

**PTE BTK**

**TAXISBLOKÁD**

**A SZAKIRODALOM, A SAJTÓ ÉS A  
KÖZVÉLEMÉNY-KUTATÁSOK TÜKRÉBEN**

**Somorjai Miklós**

**2003**

## 2. Blokádtékelések a szakirodalomban

Bár az események óta alig több mint tizenkét év telt el, viszonylag komoly szakirodalom termelődött, mely a blokádot különböző diszciplínák felől vizsgálta. Szociológusok, politológusok, filozófusok, történészek egyaránt vizsgálatuk tárgyává tették az 1990. október végének eseményeit. Többnyire a tágabb kutatási területük szempontjából érdekes jelenségeket keresték bennük. Mivel kutatásaikat az empirikus vizsgálódás különböző eszközeivel végezték megállapításaik is különböző irányokban terjednek ki a téma szempontjából. Szerencsés módon így az esemény, egy igen tág horizontról, szinte teljesen körüljárhatóvá válik. Kutatások egész sora segíti az események megértését, mind jogfilozófiai, mind politikatörténeti, mind politológiai megközelítésből. Igyekszem olyan munkákat bemutatni, amelyek kimondottan a blokádtudományos igényű elemzését tűzték ki célul. Kimaradnak viszont többek közt olyan, a dolgozatom szempontjából fontos kutatások, amelyek nem közvetlenül a taxisblokádra, hanem általánosságban a társadalmi mozgalmakra, politikai rendszerváltásra, vagy a társadalmi mozgalmakra irányulnak.

**Aczél Endre** munkájában<sup>1</sup> a nyugat-európai lapokban, a taxisblokáddal kapcsolatban megjelent írásokat elemzi. Megállapításai szerint az angol, francia, német, osztrák és olasz lapok nagyjából egyöntetűen számolnak be az eseményekről. Miközben a külföldi lapok meglehetősen nagy jelentőséget tulajdonítanak a posztkommunista rendszerek első nagy válságának, szinte kizárólag az ellenzéki olvasatot tolmácsolják. A cikkek elsősorban a kormánnyal szembeni, régóta érlelődő elégedetlenségről írnak és kiemelik a tiltakozás tömeges támogatottságát. A kormány legfőbb hibái között a tudatos gazdaságpolitika hiányát és a válságkezelésben elkövetett hatalmas baklövéseket említik meg. A nyugat-európai sajtóban nagyobb összefüggéseket keresve, vagy az öbölháború leágazásaként kezelték a blokádot, vagy a Szovjetunió által az olajszállítás tudatos visszafogásával gerjesztett konfliktust láttak az eseményekben. Aczél ugyanakkor felhívja a figyelmet arra is, hogy a kormányok részéről nem volt hivatalos állásfoglalás a

---

<sup>1</sup> Aczél Endre: *Semmi rokonszenv a kormánnyal – avagy: miként látta a külföld az eseményeket?* In.: *Volt egyszer egy blokádtudomány*. Budapest, 1995.

blokáddal kapcsolatban, azonban jóindulatuk és segítőkészségük kifejezésével mégis „kompromisszumra bátorították a szembenálló feleket.”<sup>2</sup>

**Bozóki András** az 1992-ben megjelenő *Demokraták a demokrácia ellen?* című írásában<sup>3</sup> az 1990-es választások utáni két országos méretű civil tiltakozást elemzi. Először is kísérletet tesz a taxisblokádnak egy jogilag releváns elnevezést találni, és azt szembesíteni az általa ismert más elnevezésekkel. Elsősorban a kollektív ellenállás és az (állam)polgári engedetlenség elnevezések helyességét vizsgálja. A megfelelő elnevezés keresése érdekében rámutat, hogy bár a kormány áremelése formailag legális volt, morálisan mégis indokolt lehet az ellene való fellépés. A polgári engedetlenség ugyanis csak erkölcsi támadást jelent egy előírással szemben, de az állam legitimitását nem kérdőjelezi meg. A polgári engedetlenség Paul F. Power által megállapított 13 fogalmi összetevőjének azonban nem mindegyike mutatkozik igaznak a taxisblokád esetében. Miközben Bozóki rámutat, hogy a blokád morálisan megokolható volt és az erőszakos jelleg sem vonatkoztatható rá (csak a kényszerítő jelleg), három pontban is kimutatja, hogy a blokád nem felel meg a „poweri elveknek”. A legpontosabb elnevezésnek ezért a morálisan is megindokolt *kollektív engedetlenségi akciót* tekinti. Munkájában vizsgálja még a pártok és a blokád kapcsolatát is. Kapcsolatot lát a három akkoriban legerősebb párt (MDF, SZDSZ, FIDESZ) erős civil kapcsolatai, valamint a blokáddal kapcsolatos üzeneteik címzettjeinek száma között. A vasárnapi megegyezés sikerének egyik okát abban látja, hogy sem koalíció egyes pártjai, sem pedig a kormány nem képviselt egységes álláspontot a taxisblokáddal és annak megoldásával kapcsolatban. A válság békés rendezéséhez az SZDSZ azzal járult hozzá, hogy elkötelezte magát az akció mellett és a konfliktust kormány – ellenzék ellentétnek próbálta beállítani. Végül felhívja a figyelmet arra is, hogy mivel a pártok inkább stabilizáló, míg a mozgalmak inkább mobilizáló funkciót töltenek be, nehéz a pároknak rákapcsolódnuk a robbanásszerűen jelentkező társadalmi mozgalmakra.

---

<sup>2</sup> *Semmi rokonszenv...* 199.o.

<sup>3</sup> Bozóki András: *Demokraták a demokrácia ellen?: Tiltakozó mozgalmak Magyarországon az 1990-es választások után.* In.: Bozóki András: *Konfrontáció és konszenzus: A demokratizálás stratégiái.* Szombathely, 1995.

**Kéri László** az *Összeomlás után* című könyvében<sup>4</sup> az 1990-es választások és az azt követő másfél év politikai eseményeit elemzi. Részletesen tárgyalja az újonnan kialakuló és az új szerepeket tanuló politikai intézmények, köztük a parlament, a kormány és a pártok, rendszerváltás utáni tevékenységét. A mű témája ezek mellett a társadalmi változások feltérképezése, különös tekintettel az új, vagy régi elit formálódásának és politikai szerepének vizsgálatára. A taxisblokádot két másik „erőpróbával” (kötségvetési és a kárpótlási vita) együtt tárgyalja. Ilyen módon nagyságrendileg hasonló súlyúnak tekinti a három konfliktust. A blokáddal kapcsolatban kiemeli a kormány felkészületlenségét a társadalmi konfliktusok kezelésében és az új politikai rendszer alapvető hiányosságát az érdekek aggregálásában. Különösen nagy jelentőséget tulajdonít annak, hogy a tárgyalások a közvélemény előtt folytak, ami nem csak a megegyezés létrejöttére volt pozitív hatással, de a kormányzati munka megismerését is elősegítette a társadalom számára. A tiltakozás közvetlen okát pedig elsősorban a kormány félrevezető információszolgáltatásában látja és cáfolja azokat a véleményeket, amelyek az események mögött külföldi, vagy ellenzéki szervezkedést látnak. Az események hatásai között nagy jelentőséget tulajdonít annak, hogy a pártok és a kormány is visszafogottabbá vált egy időre, az utóbbi a jelek szerint még tanult is a hibáiból.

A magyar átmenet politikai szociológiájáról írt művében<sup>5</sup> Kéri László megpróbál egy összegző, kevésbé kronologikus képet adni az 1989-1998-as időszak változásairól. A politikai részvétel és magatartás tipizáló vizsgálata során tárgyalja a tömeges ellenállási kísérleteket, a taxisblokádot és az 1997-es agrárdemonstrációkat. Az események elemzése során arra a megállapításra jut, hogy a taxisblokad magas támogatottságának hátterében az a választói érzés áll, hogy a benzináremeléssel félrevezetett taxisokhoz hasonlóan a társadalom nagy része is becsapottnak érezte magát. Miután mást kaptak a választások után, mint amire számítottak. Komoly károkat okozott a kormánynak a sokat hibázó kormánypárti média is. A politikai részvétel szempontjából vizsgálódva nehéz túlértékelni annak a jelentőségét, hogy ezekben a napokban a felnőtt lakosság döntő hányada arra „kényszerült”, hogy

---

<sup>4</sup> Kéri László: *Összeomlás után*. Budapest, 1991.

