

INTERJÚ HARCZA ISTVÁNNAL A TÁRSADALMI MOBILITÁSRÓL

Replika: Célszerű, ha a beszélgetés elején tisztázunk néhány alapfogalmat és definiáljuk, mit is jelent a társadalmi mobilitás kifejezés. Mit jelent a strukturális, cirkuláris, kollektív, intra- és intergenerációs mobilitás?

Harcza: Nagyon sokféle definíció van. A magam számára a lényegét mindig úgy fogalmaztam meg, hogy ha a társadalmi csoportok alapján el tudok képzelni egy struktúrát, akkor a társadalmi mobilitás a struktúrán belüli ezen csoportok közötti mozgás. Ebből nyilvánvaló, hogy a mobilitás értelmezésének az egyik legkritikusabb pontja, az egyik legfontosabb kérdése az, hogy lehet-e – akár elméleti, akár empirikus tapasztalatok, akár a kettő kombinációja alapján – valamiféle társadalmi tagozódási képet elméletileg felépíteni, ami aztán valamilyen módon mérhető is. Innentől kezdve a mobilitás értelmezése, a kapott eredmények értelmezése már bizonyos fokig adja magát. Ilyen értelemben a mobilitáskutatás az empirikus és nem empirikus rétegződésvizsgálatok eredményeire épül.

Replika: A mobilitáskutatások leginkább a foglalkozási kategóriák hierarchikus sorrendjével dolgoznak. Merülnek-e fel ezzel kapcsolatban – elméleti és gyakorlati – problémák?

Harcza: Elméleti problémák is felmerülnek. Először is a kutatónak tisztáznia kell – ami borzasztóan nehéz –, hogy miként működik az adott társadalom. Így a modernizáció nyugat-európai útját járó társadalmakban kialakítottak a foglalkozások alapján egyfajta státuszhierarchiát. A mobilitáskutatásban erre dolgozták ki az ISA-paradigmát, amit azokra a társadalmakra nézve el is fogadok.

Amikor az 1970-es évek elején Andorka Rudolfal együtt a társadalmi mobilitási folyamatokkal kezdtünk el foglalkozni, nem volt világos, milyen a foglalkozási tagozódás Magyarországon, és e struktúrán belül miféle mozgások zajlanak. Azóta a különböző kutatások alapján már kikerekedik egy kép, bár nem biztos, hogy teljes mértékben alkalmazni lehet rá azokat a fogalmakat és paradigmákat, amelyeket a nyugat-európai viszonyok között fogalmaztak meg.

De ez nemcsak a mobilitáskutatásra áll. A statisztika, egyáltalán a mérés-technika, az empirikus módszerek területén nem lehet egy az egyben átvenni dolgokat; ezeket előbb értelmezni kell. Szeretném egy példával érzékeltetni, hogy mire gondolok. A nyugat-európai társadalmakban a társadalmi mobilitás végül is egy többé-kevésbé hierarchikus társadalmon belüli mozgást jelöl. Így ott eléggé egyértelmű, hogy például az értelmiségi rétegbe való bejutás előnyös lépés az egyén számára. Nálunk viszont nem ennyire egyértelmű, s ez az utóbbi tíz-tizenöt évben be is bizonyosodott.

A mobilitáskutatás ugyan kimutatta, hogy Magyarországon igen sokan léptek be az értelmiségi rétegbe. Úgy tűnt, mintha egy semleges társadalomstatisztikai vagy szociológiai mérési eszközzel ugyanazt mértük volna, mint amit a nyugat-európai kollégák. Úgy tűnt, hogy a magyar társadalom ki-

váló lehetőségeket biztosít a tömeges felemelkedésre, és a nyugat-európai országokkal összehasonlítva igen kedvező képet mutatott. Kérdés azonban, hogy e tömeges mozgások mögötti tartalom milyen mértékben vethető össze a nyugat-európai társadalmakra jellemző folyamatokkal.

Replika: A mobilitáskutatás és a rétegződéskutatás közötti kapcsolatra vonatkozó kérdés mögött ott húzódik egy másik kérdés is. A politikailag és ideológiailag terhelt struktúraviták miképp hatottak a mobilitáskutatásra?

