyvást nógatva őket és biz’ baj származott abból, ha megálltak levegőt venni egy-egy pillanatra.”

Gianni nem csak vitriolba mártott tollal kritizálja a visszasságokat és nem csak az ipari fejlődésért a munkásosztállyal fizettetett nagy árat mérte meg élesen értő szemmel, elismeri a milánói burzsoázia vállalkozó szellemének, tehetségének és találékonyságának megannyi eredményét, nem különben a gazdasági és iparfejlődést. A politikai elismerést sem tagadja meg a fejlődést pártfogoló milánói városvezetéstől, dicséri annak erőnyeit és rátermettségét az adminisztratív eszközök használatában, a város gazdasági managementjének kiformalásában. Családtörténeteken pásztázva bemutatja a Pirelli, Bocconi és más kevésbé ismert dinasztiák sikeres pályafutását. Giovanni Battista Pirelli több vállalkozásban is érdekelt, míg a neve alatti gumigyártás a világhírű repítette. Ferdinando Bocconi és Luigi Bocconi egyszerű mozgó-árus apjuk (Roberto) nyomdokát követve Milánóban, francia mintára nagy kereskedelmi központot (centert) nyitottak. (Ma Milánóban egyetem viseli a Bocconi nevet, amely az élvonalbeli közgazdászokat képezi.) Rajtuk kívül számtalan iparos, gyáros, szakember adta hozzájárulását Milánó városának, az egész olasz ipar hírnevének emelkedéséhez. Milánó mellett ugyanis az egész régió kiemelkedő teljesítményt produkált, s ha ma valakinek módjában van egy fapados járatral elrepülnie Bergamóba, hogy onnan autóbusszal átmenjen Milánóba (ez a leggazdaságosabb megoldás), akkor a sztráda ötven kilométeres szakaszán a két város között egyadta összefüggő, üzemcsarnokok láncolatából álló ipari parkot szemlélhet, amelynek a rádiuszát képzeletben kitágíthatja a szélrózsa minden irányába még ötven-ötven kilométerrel, és akkor nem mondtunk sokat. A látvány történeti megértéséhez jó szívvel ajánlható Emilio Gianni könyve, amelyből ugyanakkor az olvasó megismerheti a milánói munkásmozgalom kezdeteit, megismerheti annak vezetőit, akik helytállva a munkában partnerei tudtak lenni a nagytekintélyű északi vállalkozói-munkáltatói osztálynak, nem egyszer ügyesen képviselve saját osztályuk érdekeit a szakszervezeti harcokban, a tárgyalóasztalnál, a közéletben. Mint írtuk fentebb az Olasz Munkás Párt a szocialista párt elődje, és már ennek a pártnak a képviselőjében Luigi Majno diadalmaskodott az 1900. júniusi választásokon Giuseppe Colombo fölött, aki pedig a milánói és lombardiai iparosodás „atyja” volt, egyike azoknak, akik igen sokat tettek előbb újságíróként, később városi tanácsnokként, majd miniszterként városuk haladásáért. Különösen jelentős volt Colombo támogatása a fiatal szakmunkások képzésében, több új iparág (elektrotechnika, mechanika stb.) a szakképzés megalapozásának köszönhető elterjedését.

A másik példa, amiért ezt az ideológiai műhelyt kiválasztottuk, magyar vonatkozásban is ráirányította a figyelmünket. A Lotta comunista 2013. januári számában Franco Palumberi a holland újságíró, Paul Schilperoord