<sup>5</sup> Kéri László: *Tíz év próbaidő*. Budapest, 1998.

politikai alapkérdésekkel foglalkozzon. „Bebizonyosodott, hogy a magyar lakosság többé már nem a Kádár-korszak mindent lenyelő depolitizált tömege.”<sup>6</sup>

A *Kormányok, politika, média 1989 és 2000 között* alcímmel megjelent könyve<sup>7</sup> azonos szempontok alapján vizsgálja az Antall-, a Horn- és az Orbán-kormányt. Kéri többek között a három kormány válságkezelési képességét is megvizsgálta. Ebben a megközelítésben az első megállapítása, hogy a politikai-hatalmi elit intézményei között sem volt egyetértés a blokádnak megítélésében. Ennek következtében rövid idő alatt nem csak a taxisokkal, de a társadalom több csoportjával is konfliktusba keveredett a kormány. A második, hogy a kormány nem csak a döntés előkészítését végezte el rosszul, de a tárgyalásokra is csak későn szánta rá magát. A késlekedés eredményeként a pártoknak is idejük volt a megszólalásra. A kormány legnagyobb hibája, hogy képtelen volt elfogadtatni a társadalommal a gazdaságpolitikailag indokolt lépés helyességét.

**Lengyel László** visszaemlékezései<sup>8</sup> érdekes szemszögből világítják meg az eseményeket, és komoly segítséget nyújtanak azok megértésében. Elismeri, hogy a számos figyelmeztető jel ellenére maga sem számított a blokádra. Elismeréssel szól a tüntetésben és az ellentüntetésben résztvevő polgárok józanságáról, amiért elkerülték a konfrontációt. Szerinte a blokádnak a „Magyarországon felnövekedett kádárista középrétegek lázadása volt az új rendszer ellen.” A korábban a második gazdaságban vállalkozóvá vált középréteg tiltakozott az ellen, hogy az Antall-kormány őket nélkülözve hozza létre az új polgárságot. Több „lázapadás” azonban ettől a generációtól már nem várható, hiszen sikerült a gazdasági és a politikai élet kulcspozícióit megszerezniük. Az 1995-re már kialakult, de az 1990-ben még nem létező érdekkijáró rendszer hiányával magyarázza Lengyel László, hogy a feszültség ilyen módon jelentkezett. Ugyanakkor felhívja a figyelmet arra, hogy a szerinte a taxisblokáddal kezdődő folyamat, hogy összeesküvéses teóriákat gyártanak az épen hatalmon lévők a politikai vereségek megmagyarázására.

---

<sup>6</sup> Kéri, 84.o.

<sup>7</sup> Kéri László: *Hatalmi kísérletek - Kormányok, politika, média 1989 és 2000 között*. Budapest, 2000.

<sup>8</sup> Lengyel László: „*Most még ingerültebbek az emberek...*” In.: *Volt egyszer egy blokádnak*. Budapest, 1995.

**Pál Gabriella** dolgozatában<sup>9</sup> a taxisblokádot, mint egy érdekcsoport kollektív cselekvését vizsgálja. Választ keres arra, hogy miért csatlakozott a lakosság a blokádhöz és hogy milyen sajátossággal bír a taxisok csoportja a többi érdekcsoporthoz képest. Magyarázatot keres arra, hogy mivel indokolható a spontaneitás, a hatékony központi vezetés, valamint a dezertációs magatartás hiánya. Kérdéseire a választ a sajtó és a taxisokkal folytatott beszélgetések segítségével próbálta megtalálni. Az eseményekben országos társadalmi akciót lát, amit a lakosság, a tömegtájékoztatás és a karhatalom nagy részének szimpátiája bizonyított. Nézete szerint a blokádnak sikeressége azon is múlott, hogy olyan célt tűztek ki a taxisok, ami a csoporton kívülieknek is hasznot hozott. Így váltak a taxisok a társadalom „élcsapatává”. A külső támogatottság mellékesen erősítette a csoport tagjainak kooperációs hajlandóságát. A közrossz elhárításának jelentősebb motivációs hatása van, mint a közjó megszerzésének, mivel a csoport tagjai méltánytalanságnak tekintik, hogy egy korábban birtokolt közjótól fosztják meg őket. A benzinár felemelésének visszavonása, valamint az, hogy a kormány üljön le tárgyalni a munkavállalókkal, nem csak a csoporttagok számára volt pozitív hozadékú. A sikeres kollektív cselekvés három jellemző akadályja közül (a csoport atomizáltsága, megosztottsága, a vezetők kooptálás általi kiemelése) egy sem teljesült Pál Gabriella szerint. Ugyanakkor megvoltak a kollektív cselekvés szükséges feltételei; a megosztottság érzése, a kollektív tudat megléte, a korábbi kollektív akciók sikerei, a belső kommunikáció, a csoport identitástudata, a kockázatvállalási készség és a potyautas alternatíva hiánya.

**Sík Endre** nem rendszeres kutatásait, hanem „A taxisblokádnak - kihívás a társadalomtudományok számára” című konferencia által „ihletett” gondolatait jegyezte fel dolgozatában.<sup>10</sup> Kettős hasonlat (keselyű, Robin Hood) segítségével keresi elsősorban a taxis társadalom meghatározó jellemvonásait, melyek a blokádnak alakulásában döntő tényezővé váltak. Így megemlíti a taxismunka időbeni és térbeli mobilitását, az ellenőrizhetetlenségből és önállóságból eredő „machó szubkultúra jellemzőit”, a taxisok magas kommunikatív képességeit, a taxi veszélyes üzem voltát és a CB-hálózat sokrétű szerepét. A szerző "Történelmi tesztekkel" bizonyítja korábbi állításainak helytállóságát, amikor felidéz két esetet a nyolcvanas évek

---

<sup>9</sup> Pál Gabriella: *"Ne szavazz csináld magad": Gondolatok a taxisblokádról.* In.: Szociológiai Szemle 1991.

<sup>10</sup> Sík Endre: *Robin Hood, a keselyű - Két év után a taxisblokádról.* In.: Szociológiai Szemle 1993/1.

végéről, amikor a taxisok együttes és gyors fellépésük által sikeresen érték el céljaikat. Említést tesz még külföldi taxis megmozdulásokról, amelyek igazolják állításai általános érvényességét. „Analitikus tesztjében” a blokád időpontjában találja meg a magyarázatot arra, hogy miért lelt a lakosság körében ilyen pozitív fogadtatásra a taxisok fellépése. A blokád egyrészt hosszú hétvégére esett, így az elsősorban happening jellegű nyert. Másrészt különösen irritálónak tette a lakosság körében az áremelést, hogy lopakodó technikát alkalmazva azt ünnep után vezették be. Harmadrészt az önkormányzati választások már ismert, de még élénken élő eredményei és részvételi adatai is a tiltakozás új útjait erősítették. A blokád időpontja mellett egy mindenki által szimpátiával ismert „történelmi alak a népi haramia”<sup>11</sup>éltre keltét látja a taxisokban. „Összehasonlító elméleti tesztjében” a konspirációs elméletek két típusát különbözteti meg. Egyszer H. Kreutz elmélete alapján a bukott rendszer utolsó rúgásáról ír, majd Dénes J. elmélete alapján a kommunisták, az MDF liberálisai és az ellenzék közös akciójaként értelmezett gondolatot mutatja be. Vallja, hogy mindkét elmélet helytelen és kiemeli, hogy azok tudományosan értelmezhetetlenek és ezáltal cáfolhatatlanok.

**Szabó Máté** munkáiban elsősorban a társadalmi mozgalmakkal, tüntetésekkel és a politikai tiltakozás más formáival foglalkozik. A Taxisblokad természetes kutatási területe, mellyel részletesebben a *Társadalmi mozgalmak és politikai tiltakozás* című könyvében<sup>12</sup>foglalkozik. A blokád okai és előzményei között politikai elégedetlenséget és az elszegényedésből adódó feszültségeket lát. Kéri Lászlóhoz hasonlóan ő is cáfolja azokat a „kisebbségi, de fajsúlyos véleményeket”, hogy az eseményeket tudatosan „összeesküvéssel” készítették elő. Az okok között összefoglalóan a taxisok partikuláris érdekérvényesítését, a piacgazdaságból eredő szociális problémáit és az új politikai rendszer sajátosságait látja. Ezek együttes hatásaként jöhetett létre a tiltakozásnak ez a formája. Az események dinamikájával kapcsolatban megjegyzi, hogy az eltér a társadalmi mozgalmak hagyományos jellemzőitől, de nem értelmezhető spontán tömegakcióként sem. A „taxisok tiltakozása a szikrát jelentette”, aminek hatására beinduló folyamatra reakcióként jelent meg a kormány mellett tüntetők ellenmozgalma. Cáfolja a tiltakozók bázisának egységes felfogását, és

---

<sup>11</sup> Sík 144.o.