Harcsa: Miután a szociológia eléggé a földbe nyomott tudományág volt, életben maradási stratégiájához tartozott, hogy igyekezett kompromisszumokat kötni, és nem fejjel menni a falnak. Ez a dolog egyik oldala. Ugyanakkor ismereteim szerint a nyugati társadalmakban a szociológiai gondolkodás és értékrend az ott értelmezhető baloldalhoz kapcsolódik. Ebből adódóan a szociológia értékrendszerében a szocialisztikus egyenlőségeszményeknek elég komoly szerep jutott. Ez jelentős mértékben hatott a magyar kutatókra vagy legalább is azok egy részére. A mobilitásnak életesély-elosztó szerepet tulajdonítottak, amiben többnyire benne volt az is, hogy ha ez nem érvényesül, akkor befolyásolni kell.

Ez viszont igen súlyos dilemmát jelentett a mobilitáskutatók számára, hiszen az adott társadalmi, politikai viszonyok között a mobilitás befolyásolására többnyire csak politikai és adminisztratív eszközök jöhettek szóba. Utólag elmondható, hogy a gazdaság vagy az oktatási rendszer szerepe e tekintetben végül is meglehetősen korlátozott volt.

Replika: Lehet-e azt mondani, hogy az 1930-as évek társadalomstatistikai előzményei is segítették a mobilitás szempontú megközelítés elfogadtatását?

Harcsa: Azt hiszem, igen. Sőt, ez nemcsak az 1930-as évekig nyúlik vissza. Bőngészgettem a még korábbi dolgokat is, például a statisztikai konferenciák anyagait. 1906-ban vagy 1907-ben egy nemzetközi statisztikai konferencián éppen Budai László javasolta, hogy a statisztikai adatfelvételekben olyan kérdések is szerepeljenek, mint az apa foglalkozása, társadalmi helyzete.

Volt tehát előtörténete annak, hogy a magyar statisztika kiemelkedő eredményeket produkált. A szakembereknek kellő affinitása volt ahhoz, hogy a társadalom működését megértsék, következésképp amiről a magyar statisztika azt „hitte”, hogy mérni lehet, azt megpróbálta beépíteni mérései közé. Számunkra később ez hivatkozási alap volt, nevezetesen hogy a Statisztikai Hivatalban régen is folytak mobilitásvizsgálatok, tehát akkor most miért ne lehetne.

Replika: Felidéznéd a munkátok kezdeteit?

Harcsa: 1972 elején kerültem a Statisztikai Hivatalba. Az akkori Társadalomstatistikai Főosztályon Andorka Rudolf vezette az egyik osztályt, Cseh-Szombathy László pedig a másikat. A főosztályvezető pedig Illés János volt. Ekkorra már nagyjából elkészült az 1973-as mobilitásvizsgálat váza, amelynél az egyik alapvető cél az volt, hogy a kapott eredményeket összehasonlítsuk az 1962–64-es felmérés eredményeivel. Ez a korábbi vizsgálat az akkori elnökhelyettes neve alatt futott, azonban valójában a mélyebb elemzéseket

már Andorka végezte. Ennek eredményei alapján formálódott az 1973-as mobilitásvizsgálat programja.

A kapott eredmények egy globálisan növekvő mobilitású társadalom képét vetítették elénk, bár már akkor is kimutatható volt a falusi és a városi társadalom mobilitásának kettéválása, továbbá az elsőgenerációs értelmiség meglehetősen gyenge státuszátörökítő képessége.

A vizsgálat jó volt, a szociológiai szakma jól fogadta, jókor jött, korszerű volt, friss volt. S mégis elég feszült volt a helyzet. Pedig Illés János volt a Társadalomstatisztikai Főosztály vezetője. E viszonylag jól körülbástyázott helyzetben mégis csak borzasztó óvatosan léphettünk. Például az egyik kérdést arra akartuk kihegyezni, miként is történik a vezetők rekrutációja és e csoporton belül milyen mozgások vannak. A hivatali vezetés véleménye az volt, hogy ezt inkább ne feszegessük. Ebből is érezte az ember, hogy körülbelül hol a határ, ameddig el lehet menni. Az 1973-as felvétel eredményeit végül is hárman elemeztük: Andorka, Kulcsár Rózsa és én.