2012-ben megjelent könyvéről (Josef Ganz the jewish engineer behind Hitler's Volkswagen, New York RVP Publishers, 2012. 408. o.) szólva a „bogárhátú” gépkocsi megszületése kapcsán a magyar-zsidó mérnök közreműködéséről ír, állítva, hogy Ganz nélkül a „bogárhátú” projektje nem valósult volna meg. A holland újságíró a *Motor-Kritik* folyóirat 1920-as és 1930-as évek évfolyamainak számai, a müncheni Német Múzeum archív anyagainak alapján tárta fel Ferdinand Porsche és teamjének, köztük Ganznak a nevezetes gépkocsi típus létrehozásában kifejtett munkáját, jóllehet Ganz közvetetten – írásaival és tanulmányaival – vett rész a csapat tevékenységében, majd zsidó származása miatt emigrálnia kellett Németországból és műszaki elképzeléseit nem realizálhatta közvetlenül. A történetet sorjában előadva fény derül a bonyodalmakra. Ganz 1898-ban született Budapesten, a család 1916-ban költözött Németországba, felvették a német állampolgárságot. Az ifjú Ganz frankfurti tanulmányok után a bécsi Technische Hochschule növendéke abban az időszakban, amikor Ausztria az autóiipari technológiák világszintű központja. Az első világháborúban Ganz a német haditengerészet katonája és barátságot köt Michael Max Munkkal, az aerodinamika úttörőjével, együtt dolgoznak és kifejlesztik a szélalagutat, tanulmányozzák az aerodinamikai jelenségeket. A háború után Darmstadt-ban gépészmérnöki tanulmányokat folytat. 1921 szeptemberében Berlinben autók kiállításán meglátván Edmund Rumpler cseppalakú modelljét (Tropfenwagen), megfogyan benne a gondolat egy forradalmi jellegű kisebb változatra, amiből tulajdonképpen bogárhátú („cserebogár”) Volkswagen végül gyártásra került, ám addig sok víz folyt le különböző folyamokban. A '20-as években érlelődött az eredeti gondolat Ganz fejében, de másutt is: a Tatra Műveknél, emiatt azután bonyodalmak keletkeztek. 1926 tavaszán a *Motor und Sport* lapban Ganz hosszú cikket írt a kis autó-féle elgondolásáról és a publikációval megalapozta hírnevét az automobil szakmában. 1929 januárjában már mint a *Motor-Kritik* főszerkesztője részletesen megírta a kis autóra vonatkozó tervezetét, amely megfelelt a „bogárhátú” műszaki sajátosságainak. 1932-ben a Standard Fahrzeugfabrik megvásárolta Ganztól a kis autó fejlesztésének és gyártásának licencét és elkészült a Standard Superior. Ezt kiállították a berlini autószalonban, ahol Göring és Goebbels is szemügyre vették, majd a gyártó üzem igazgatója, Wilhelm Gutbrod magának Hitlernek magyarázta el az autó műszaki és gazdasági jelentőségének mibenlétét, aki azonban a Volkswagennek nevezett végleges formában megvalósult típus előállítására nem a zsidó Ganznak, hanem Porschénak adott megbízást. Ganz közben (1934-ben) svájci nyaralásából nem is tért vissza Németországba. A háború után Franciaországban dolgozott, és 1951-ben

Ausztráliába került, a General Motors ottani leányvállalatához, míg nem 1958-ban a Volkswagen Művek akkori igazgatója, Heinz Heinrich Nordhoff – Ganzot jól ismerő szakember-vezető – a nagysikerű autóról tartott előadásában Porsche mellett Ganz érdemeit is elismerte. Palumberi idézi a beszéd Ganzra vonatkozó részét: „Sok fiatal mérnök, különösen Németországban szembenéztek a kihívással, sarkalta őket Josef Ganz a „Motor-Kritik” szerkesztője. Ganz metsző iróniával támadta a régi automobil társaságokat, és egy misszionárius égő meggyőződésével vívott keresztes hadjáratot az új gondolatért.” A Ganznak kijáró német állami kitüntetés sajnos nem jutott ki neki életében. Feltételezések szerint az átélt izgalmak (emigráció, egyedül Porsche sütkérezése a sikerben) hatására elszenvedett infarktusok véget vetettek életének, 1967-ben meghalt.

(A történehez tartozik, hogy a Tatra Művek beperelte a Volkswagent a „bogárhátúért”, mivel magának is részt követelt a típus kifejlesztésében, azonban keresetét elutasították. Ganz tervei ugyanis nem a Tatránál, a német gyárnál kötöttek ki.)

A Lotta comunista rendszeresen közöl érdekesebbnél érdekesebb ipar-és gazdaságtörténeti írásokat.

Emilio Gianni: Dal radicalismo borghese al socialismo operaista (A polgári radikalizmustól a munkás szocializmusig) Edizioni PANTAREI, Milano, 2012. 7-447. o.

Pankovits József