<sup>12</sup> Szabó Máté: *Társadalmi mozgalmak és politikai tiltakozás*. Villányi úti könyvek 13. Politikatudományi sorozat 9. Budapest, 1998.

megkülönbözteti a vállalkozóktól, a „mezítlábas taxisokat” és a barikádok körül gyülekező szegényeket. A blokádban azonos oldalon állók között tehát egyszerre voltak olyanok, akik a jóléti minimum szociális igényével léptek fel és olyanok, akik a profitérdek védelmében emeltek szót. Fontos felismerése, hogy a blokádot összekötő láncszemnek tekinti a rendszerváltás időszakának tiltakozásai és az új berendezkedés által kiváltott tiltakozások között. A célkitűzésekben szerinte nem volt alapvető politikai, vagy ideológiai rendszer, csak a tárgyalások atmoszférájában lehetett érzékelni egy fajta „korporatív mozgalom” iránti igényt. A taxis szubkultúra fontos aspektusait emeli ki, úgy mint a mobilitás, a kommunikáció kiemelt jelentősége, kapcsolat az éjszakai élet veszélyeivel, a gyakori szabályszegés, és a szolidaritás. Az ezeknek megfelelően a társadalomban kialakult taxis-kép, nagymértékben meghatározta a blokádra jellemző tiltakozó magatartást. A „rövidzárlat-elmélet” kitűnően jellemzi a taxisblokádnál általános lényegét a politikai rendszer keretei között. A társadalmi mozgalmak olyan rövidzárlatok, amelyek kiiktatják a társadalom normális konfliktus-megoldási rendszereit, és közvetlen kapcsolatot teremtenek a probléma és a megoldás között. Kiemeli ugyanakkor, hogy sokkal higgadtabb a megítélése a nyugati demokráciákban a különböző akcióformáknak, hiszen ott a történelmi példák nagyobb bizalmat nyújtanak a társadalomnak a demokrácia túlélésével kapcsolatban. A blokádnál sikerét szerinte nagyban növelte, hogy jelentős bizonytalanság állt fent a rendőrség működésében és annak irányításában a rendszerváltás után. Még ennél is nagyobb jelentősége volt azonban annak, hogy „nem létezett a demokraták konszenzusa a tiltakozással szemben”. Miután a kormányzat a preventív elhárítás eszközének alkalmazását elmulasztotta már csak a szelektív tolerálás eszközével élhetett az elhárítás túlzott kockázata miatt. Az alkufolyamatban az érdekképviseleti szervezetek és a média kiemelt szerepet kaptak. A kompromisszumos megoldás elérése után épen ők kerülhettek ki győztesen a folyamatból. Amikor Szabó Máté a hatásokkal kapcsolatban Eduard Bernsteint idézi: „a cél semmi a mozgalom minden”. Szerinte kevésbé a tényleges politikai hatások számítanak az ilyen folyamatoknál, mint az intern, a csoportra magára ható hatások. A taxisblokádnál esetében tehát a cél a támogatók minél szélesebb körének megszerzése volt, (vagy inkább lett.) Míg a társadalmi mozgalom megoldást kínál a problémákra, addig a tiltakozás a figyelemfelkeltés eszközével él és a megoldást a bürokratikus szervezettől várja.



„Ebből az aspektusból vizsgálva a blokád, tiltakozás volt, és nem társadalmi mozgalom.”<sup>13</sup>

**Szelényi Iván** a közvetlenül a blokád után (1990. november 4.) megírt, *Demokrácia, legitimáció és polgári engedetlenség* című írásában<sup>14</sup> elsősorban az események társadalmi és politikai jelentőségét kereste. Mindenek előtt fontosnak tartja megjegyezni, hogy az újonnan született demokráciánk egyik legfőbb gyengesége, hogy az új politikai elit legitimációs válsággal küzd, mivel képtelen elérni az állampolgárok többségét. Mindezt a tavaszi választások második fordulójának alacsony (45%-os) részvételével bizonyítja, ami különösen a rendszerváltás időszakában tűnik szokatlannak. Nem tartja elfogadhatónak azt a magyarázatot, hogy a választópolgárok „közömbösségének” háttérében a „piszkos” és személyeskedő kampányt kéne keresni. Miután az új politikai elit érzéketlen maradt a választás-megtagadás problémájával szemben, ősszel a helyhatósági választásoknak már csak veszesei lehettek, ugyanis ekkor már a szavazásra jogosultak több, mint kétharmada maradt távol az urnáktól. Szelényi szerint maga a blokád igazolta, hogy a társadalom nem közömbös, ugyanis a taxisoknak sikerült a társadalom többségét meggyőzni arról, hogy részérdekeik egybeesnek szélesebb néprétegek érdekeivel. A „benzincsata” tehát nála nem csak polgári engedetlenségi mozgalom (ezt az elnevezést ő teljesen megfelelőnek tartja, igaz talán csak a „törpe minoritás terrorakciójához” képest), hanem legitimációs válság is. A legitimációs válság gyakorlatilag akkor következett be, amikor a hatalom nem volt képes az erőszakszervezeteket arra bírni, hogy a törvényeket erőszakkal betartassák. Véleménye szerint a blokádból, az önkormányzati választásokhoz hasonlóan, ismételten nem csak a kormánypártok, de az ellenzék is vesztesen került ki. A közvélemény ugyanis a magánfuvarozók érvelését fogadta el helyesnek az ellenzéki érveléssel szemben. A győztes tehát a csendes többség, mert bebizonyította, hogy képes önmagát képviselni, ha a politikai elit erre képtelen.

---

<sup>13</sup> Szabó, 65. o.

<sup>14</sup> Szelényi Iván: *Demokrácia, legitimáció és polgári engedetlenség*. In.: Szelényi Iván: *A posztkommunista átmenet társadalmi konfliktusai*. Budapest, 1992.

### 3. Taxisblokád és nyilatkozatháború a nyomtatott és elektronikus sajtóban

A sajtó több szempontú vizsgálata elengedhetetlennek tűnik az események értékelése szempontjából. Egyrészt fontos feltárni, hogy az események alakításában milyen szerepe volt a médiának, másrészt segít az események pontosabb megismerésében. E két cél eléréséhez kísérletet kell tenni a sajtó „objektívizáló” vizsgálatára, részben a különböző orgánumok bevonásával, részben a híradások, interjúk, publicisztikai írások együttes vizsgálatával.

#### 3.1. Taxisblokád a sajtóban

A napilapok publicisztikai írásai az első napokban döntően hasonló véleményen voltak és a hangnembeli különbségek sem voltak jelentősek. A szombati<sup>15</sup> napon, mind a Népszabadság, mind a Magyar Hírlap, mind pedig a Magyar Nemzet teljes megértéssel fordult a tiltakozás felé és egyöntetűen a kormányt hibáztatták a kialakult konfliktusért. Ezek az írások többek között az előrelátás hiányát, az ország valódi helyzetének fel nem ismerését, bújtatott sokkterápia alkalmazását,<sup>16</sup> gazdaságpolitika hiányát, a tiltakozás társadalmi támogatottságának fel nem ismerését,<sup>17</sup> a szerkezetváltás és energiapolitika hiányát, vagy általánosabban a jelen mindennapos problémáinak orvoslásának hiányát<sup>18</sup> vetették a kormány szemére. A hétfőn megjelenő lapok „hangulata” azonban már némiképpen mást mutatott. A Magyar Hírlap és Népszabadság hasonló hangvételű írásokat közöl és továbbra sem módosítja azt a képet, miszerint a felelősség a kormányt terheli. E két újság írásait a „Hol rontotta el a kormány?” kérdéssel lehetne jellemezni. Változás leginkább a Magyar Nemzet cikkeiben lelhető fel. Miközben néhány írás a szombatihoz hasonló gondolatokat fejt ki,<sup>19</sup> megjelenik olyan cikk is, ami a taxisok szerepét, felelősségét firtatja.<sup>20</sup>

---

<sup>15</sup> 1990. október 27.