Replika: Beszéltél a foglalkozási kategóriákról. Változtak-e az idők folyamán?

Harcsa: A foglalkozási csoportok kialakításakor már 1973-ban felmerült, hogy a Ferge-féle munkajellegcsoportok alapján kialakított nyolc-tíz csoportot esetleg tovább kéne finomítani. A kódolás is olyan volt, hogy az első szám jelentette a fő társadalmi csoportot: az 1 volt a vezető, a 2 az értelmiségi – és így tovább tízig, a decimális beosztásnak megfelelően. Megpróbáltunk differenciálni: például 1.1 lett a tanácsi vezető kódja. Ez azonban csak a besoroláshoz kellett, később nem nyúltunk hozzá. Nem léptünk ki a Ferge-féle sémából.

Mire az 1983-as mobilitásvizsgálatra sor került, világos volt, hogy itt tényleg valamit tenni kell. A vezetőket nem piszkáltuk, mert ezeknél a félszázalékos mintáknál az elemszám már olyan kicsi volt a vezetők körében, hogy könnyen bírálhattak minket: kicsi a minta, minek piszkáljuk. Az értelmiségnél már nagyobb volt az elemszám, de csak annyira, hogy külön vehessük például a pedagógusokat, a mérnököket, de a közgazdász-, orvos- stb. kategória az elkülönítést már nem tette lehetővé. Így a vizsgálat mintája bizonyos foglalkozási csoportoknál csak korlátozott lehetőséget adott a részletesebb tipizásra.

Viszont a szakmunkások – vagy egyáltalán a fizikai kategóriákban szereplők – elég sokan voltak ahhoz, hogy itt kétjegyű kódokat alkalmazhassunk. Például a szakmunkás-kategórián belül megkülönböztethettük a divatos ipari, szolgáltatási, kereskedelmi, nehéz fizikai, kohász-, bányász-, könnyűipari, építőipari stb. szakmacsoportokat.

Az 1983-as mobilitáskutatást megelőzte egy rétegzódésvizsgálat, amelybe a KSH mellett Kolosi Tamás és a Társadalomtudományi Intézet is bekapcsolódott. Az életmód és az életkörülmények adatai alapján kezdtük részletesebben elemezgetni a társadalmi csoportokat, és itt merült fel az a gondolat, hogy részben bővíteni kell a kategóriákat, részben pedig másfajta társadalmi kategóriákat is alkalmazni kellene. Végül is Vajda Ágnes és Zelenay Anna kezdett el egy árnyaltabb tagozódási sémát kidolgozni.

Az 1983-as vizsgálatokat már eleve úgy adtuk közre, hogy abban szerepeltek a Ferge-féle hagyományos, munkajelleg szerinti és egy részletesebb kategorizálást alkalmazó séma adatai is. (Ígaz, nem voltunk következetesek, mert a részletesebbet csak a megkérdezetteknel használtuk.) Ez alapján – többek között – kiderült, hogy egészen más az újratermelődése a divatos ipari szakmacsoportba tartozóknak (műszerészeknek), mint a bányász vagy az építőipari szakmacsoportba tartozóknak. Azt is érzékelt lehetett (nem is annyira a mobilitási, mint inkább az életkörülmény-vizsgálatok alapján), hogy nem a szakmunkás és a betanított kategória különbsége a legfontosabb, hanem (a két szélső pontot figyelembe véve) a divatos ipari és szolgáltatási szakmacsoport elválása a nehéz fizikai munkától. Az is kiderült, hogy a divatos ipari szakmacsoportba tartozóknál az iskolai végzettség sokkal kedvezőbb, a középiskolát végzettek aránya jóval magasabb, mint a nehéz fizikaiak, a bányászok vagy az építőipariak csoportjában. Tehát nem lehetett arról beszélni, mekkora a *szakmunkások mobilitása*; inkább azt lehetett megmondani, milyen a *különböző szakmacsoportokba tartozók mobilitása*. Ennyi változás történt az 1980-as évek elején a mobilitás vizsgálatában használt kategóriáknál. Az 1983-as vizsgálatot különben szintén Andorka Rudolf vezetésével kezdtük el, de mivel Andorka 1984 elején elment a KSH-ból, a befejezés már egyértelműen rám és Kulcsár Rózsára maradt.

Replika: Érdekes vonal rajzolódik ki abból, amit mondasz. Az elején arról volt szó, hogy a mobilitáskutatást immanens értékkiindulópontja legitimálta. De az időközben professzionalizálódó tudomány elfogadottsága csökkent az 1970-es évek politikai visszarendeződésének következtében.

Harcsa: Igen, mert a vizsgálatból kiderült, hogy bár nyitott a magyar értelmiség vagy a vezetők csoportja, egyre erősebben kezdi újratermelni magát. Másrészt bizonyos rétegeknek vagy a falvakban élőknek – más rétegekhez viszonyítva – jóval kedvezőtlenebbek voltak a mobilitási esélyei. Szóval problémákat hoztunk a felszínre, hogy például hányszor kisebb bizonyos csoportok esélye a különböző indexek alapján. Ezek kellemetlen dolgok voltak. Micsoda társadalom az, ahol hatszoros, nyolcszoros, hússzoros esélykülönbségek vannak?

Replika: Ma már az 1948 utáni folyamatokat is kezdjük alapvetően más-képp látni. A mobilitás vonatkozásában mikor kezdődött az újraértékelés?

Harcsa: Az újraértékelés folyamatos volt. Ha a magam értékelését veszem alapul, akkor az 1970-es évek elejére kell visszatekintennem, amikor úgy ítélt meg, hogy a nagy strukturális mozgásoknak volt hozadéka a társadalom számára. E mozgások részben az iskolarendszer kiterjesztéséből, részben a gazdaság extenzív bővüléséből táplálkoztak. Akkor nem lehetett látni, hogy ennek mekkora lesz az ára. Később már sejteni lehetett. Mindenesetre olyan energiákat mozgató meg, amelyek a mobilitásban is tetten érhetőek voltak. A kollektív mobilitás Ferge Zsuzsa által felvetett gondolata nem véletlenül fogalmazódott meg. Én is tényleg azt gondoltam, hogy az egyenlőségre törekvés elég széles tömegek számára hoz valami többletet. Hogy ez hová vezet és mi lesz az ára, azt csak fokozatosan – mondjuk az 1970-es évek közepétől kezdve – ismertük fel. Az akkor végzett időmérlegvizsgálatból már kiderült, hogy va-

lójában már nem az első gazdaság mozgatja vagy tartja életben a társadalom egészét. Ekkor lehetett felismerni, hogy az egyenlőségeszmény valójában nem valós teljesítményeken alapul. A nem valóságos teljesítmények piacán érhetően relativizálódtak a mobilitási lépések és teljesítmények is. Mindezt tetézték a mobilitásban is érvényesülő kontraszelekciós folyamatok.

Az értékelés kimutatta, hogy ha a dinamikusságot tükröző mérőszámok megegyeznek Svédországban és Magyarországon, az nem jelenti azt, hogy a magyar társadalom társadalomfenntartó mechanizmusai ugyanúgy, ugyanolyan dinamikusan működnek és ugyanazt jelentik, mint Svédországban. Következésképpen egy 70 százalékos mobilitási arány mást jelentett Magyarországon és mást Svédországban. Ezen összefüggések vizsgálata arra kényszerített bennünket, hogy jelentősen újraértékeljük a statisztikai módszerekkel mért mobilitás valóságos tartalmát.

Replika: Visszatérve a szűkebb értelemben vett szakmához: mondanál valamit a már említett mobilitáskutatási alapfogalmakról?