<sup>16</sup> Lovas Zoltán: *Válság*, Kocsi Ilona: *Sokk*. Magyar Hírlap. 1990. október. 27.

<sup>17</sup> Zay László: *Megbénult ország?* Magyar Nemzet. 1990 október 27.

<sup>18</sup> Szigethy András: *Benzinsokk.*, Püskösti Árpád: *Taxival a nagykoalícióba?* Népszabadság. 1990. október 27.

<sup>19</sup> Császár Nagy László: *Blokád.*, J.I.: *Hazai Napló*. Magyar Nemzet. 1990. október 27.

<sup>20</sup> Könczöl Csaba: *„Túsz-ország”* Magyar Nemzet. 1990. október 27.

Könczöl Csaba elsősorban azt hangoztatja, hogy a taxisok a lakosságot zsarolva kívántak eredményt elérni a kormánytól. Ugyanakkor megértést is tanúsít, hiszen szerinte a korábbi évtizedekben kihalt a felelős következménytudat. A Magyar Nemzet írásában elég hosszan megmarad ez a fajta megértő hozzáállás, ami később elsősorban a kormány felé irányul. Természetes módon a következő napokban, hetekben és hónapokban egyre ritkábban, ugyanakkor sokkal mélyebben foglalkoztak a napilapok a taxisblokáddal. A korábban említett három lap mindegyike közölt több olyan írást a tél folyamán, melyet a szakirodalom is elismert és felhasznált.

Csizmadia Ervin alig néhány nappal az események után már azzal a kérdéssel foglalkozott, hogy az akkori politikai struktúra milyen mértékben volt okozója a válságnak, ami abból adódott, hogy az ideologikus rendszerváltás kapott csak igazán nagy hangsúlyt.<sup>21</sup> Véleménye szerint a kormány legitimációs válsága csak egy megjelenési formája egy jóval mélyebb válságnak, ami a politikai elit társadalommal való kommunikációjában jelentkezett. A megoldás érdekében önreformot javasol, mind a kormányzatnak, mind pedig az ellenzéknek.

Ágh Attila, egy héttel a blokádnak kezdete után megjelent írása, alapvetően a kormányzati politika hibáit látta a válság hátterében.<sup>22</sup> Szerinte bármennyire is váratlanul ért mindenkit a válság, valójában az előre megjósolható volt, hiszen az önkormányzati választások után a korábbi konfliktuskerülő kormánypolitika már nem volt tovább folytatható. A „számlát” tehát halmozottan be kellett nyújtani. A közvélemény-kutatások, valamint az önkormányzati választások pedig előre jelezték, hogy a lakosság elérte a tűrőképessége határát. „A háromnapos válság formája és kimenté tehát az igazi meglepetés, nem pedig a kirobbanása és tartalma.”<sup>23</sup> Nem lehetett tehát előre látni a kormány válságkezelésbeli hibáit, valamint azt a szervezett erőt sem a társadalomban, amelyik irányítást tudott volna adni egy megmozdulásnak. Ugyanakkor örül, hogy a társadalomban felhalmozódott feszültségek levezetődtek. Érdekes, hogy miközben a kormányzat gyengeségének tekintette, hogy Antall József mögött nem volt olyan második vonal, amelyik a válságkezelésben eredményes lett volna, ugyanakkor a miniszterelnök „pizsamás”

---

<sup>21</sup> Csizmadia Ervin: *Új politikai paradigmára van szükség*. Magyar Hírlap. 1990. november 1.

<sup>22</sup> Ágh Attila: *Vihar után, viharok előtt*. Népszabadság. 1990. november 2.

<sup>23</sup> Ágh Attila: *Vihar után, viharok előtt*. Népszabadság. 1990. november 2.

megszólalásában és későbbi értékeléseiben a kádárizmus politikai örökségének visszaköszönését látja. Szerencsétlennek tartja ugyanakkor az államfő elleni kirohanások mellett, az SZDSZ igyekezetét is a kormány megbuktatására.

A közvélemény közvélemény-formáló erőként jelenhetett meg a sajtó segítségével, amikor a Népszabadság november 3-i számában közölte a Magyar Közvélemény-kutató Intézet felméréseit a taxisblokáddal kapcsolatban. A lakosságnak nyilván voltak elképzelései arról, hogy a tiltakozás milyen társadalmi támogatottsággal bír, azonban szubjektív érzéseiket könnyen befolyásolhatták és befolyásolták politikai erők. Ezen a felálláson döntő mértékben változtatott, a „Tisztító vihar...?” címmel megjelent írás.<sup>24</sup> (A közvélemény-kutatás eredményeit későbbi fejezetben részletesebben tárgyalom.) Érdekes, hogy a szerkesztők a többi táblázat és diagramm közül a címoldalra pont azt tették, amelyik azt mutatta be, hogy az válaszadók szerint az emberek többsége melyik oldalon állt a konfliktusban.<sup>25</sup> A közvélemény-kutatási adatok alapján arra a következtetésre jutnak a szerzők, hogy a társadalom demokratizálódása és a romló gazdasági helyzet együttesen eredményezte azt, hogy az emberek toleránsabbá váltak a keményebb érdekartikulálással szemben. Az adatok értelmezése után pedig két, a jövő szempontjából érdekes tanulságot vonnak le a szerzők: a lakosság ekkor szembesült igazán az ország katasztrofális gazdasági helyzetével és ennek ellenére is sikerült az embereknek uralkodniuk az indulataikon.

A Magyar Nemzet blokádról alkotott nézeteinek változását igazolja Dr. Varga Csaba *Törékeny jogállamiságunk* címmel megjelent cikke is.<sup>26</sup> Az MTA Állam- és Jogtudományi Intézetében dolgozó szerző természetesen jogi szempontból vizsgálta az eseményeket. Amint arra már az előző fejezetben a szakirodalom segítségével már utaltam, a jog szempontjából nehezen meghatározható tiltakozás komoly vitákat ébresztett a közéletben. Dr. Varga Csaba írása ilyen szempontból mintapéldánya annak a nézetrendszernek, mely az állam és a jog önmagáért való létezését a társadalom érdekének tekinti. Az írás érdekessége, hogy a tiltakozás mögött nem lát semmilyen társadalmi elégedetlenséget és így támogatottságot sem. Ezek alapján érthető a szerző meglepettsége azon, hogy

---

<sup>24</sup> Bíró Lajos, Karajánisz Manolisz: „Tisztító vihar...?” Népszabadság. 1990. november 3.

<sup>25</sup> A kérdés pontosan így hangzott: „Ön szerint az emberek többsége inkább a kormány vagy inkább a taxisok oldalán állt?”

<sup>26</sup> Dr. Varga Csaba: *Törékeny jogállamiságunk*. Magyar Nemzet. 1990. november 13.

miképpen tudott egyetlen társadalmi csoport néhány-száz jármű segítségével egy egész országot megbénítani. A cikk alapján úgy tűnik Paul F. Power elveit fogadja el a polgári engedetlenség fogalmi meghatározásában, amikor a blokádot értékeli. Véleménye szerint tehát nem tekinthető polgári engedetlenségnek a taxisblokádnak, mivel az önös érdekeket szolgált, a résztvevők nem számítottak a jogos megtorlásra, nem volt erőszakmentes, és nem tettek kísérletet a problémák alkotmányos megoldására.

Egy másik, úgyszintén a Magyar Nemzetben megjelent cikk rendkívül jól jellemzi ennek az újságnak, a blokáddal kapcsolatos ambivalens álláspontját. Nagy Pongrác írásában arra tesz kísérletet, hogy választ kapjon a kérdésre, vajon megérte-e az országnak a benzinblokádnak.<sup>27</sup> Közgazdász szemszögből vizsgálva a kérdést igyekszik egyfajta számvetést készíteni és kimutatni, hogy mennyi anyagi veszteséget, illetve nyereséget hozott a blokádnak. A cikknek az első fele ennek megfelelően nehezen értékelhető, hiszen kétség nem fűződhet ahhoz, hogy a termelés kiesés, vagy a befektetők bizalmának megingása komoly anyagi károkat okozott az országnak és ennek megfelelően természetes, hogy lehetetlen az eseményeket sikerként elkönyvelni. Rávilágít arra, az úgyszintén közismert tényre is, hogy hosszú távon nem lehetett a taxisokat és a lakosságot megóvni a piaci áráktól. Miközben a taxisok egzisztencia-féltésével szemben a szerző teljesen érzéketlen, elismeri hogy a kormány az intézkedést rosszul hajtotta végre. Miközben itt még megértést tanúsít a kormány iránt annak hibájával szemben, komolyan támadja viszont a félrevezető kommunikációja miatt. Összességében azonban nem tartja mindezt elegendő indoknak egy „zendülés” elindítására. Reméli ugyanakkor, hogy hosszú távon lesznek még pozitív hozadékaik az ország számára az eseményeknek.

Több mint két hónappal az események után jelent meg az a cikk-pár a Magyar Nemzetben, amely kellő mélységben és megfelelő rálátással tudta már elemezni a taxisblokádnak.<sup>28</sup> Halmai Gábornak és Komoróczy Géának sikerült olyan történelmi szempontú elemzést adnia, melyben a tiltakozásnak ez a módja, lényegi elemeit tekintve pontosabban megismerhetővé válik. A két szerző egyetért abban,

---

<sup>27</sup> Nagy Pongrác: *A benzinblokádnak mérlege: Rendkívüli helyzet, rendkívüli eszközök.* Magyar Nemzet. 1990. november 24.

<sup>28</sup> Halami Gábor: *Engedetlenség és a jog.*, Komoróczy Géza: *Törvénszabó törvénszegés.* Magyar Nemzet. 1991. január 10.

hogy a blokád „a világtörténelem azon, ősidők óta ismert jelenségének mai megnyilvánulása, melyet általában a nép ellenállásához való jogának vagy más néven engedetlenségi jogának szoktak nevezni.”<sup>29</sup> Halmai ugyanakkor igyekszik elválasztani az engedetlenség fogalmát a forradalomtól. A kettő közt a különbséget a jogrendszer el-, vagy el-nem fogadásában látja. A taxisblokádot ugyanakkor ő sem tekinti állampolgári engedetlenségnek. Halmai a blokád közvetlen értékelésekor annak jogszerűtlenségét és büntethetőségét is kiemeli, ugyanakkor szerinte az állam akkor jár el erkölcsösen és bölcsen, ha közkegyelmet gyakorol. (Talán pont az általa is említett széles társadalmi támogatottság miatt.) Komoróczy Halmaihoz hasonlóan a blokád társadalmi támogatottságát emeli ki, ugyanakkor a spontaneitást is hangsúlyozza. A válság szerinte a hatalomról szólt, ami különösen világosan megmutatkozott a kormánypárti tüntetésben. A blokád szerinte nem a gazdaság, hanem inkább a gazdaságpolitika válságának eredményeként tört ki. Ókori, középkori és modernkori példákat hoz a szerző annak igazolására, hogy van helye a taxisblokádkhoz hasonló akcióknak a társadalmak életében. A tyrannicidium, ahogyan Komoróczy fogalmaz: *nem kap, nem kaphat jogi formát*. Példái segítségével igazolja, hogy a történelemben az ilyen tiltakozások gyakran jobb állapotokat teremtettek, mint az azt megelőzőek. Megfogalmazásában a polgári engedetlenség: *„Törvényszabó törvényszegés, szelíd társadalmi erőszak, felelősség terhe mellett. Jól kell megválasztani a célt, jó célt kell választani. S akkor már csak egyetlen titka van: sikerülnie kell.”*<sup>30</sup>

Az első összegző írás a taxisblokáddal kapcsolatban, igaz még csak cikk formájában, 1991. január közepén jelent meg Körösényi András tollából.<sup>31</sup> Az elemzők szerinte felismerték, hogy a fuvarozóblokád az egész politikai rendszer legitimációs válságát jelentette. A sajtó és a politológusok értékeléseiben pedig az események pozitív visszhangját látta. Ezek elsősorban a civil társadalom önszerveződését értékelték pozitívan, mivel annak sikerült felhívnia a figyelmet a politikai rendszerből hiányzó érdekegyeztető, korporatív szintre. Némiképpen vitatkozni kényszerül azonban az ezekből a paradigmákból kifejtett végkövetkeztetésekkel. Szerinte ugyanis illuzórikus az a feltevés, hogy a

---

<sup>29</sup> Halmai Gábor: *Engedetlenség és a jog*. Magyar Nemzet. 1991. január 10.

<sup>30</sup> Komoróczy Géza: *Törvényszabó törvényszegés*. Magyar Nemzet. 1991. január 10.

<sup>31</sup> Körösényi András: *Kormányozhatatlanság, vagy legitimációs válság?* Magyar Nemzet. 1991. január 17.

sokkterápia káros következményeit orvosolni tudná az egyeztetéses előkészítés. A már más szerzőknél is ismert módon vitába száll a polgári engedetlenség fogalmi meghatározásának alkalmazhatóságával is. Megkérdőjelezi e-mellett, a szerinte a sajtó tudósításai által kialakult mítoszt, hogy itt valóságos népmozgalom zajlott le, mely heroikus küzdelem önzetlen hősei, a taxisok voltak. Szerinte az, hogy a lakosság természetes módon nem ért egyet az áremeléssel, nem jelenti azt, hogy a *társadalom felsorakozott a megmozdulás mögött*. Indokolatlannak tekinti e miatt legitimációs válságról beszélni, hiszen szerinte csak egy foglalkozási csoport akciójáról volt szó. Ráadásul szerinte egy konfliktus nem jelent feltétlen legitimációs válságot. Ő az állam válságáról beszél, hiszen az képtelen volt, belső kohézió híján, a legitim erőszak monopóliumával élni. „*Kétségbe vonták az állam szuverenitását és az s a kormány nem volt ura a helyzetnek.*”<sup>32</sup> Az állam válságát pedig azzal magyarázza, hogy a rendszerváltás érintetlenül hagyta a régi közszolgálati-adminisztratív apparátust. Ezek alapján Körösényi a kormányozhatatlanság elmélyülésétől és anarchia kialakulásától fél.

A Népszabadság négy rendkívül értékes cikket jelentetett meg kétoldalas összeállításában mely az információ és a média szerepét vizsgálta a taxisblokáddal kapcsolatban. Lendvai Judit kvantitatív vizsgálataival próbálta értékelni a Magyar Rádió, a taxisblokáddal kapcsolatban elhangzó műsorait.<sup>33</sup> Vizsgálatára feltehetőleg Gombár Csaba azon értékelése készítette, amelyben azt állította, hogy jobban aggódhattak azok az emberek, akik a rádió műsorait hallgatták, mint azok akik kimentek az utcára és így szereztek információkat. Lendvai Judit azonban vizsgálataival nem csak ennek a feltevésnek az igazságtartalmát kereste, hanem elsősorban arra próbált választ kapni, hogy mennyire volt elfogult a rádió egyik, vagy másik irányban. Az összes műsoridőben való megszólalások számát és idejét vizsgálva arra a megállapításra jut, hogy bár a kormány pártján állók kevesebbszer, de hosszabban szólaltak meg a műsorokban, így összességében több műsoridő jutott nekik, mint a taxisok pártján állóknak. Végző megállapítása szerint tehát joggal vádolható a rádió avval, hogy elfogult volt az egyik oldallal szemben. Vásárhelyi Mária részben hasonló módon, de több szempontból és rendszerezettebben vizsgálta

---

<sup>32</sup> <sup>32</sup> Körösényi András: *Kormányozhatatlanság, vagy legitimációs válság?* Magyar Nemzet. 1991. január 17.

<sup>33</sup> Lendvai Judit: *Rádió: Taxisok(k)*. Népszabadság. 1991. január 5.

a nyomtatott sajtót.<sup>34</sup> A napilapokat három jellegzetes magatartásforma alapján kategorizálta. A Népszabadság vizsgálatai szerint úgy jelenik meg, mint a jellegzetesen távolító- tájékoztató- érzelemmentes újságírás mintapéldánya. A második modell leginkább a Magyar Nemzetre illik, melyben a szubjektív- elemző- véleménybefolyásoló jelleg domináns. A harmadik modellre a szenzációorientáltság jellemző, mely a Kurírra és a Pesti Hírlapra illet leginkább. A pánikkeltés és a megnyugtató szerepét vizsgálva, arra jutott, hogy a lapokat inkább a megnyugtató jellemezte. Ebből a szempontból is egymás mellé került a Kurír és a Pesti Hírlap, hiszen ezeket jellemezte leginkább pánikkeltés. Az egyes lapok kritikáinak irányát vizsgálva három csoportot állított fel Vásárhelyi Mária. A három csoport annyiban egyezik meg, hogy egyikben sem éri több kritika a tiltakozókat, mint a kormányt. Ugyanakkor az arányokban jelentős különbségek mutatkoznak: a kormányellenes kritikák túlsúlya a Népszabadság és a Népszava esetében elsöprő, míg a Magyar Nemzet, a Kurír és az Esti Hírlap esetében már kevésbé domináns. Viszonylagos kiegyenlítődés a Magyar Hírlapnál, a Mai Napnál és a Pesti Hírlapnál mutatkozik. Siklai István írásában a CB-rádió beszélgetések kevésbé rendszeres vizsgálata alapján jut érdekes következtetésre.<sup>35</sup> Szerinte a CB-beszélgetések azt bizonyítják, hogy a média híradásai nagyban katalizálták az eseményeket. A rádió híradása a taxisok gyülekezéséről hozzájárult a gyülekezés valódi létrejöttéhez a blokádkor kezdetekor.