Harcsa: Andorka 1982-es könyvében ezek a fogalmak jól ki vannak fejtve. A mobilitás fogalmát – a magam tömörítésében – már elmondtam. A nemzedékek közötti mobilitás általában két generáció – tehát a szülő és a gyermek – közötti mozgást jelenti. Általában az apáéval szokták egybevetni a foglalkozást, de mi az anyáéval is megtettük, ami ritkább a szociológiai gyakorlatban. Sőt, az 1983-as vizsgálatban – ami ennyi előzmény után igazán illő volt – a nagyszülők foglalkozását is megkérdeztük. Tehát egy három generációt átfo-gó mobilitást próbáltunk nyomon követni.

A nemzedéken belüli mobilitás azt mutatja meg, hogy az egyén pályája kezdetétől a mérés időpontjáig milyen karriert futott be. Ezt karriermobilitásnak is szokás nevezni.

A mobilitási esélyek vizsgálatánál kitüntetett szerepe van a strukturális és a cirkuláris mobilitásnak. Cirkuláris mobilitásnak tekintik azt a mobilitást, amely helycserék révén valósul meg. Általános felfogás, hogy a mobilitási esélyekben megnyilvánuló egyenlőséget vagy egyenlőtlenséget a cirkuláris mobilitás mutatója fejezi ki a legjobban. Strukturális mobilitásnak tekintik viszont mozgásoknak azt a részét, amely abból adódik, hogy időközben megváltoz- k a társadalmi csoportok egymáshoz viszonyított arányai.

A kollektív mobilitást Ferge Zsuzsa nagyon jól megfogalmazta. E szerint egy társadalmi réteg előrejut a felpezsdült társadalomfenntartó mechaniz- musok hatására. Együtt javul a helyzete, együtt lép előre az elképzelt vagy va- lós társadalmi valóságon belül.

Replika: Az alapfogalmaknál maradva, a mobilitáskutatásban a kezdetek- től vita folyt arról, mely tényezők határozzák meg egy társadalom mobilitási folyamatait. Hogyan merült fel ez a kérdés Magyarországon?

Harcsa: Az 1960-as évek végén és az 1970-es évek elején folyó vitákban és eredményekben a meghatározó az volt, hogy a társadalmi mobilitás motorja a gazdaságban, a gazdaság szerkezetében bekövetkezett változásokban keresen- dő. Vita arról volt, hogy vajon az 1948–49 után nekilendült mobilitásban a po- litikai rendszerváltozás volt-e a döntő, vagy pedig a gazdaság nagymértékű

megváltozása. Hiszen 1949-től egy hihetetlenül kiterjedt, extenzív alapú iparosítási program indult el.

Az én véleményem – sokakéval megegyezően – az, hogy a politikai rendszer megváltozása viszonylag kisebb részt magyaráz csak a mobilitási folyamatokból. A nagyobbik részt azzal a strukturális földindulással lehet magyarázni, amely alaposan összerázta a mezőgazdasági népességet. A mesterségesen felporgetett iparosítás pedig szívóhatást gyakorolt, tehát a kiüzötteknek rögtön volt helyük és örültek annak, hogy van hely. Így a feszültségek – ha összehasonlítjuk más társadalmak struktúraváltásával – kisebbek voltak. Gondoljunk csak az angol földfoglalásokra. A parasztokat elűzték, és ahogy az állattenyésztés terjedésével párhuzamosan csökkent a parasztok aránya, úgy nőtt a munkanélküliek száma. A részben birtokos, részben bérlő osztály a birkatenyésztés miatt, gazdasági érdekből, „elfogyasztotta” az angol parasztságot. Nálunk – azt mondhatnám – az ipar fogyasztotta el. Összegezve: én azt mondom, hogy talán valamennyi korban a gazdaság a mobilitási folyamatok mozgatója. A munkamegosztási rendszer egészére vagy egy részére gyakorolt hatásából adódóan szívó-toló hatások következnek be, amelyek a munkaerőmozgás formájában jelennek meg. E munkaerőmozgás mögött formálódik a társadalom egésze.

Replika: Ez érvényes az 1948-tól kezdve lezajlott káderkiemelésekre és az „új értelmiség” létrehozására is?