### 3.2. Nyilatkozatháború a sajtóban

Időrendben haladva láthatjuk, hogy a többi aktorhoz hasonlóan a médiát is váratlanul érte a blokádkor, de még talán a benzin-áremelés is. Az első, az áremeléssel összhangba hozható híradás két nappal a blokádkor kezdete előtt jelent meg a médiában. Az MTV1 híradójában szerdán utalnak először arra, hogy „híresztelések szerint ismét áremelés várható”<sup>36</sup>. A hírt Bod Péter Ákos ipari és kereskedelmi miniszterrel próbálták megerősíteni, de ő nem nyilatkozott. A jelek szerint a kormány viszonylag sikeresen tudta titokban tartani az áremelést, hiszen

---

<sup>34</sup> Vásárhelyi Mária: *Napilapok: Szerepválasztás*. Népszabadság. 1991. január. 5.

<sup>35</sup> Siklai István: *CB: A hír megvalósította önmagát*. Népszabadság. 1991. január 5.

<sup>36</sup> MTV1, Híradó 1. 1990. október 24., szerda. In.: *Blokád: avagy kocsisor Kelettől Nyugatig*. (szerk.: Szakonyi Péter). Budapest, 1990., Sas István: Vigyázat, robbanásveszély! Reggeli Kurír. 1990. október 26., Sas István: Vigyázat, robbanásveszély! Reggeli Kurír. 1990. október 26.



megalapozott forrásból (az ÁFOR illetékeseitől)<sup>37</sup> csak egy nappal az áremelés előtt sikerült kideríteni, hogy a korábbi híresztelések valóban igazak lehetnek. Mint később kiderült a kormány célja az áremelés titokban tartásával az volt, hogy megakadályozza a készleteket fenyegető felvásárlás beindulását. Ennek megfelelően még 25-én is arról tájékoztatták a sajtót, hogy nem szerepel a Minisztertanács ülésének napirendjén a téma. Bár az eredeti célt valóban sikerült elérnie a kormánynak, mivel a felvásárlás jórészt valóban elmaradt, azt azonban nem tudták megakadályozni, hogy a taxisok idejekorán értesüljenek az emelésről. Ráadásul igen komoly árat kellett fizetniük, amiért ezt a „kommunikációs stratégiát” választották. Akkor és azóta is mind a tiltakozók, mind a lakosság, mind a sajtó, mind pedig a politikai elemzők részéről a kormánynak ezt a megnyilvánulását támadták legtöbbit.

A csütörtök (október 25.) délutáni kormányzóvivői sajtótájékoztatón Kardos Antalné, az Ipari és Kereskedelmi Minisztérium szóvivője a benzin-áremelés bejelentésekor a sajtót is felelőssé tette az áremelést megelőzően kialakult benzinvásárlási hullámért. Nem tűnt szerencsés megoldásnak pont ebben a feszült légkörben tovább rontani a kapcsolatot a sajtóval. A tudósítók érezhető sértődöttséggel számoltak be cikkeikben<sup>38</sup> a sajtótájékoztatóról és ennek megfelelően szóvá tették hogy, a kormány esetlegesen nem mérte fel a várható inflációs hatásokat, hogy a nemzetközi olajárszinthez igazított magyar benzinár mellett nincs nemzetközi bérszinthez igazított magyar bér, vagy hogy most épen csökkennek a nemzetközi piacokon az olajárak. A kormánynak az áremelés indoklására vonatkozó érvrendszerét csak igen kis mértékben volt hajlandó elfogadni a sajtó. Legkevésbé azt az álláspontot támadták, miszerint a Szovjetunió bizonytalan és elégtelen olajszállítása komoly veszélyt jelent az ország energiaellátására. Azonban azt, hogy a szűkös tartalékok miatt a kormány kénytelen volt áremeléshez folyamodni már kevésbé talált megértő fülekre. A kormány igyekezett kihangsúlyozni, hogy a nyugaton nehezen kivívott szimpátiát és bizalmat teszi kockára az ország a blokád miatt. Az „Áldozatok nélkül nincs hitel”<sup>39</sup> koncepciója ismét felidézte a nadrágszjélméletet, ami akkoriban már nem csengett túl fényesen. Egyre gyakrabban hangzott fel ugyanis az a nézet, miszerint nincs értelme az erőfeszítéseknek, ha a kormánynak

---

<sup>37</sup> *Műszaki készségben az ÁFOR.* Magyar Hírlap. 1990. október 25.

<sup>38</sup> Iván Gizella: *Éjjélkor életbe lépett a benzináremelés: A taxisok tiltakozása este megbénította a forgalmat.* Magyar Hírlap. 1990. október 26., Sas István: *Vigyázat, robbanásveszély!* Reggeli Kurír. 1990. október 26.

<sup>39</sup> Jeszenszky: *Áldozatok nélkül nincs hitel.* Népszabadság, 1990. október 27.

nincs tudatos gazdaságpolitikai programja.<sup>40</sup> Ennek a vádnak az elterjedtségét jól bizonyítja, hogy a nemzetközi sajtó is gyakorta cikkezett róla, elsősorban a blokád idején.<sup>41</sup> Több támadást is intézett a kormány energia és árpolitikájával szemben a sajtó. Bár ezek a cikkek áremelés szükségességét elvileg nem kérdőjelezték meg, felhívták a figyelmet arra, hogy a kormány is tehet az energiahányról és a drága beszerzésekről,<sup>42</sup> de különösen az adóemelésről.

Részben a médiaháború, részben pedig a már említett sajtó elleni támadás eredményeképpen a kormány üzenetei nem jöttek át a sajtón. Miközben érvrendszerét azonnal megkérdőjelezték, jórészt sikertelen volt a kormánynak azon kísérlete is, hogy szembe fordítsa a lakosságot a taxisokkal. Ugyan a sajtóban következetesen megjelentek azok a nyilatkozatok, amelyek az eseményeket egy „foglalkozási csoport” saját gondjainak előtérbe hozásának tekintették,<sup>43</sup> azonban még annál is több nyilatkozat<sup>44</sup> sorakozott a másik oldalon, ami azt bizonyította, hogy a blokád komoly társadalmi támogatottsággal bír. Hasonlóan nagy hatást gyakoroltak a különböző publicisztikákban megjelent állásfoglalások. A napilapok közül legerősebben talán a Kurír képviselte ezt az álláspontot: „*Vajon mikor érti meg, kedves kormány, hogy egész nép ül abban a bizonyos taxiban?*”<sup>45</sup>

Göncz Árpád köztársasági elnök nyilatkozata is egyértelműen ezt a „vonalat” erősítette: „*Honfitársaim! Hazánkban válsághelyzet alakult ki, ami túlnőtt a benzináremelés kérdésén és a taxisok követelésein, s minthogy ez a válság politikai természetű, politikai megoldást kíván.*”<sup>46</sup> Maga a nyilatkozat, szövegében is döntő jelentőségű a blokád szempontjából: az államfő abban a benzin-áremelés felfüggesztését kéri a kormánytól, míg ezzel egy időben a taxisokat is kéri, hogy szüntessék meg az útlezárásokat. A köztársasági elnök tehát mint

---

<sup>40</sup> Tamás Gáspár: *Személyi konzekvenciákat*. Népszabadság, 1990. október. 27., Reggeli Kurír 1990 október 27.

<sup>41</sup> Aczél Endre: *Semmi rokonszenv a kormánnyal – avagy: miként látta a külföld az eseményeket?* In.: *Volt egyszer egy blokád*. Budapest, 1995.

<sup>42</sup> *Miért nem kell az olcsó benzin?* Népszabadság 1990 október 27.

<sup>43</sup> Horváth Balázs belügyminiszter: *Nem függeszthetik fel az áremelést*. Magyar Hírlap, 1990 október 27., Jeszenszky: *Áldozatok nélkül nincs hitel*. Népszabadság, 1990. október 27., Kádár Béla nyilatkozata: *Nincs lehetőség kompromisszumra*. Magyar Nemzet 1990. október 27.

<sup>44</sup> Tamás Gáspár: *Személyi konzekvenciákat, Békesi Kormánypuccs, Torgyán: Megdőbentett a megtisztítás szó*. Népszabadság, 1990. október. 27., Felelősség terheli a kormányt: *Az MDF Országos Elnökségének nyilatkozata, Az SZDSZ sajtótájékoztatója: A kormány voltaképpen politikailag megbukott., Szocialisták: elfogadhatatlan*. Magyar Nemzet 1990. október 27.

<sup>45</sup> Reggeli Kurír 1990. október 27.

<sup>46</sup> *Blokád: avagy kocsisor Kelettől Nyugatig*. (szerk.: Szakonyi Péter). Budapest, 1990. 75. o.

„válságmenedzselő” jelt meg, a válságban résztvevő két fél, a taxisok és a kormány között. Az államfő a válságmenedzselésbe még a parlamentet is be kívánta vonni, amikor nyilatkozatában jelezte, hogy hétfőn rendkívüli ülésen kívánja tárgyalni a kialakult helyzetet. Péntek délelőtt élve alkotmányos lehetőségével egyértelmű utasítást adott a Magyar Honvédségnek, hogy: *„a honvédség erői semmilyen rendfenntartó feladatra nem használhatók!”*<sup>47</sup> Ám mindennek a sajtón keresztüli címzése a kormány számára lehetetlenné tette, hogy a konfliktus-résztvevői szerepből konfliktus-megoldó szerepbe térhessen át. Tehát miközben a konfliktus hordozója ekkor csak a végrehajtó hatalom, döntő jelentőségű, hogy az is megosztott a megoldás kérdésében. A köztársasági elnök, mint a végrehajtó hatalom másik pillérje, nem áll a kormány mellé, hanem a taxisok álláspontjához közelebb álló megoldást szorgalmaz. Ekkortól (és kevésbé a pártok megnyilvánulásaitól) kérdőjeleződhetett meg a társadalom előtt a tiltakozás jogszerűtlenségének „hivatalos álláspontja”.

Horváth Balázs belügyminiszter péntek déli nyilatkozatában<sup>48</sup> határozottan kiállt a benzin-áremelés mellett és annak visszavonását teljesen elképzelhetetlennek tartotta. A tiltakozással kapcsolatban elmondta, hogy az jogellenes és csak egy szűk réteg érdekeit szolgálja. Miközben felhívta a figyelmet arra, hogy a blokádnak megbénította az ország életét, bejelentette hogy törvényes eszközökkel kísérletet tesznek a hidak megtisztítására. Erről a másnapi Magyar Nemzet<sup>49</sup> Horváth Balázst fenyegetéseként számolt be, majd egyben közölte Horváth Bálint erre vonatkozó cáfolatát is. A kormány határozatlan fellépésének képe volt kiolvasható a sajtón keresztül a lakosság számára, ráadásul az erőszakos fellépés gondolata sem válthatott ki túl nagy szimpátiát. Később komolyabb visszhangot váltott ki Horváth Balázs fenyegetése, amikor Barna Sándor budapesti rendőrkapitány, gyakorlatilag arra reagálva kijelentette, hogy nem lesz hajlandó erőszakot alkalmazni. Akarva, vagy akaratlanul a lemondását is kilátásba helyező rendőrfőkapitány megakadályozta, hogy a belügyminiszter kijelentése feledésbe merüljön. Ezen pedig a későbbi cáfolatok<sup>50</sup> sem segíthettek. A belügyminiszter a blokádnak után még egy látványos gesztust tett köszönetnyilvánításával, hogy valamilyen módon javítson a

---

<sup>47</sup> Köztársasági elnök az erőszak ellen. Népszabadság. 1990. október 27.

<sup>48</sup> Déli Krónika. Kossuth Rádió. 1990. október. 26.

<sup>49</sup> Magyar Nemzet. 1990. október 27.

<sup>50</sup> Népszabadság. 1990. október 27.

megítélésén a rendőrségen belül: „...*Köszönöm a szakszolgálatok állományának rendkívüli helytállását.*”<sup>51</sup>

Az a tény, hogy a pártoknak a válság második és harmadik napján lehetősége nyílt megnyilatkozni a sajtóban a blokádról, a kormány magára nézve legnagyobb hibájából következett.<sup>52</sup> Az egymásnak ellentmondó és bizonytalankodó nyilatkozatok<sup>53</sup>, de leginkább a taxisokkal való tárgyalások elkerülhetetlenségének kései felismerése nem csak időt adott a reagálásra, hanem (a kommunikációs hibák miatt) lehetőséget is a kritikára. Bár Bozóki Andrásnak abban nyilván igaza van, hogy a politikai pártoknak nem könnyű rákapcsolódniuk, vagy reagálniuk a robbanásszerűen jelentkező társadalmi mozgalmakra,<sup>54</sup> mégis természetesnek tűnt minden politikai pártnak, hogy valamilyen formában állást kell foglalnia az események kapcsán. A sajtó természetesen készséggel teret szentelt a megnyilatkozásoknak.

### **3.3. A pártok megnyilvánulásai a sajtóban**

A különböző politikai szervezetek megnyilvánulásai is részét képezik a sajtóban lezajlott nyilatkozatháborúnak. A megszólalások azonban, különösen az első napokban, kevésbé egymásról, mint inkább az eseményekről szóltak. Ez egy ideig a társadalommal való párbeszéd beindulásával kecsegtetett. Később azonban a társadalmi párbeszéd egyre inkább olyan alárendelt mellékfolyamattá vált, aminek igazi funkciója csupán a politikai elit belső harcainak önigazolása volt.

A pártok és politikusaik első nyilatkozataikban szinte kivétel nélkül a néprtribun hangján szóltak, amikor értékelték az addig lezajlott eseményeket. Érdekes módon tág mozgásteret maradt mind a kormány, mind pedig az ellenzék pártjainak véleményük kinyilvánításakor. Miközben az ellenzéki pártok hangsúlyozták a kormány súlyos hibáit és maximális megértést tanúsítottak a lakosság elégedetlenségével szemben, mérlegelheték hogy a kormánnyal szemben

---

<sup>51</sup> Népszabadság, 1990. október 30.

<sup>52</sup> Kéri László: *Hatalmi kísérletek - Kormányok, politika, média 1989 és 2000 között*. Budapest, 2000. 42. o.

<sup>53</sup> Az ellentmondó és bizonytalankodó nyilatkozatok, melyről Kéri László is ír fent idézett könyvében, elsősorban a tiltakozókkal szembeni magatartás kérdésében tűnik igazolhatónak.

<sup>54</sup> Bozóki András: *Demokraták a demokrácia ellen?: Tiltakozó mozgalmak Magyarországon az 1990-es választások után*. In.: Bozóki András: *Konfrontáció és konszenzus: A demokratizálás stratégiái*. Szombathely, 1995. 190. o.

mennyi megértést tanúsítanak, hogy milyen mértékben állnak a tiltakozás mögé, vagy hogy az eseményekben résztvevő „mellékszereplőkkel” kapcsolatban hogyan nyilatkoznak meg. A kormánypártoknak és a kormányt támogató erőknél ehhez hasonlóan lehetősége nyílt eldönteni, hogy a kormány politikájának mely elemeit vonják kritika alá, és hogy milyen mértékben hárítják át a felelősséget a taxisokra. Természetesen nekik is lehetőségük volt arra, hogy valamelyik „mellékszereplő” felelősségét firtassák a konfliktus kialakulásában. A válság harmadik napjától azonban, ahogy azt már említettem, legfontosabb feladatuknak a pártcsatározások megvívását tekintették. Ez pedig a pártok alapvető dialógusképtelenségét bizonyítja. Mivel úgy gondolták, hogy a válság csak kisebb mértékben társadalmi és nagyobb mértékben politikai eredetű, amint lehetett, és már ismerték egymás álláspontját, a társadalommal folytatott valódi, vagy látszatszerű párbeszédet félbehagyva, egy belső, egymásra ható politikai vitába kezdtek. Mind a kormány, mind pedig az ellenzék a társadalom felől érkező, egyedül releváns inputnak a választásokat tekintette. A politikai elit valami ilyen elvet kívánt követni: Aki győz, az kormányoz, mert a választások által legitim. Ahogyan azt Hegedűs Zsuzsa szociológus is kifejti, a pártok a demokrácia-felfogásukkal a XIX. században élnek, míg a társadalom a XXI-ben, hiszen elvárják, hogy véleményüket a politikai elit figyelembe vegye.<sup>55</sup>