Harcsa: Az 1948 utáni folyamatok kapcsán nagy vitát kavart, hogy volt-e az értelmiség körében deklasszáció. Ez attól függ, hogy mettől-meddig terjed a vizsgált időszak. A mobilitáskutatás csak az 1949 és az 1960-as évek eleje közötti időszakot tudta átfogni. Ez az időszak viszont már nem mutatott akkora deklasszációt, mint a korábbi. Sőt, már visszaérkezések is előfordultak 1962 és 1964 között.

1949-ben persze megkérdezték az apa foglalkozását, tehát szűk körű összehasonlításra volt lehetőség. Ezek az adatok – 12–15 éves ciklusban – nem mutattak jelentős deklasszációt. A KSH mobilitáskutatása alapján nem lehetett kimutatni nagyfokú pályavesztést. Ezt csak a történészek vizsgálódásai alapján lehet, akik konkrétan megnézik az egyes rétegek sorsát, mint azt Závada Pál tette a kulákság esetében. Nekem mégis az a sejtésem, hogy 1948–49 után nagyon komoly deklasszáció következett be, amit egyéb adatokkal lehet majd dokumentálni.

Replika: Utolsó kérdésem: Hogyan látod a hazai mobilitáskutatás jelenét és jövőjét? Milyen a szakmai területek között a kommunikáció?

Harcsa: Azt gondolom, hogy a szociológián belül a kommunikáció elég rossz, és ez érvényes a mobilitáskutatásra is. Ami pedig a jövőt illeti, az a véleményem, hogy a mobilitáskutatás eredményeit önmagukban nem lehet értelmezni. Önmagukban könnyen félrevezetnek. Sokkal inkább a rétegződésvizsgálatok részeként vagy a társadalom különböző szeleteiről számot adó információkkal együtt, azokat követve, ezekbe beágyazva tudom értelmezni a mobilitás kérdését.

Éppen ezért most, amikor 1992-re tervezünk egy átfogó rétegződésvizsgálatot, ebben a keretben kívánjuk elhelyezni a mobilitásvizsgálatot is. Végül is

REPLIKA

1992 már elégséges távolságban lesz az 1989–90-es rendszerváltástól. A rendszerváltás első hulláma után megmérhetnénk, hogy mi is következett be a magyar társadalomban. Ezt nagyon fontos mérési időpontnak tekintem. Sok kérdésre választ várok: például arra, hogy az 1980-as évek elejére jósolt és be nem következett vezetői nemzedékváltás most hogyan ment végbe. A mobilitásvizsgálat önmagában nyilván csak adalékot tud ehhez szolgáltatni. A most induló Szelényi-féle elitkutatás – ha megvalósul – fogja ezt a kérdést teljes egészében megválaszolni. Számomra azonban nemcsak az fontos, hogy mi történt az elit körében, hanem az is, hogy – ha most csak az elitet vizsgálom – milyen új újratermelési sémák fedezhetők fel, amelyek előrevetítik az új elitek megjelenését.

Aztán fontos lenne tudni, hogy mi történik a második gazdasággal. Nagyon zavarta a társadalomtagozódásról kialakított képet, hogy kezdetben csak az első gazdaságban elfoglalt pozíciók alapján mértük. És ezzel kapcsolatban fontos kérdés, vajon ez a második gazdaság mennyire marad második gazdaság. Hiszen a logika szerint nem maradhat az, létre kell jönnie egy integrált gazdaságnak. És újraéled-e a parasztság? Mindez hatással lesz a társadalmi rétegek formálódására és a közöttük lévő mozgásokra is.

Arra is számítani lehet, hogy a piacgazdasági viszonyok fokozatos meghonosodása feltehetően igen komoly társadalmi mozgásokat eredményez majd. Ezért az 1990-es évek eleje a mobilitáskutatás reneszánszát hozhatja. Úgy kellene lennie még akkor is, ha nem következnek be valóságos változások vagy olyan változások, amelyeket várnak az emberek. Akkor azt kell tényekkel igazolni, hogy valójában nem következtek be. Azt gondolom, hogy a társadalmi önismerethez mindenképpen szükségesek lesznek a rétegződésvizsgálatokba beágyazott mobilitási adatok.

Budapest, 1990. október

Az interjút Fleck Zoltán készítette