Az október 27-i (szombati) lapokban sorra megjelentek a pártok állásfoglalásai, melyeknek szinte mindegyike tartalmazott valamilyen meglepetést. Az MDF országos elnöksége nyilatkozatában „mentette a menthetőt”, amikor elismerte, hogy a kormány „az elkerülhetetlen gazdasági intézkedéseket nem kellő egyeztetés után és nem kellő körültekintéssel hozta nyilvánosságra.”<sup>56</sup> Ugyanakkor kiderült az is a nyilatkozatból, hogy miközben továbbra is támogatják a kormányt, mivel az a törvényesség talaján áll, a válsághelyzetért más politikai erőket is felelősnek tekintenek. Miközben megértik az állampolgárok elégedetlenségét, elítélik hogy azt „bizonyos csoportok” a kormánnyal szembeni nyomásgyakorlásra kívánják felhasználni. A nyilatkozat nem utal kimondottan összeesküvés-elméletre, ám néhány homályosabb mondat kétségeket ébreszthet, hogy nem sugall e hasonlót: *„Fel kell tennünk a kérdést, hogy kinek az érdekét szolgálja mindez. Kinek az érdeke*

---

<sup>55</sup> Hegedűs Zsuzsa: *Miért lettem akcionalista?* In.: Kritika. 1992/9.

<sup>56</sup> Magyar Hírlap 1990. október. 27.

az, hogy az egész ország elveszíti a nemzetközi tőke bizalmát, kinek az érdeke az, hogy a legfontosabb kérdéseket ezután még nehezebb legyen megoldani, kinek az érdeke, hogy még mélyebbre kerüljön a társadalom.”<sup>57</sup> Fontos megemlíteni, hogy Csurka István nyilatkozatában már nem hagy kétséget afelől, hogy ő az események mögött „szervezett ellenforradalmi erő” tevékenységét látja, igaz elismeri a kormány hibáját is. Véleménye szerint az átalakulásokhoz áldozatokra van szükség, de pillanatnyilag a társadalom több áldozatot nem képes viselni.<sup>58</sup> Az MDF parlamenti képviselőcsoportja jóval határozottabb nyilatkozatot<sup>59</sup> tett közzé a hétfői lapokban. Erre nyilván az adott lehetőséget, hogy ekkora már jóval pontosabban fel lehetett mérni a politikai viszonyokat. A nyilatkozat elsősorban az SZDSZ-t és az MSZP-t támadta, a tiltakozókkal szemben azonban viszonylagos megértést tanúsított. A két ellenzéki pártot a törvényes parlamenti demokrácia elleni támadással vádolta, mivel azok „teljes közösséget vállaltak a magánfuvarozók akciójával.” A maga módján ez a vád teljesen érthető az SZDSZ-szel szemben, azonban kérdéses hogy MSZP-vel szemben mivel volt mindez alátámasztható. A nyilatkozat kísérletet tett mind a mellett arra is, hogy a kormány legitimitását erősítse, amikor az ország viszonylag nyugodt légkörét közvetve a kormány iránti bizalommal magyarázta. Teljesebbé válik a kép, ha itt említést teszünk Lezsák Sándor, a sajtóban is megjelent, értékeléséről. Szerinte „az elmúlt napok eseményei mögött egy nagykoalíció, az MSZMP, az MSZP, és az SZDSZ bizonyos körei állnak.”<sup>60</sup> Fontos hozzátenni azonban, hogy az „összesküvés-elmélet” ilyen nyílt megfogalmazását nem az egész lakossághoz, hanem a kormánypárti tüntetőkhöz szánta. A későbbiekben a nyilatkozatok egy külön vonulata foglalkozott a köztársasági elnök szerepének megítélésével. Csengey Dénes és Kónya Imre is elítélte Göncz Árpádot, amiért szerintük túllépve hatáskörét, megakadályozta a kormány és a taxisok kompromisszumos megállapodását, és nem hangsúlyozta az akció törvénytelen jellegét.<sup>61</sup>

A „pártos állásfoglalások” közül talán az SZDSZ nyilatkozatát<sup>62</sup> előzhette meg a legnagyobb várakozás, talán még az MDF nyilatkozatát is beleértve. A

---

<sup>57</sup> Magyar Hírlap 1990. október. 27.

<sup>58</sup> Népszabadság. 1990. október 27. Különszám

<sup>59</sup> Magyar Nemzet. 1990. október 29.

<sup>60</sup> Magyar Hírlap. 1990. október 27.

<sup>61</sup> Magyar Nemzet. 1990 október 29., Interjú Kónya Imrével, Népszabadság. 1990. 10. 29.

<sup>62</sup> Magyar Hírlap 1990. október. 27.

legnagyobb kérdés az volt, hogy mire és mennyire kívánja az SZDSZ felhasználni a kormányellenes tiltakozásokat. Az állásfoglalás, ahogyan azt a legnagyobb ellenzéki párttól várni lehetett, hosszan sorolta a kormány hibáit: az áremelést hosszan halogatták és előkészítés nélkül vezették be, a kormány képtelen az ország gazdasági válságával megbirkózni, valamint a válságkezelésre is képtelen. A kormány erőszakkal való fenyegetőzését is külön kiemelte. Kis János hangsúlyozta e mellett, hogy hiba volt nem tájékoztatni a lakosságot az ország gazdasági állapotáról.<sup>63</sup> A legkomolyabb kijelentés pedig kétség kívül az volt, hogy a kormány alkalmatlanságát hangsúlyozva megállapították: „Az országnak haladéktalanul felkészült, a lakosság bizalmát megszerezni képes kormányra van szüksége...”<sup>64</sup> E kijelentések után azonban újságírói kérdésre kiderült, hogy az SZDSZ a kormánynak haladékot biztosítva, nem készült azonnali bizalmatlansági indítvány benyújtására. Azt, hogy ezt az SZDSZ politikusai méltányosságból, vagy csupán a konstruktív bizalmatlansági indítvány alkotmányos nehézségei miatt nem tették meg, nem lehet biztosan tudni. Kommunikációs szempontból azonban egyértelműen érzékelhető volt, hogy az SZDSZ bármennyire is elszánt ellenzéke a kormánynak, nem fogja végsőkéig élezni a konfliktust. Kis János és Pető Iván nyilatkozatában pontosan rögzítette, hogy milyen intézkedéseket vár a kormánytól: vagy meghátrálnak és visszavonják az áremelésre vonatkozó intézkedésüket, vagy átalakítják a kormányt. A kormányátalakítással kapcsolatban minimumnak tekintették a gazdasági posztokon, valamint a belügyi tárcánál történő változásokat. Miközben tehát a kormány politikai bukásáról beszéltek az SZDSZ vezető politikusai, hagytak „egérutat” a menekülésre. Az SZDSZ nyilatkozatában közölt feltételek gyakorlatilag a kormány számára a következőket jelentették: a konfliktusból eredően ezek a legsúlyosabb következmények, amelyekkel számolniuk kell. Amennyiben a válság nem súlyosbodik, politikájuk legfőbb célja az lehet, hogy a fent közölt feltételeknél, a lehetőség szerint minél kisebb veszteségeket kelljen elszenvedni. A kormányt fenyegető „kockázat” az SZDSZ részéről tovább csökkent, miután az újabb nyilatkozatokból egyre világosabban kiderült, hogy nem kívánnak kormányválságot előidézni. Kemény bírálataik ekkor már csupán a kormány tevékenységének befolyásolására irányult, illetve bizonyos

---

<sup>63</sup> Népszabadság 1990. október 27.

<sup>64</sup> Népszabadság 1990. október 27.

személyi változásokat kívántak elérni. Természetes módon igyekeztek védelmükbe venni a köztársasági elnököt is a támadásokkal szemben.

Ha figyelembe vesszük Független Kisgazdapárt különleges helyzetét a kormánykoalícióban belül, talán nem is volt különösen meglepő a reakciója a válságra. Torgyán József, ugyan csak mint az FKgP akkori főügyésze nyilatkozott<sup>65</sup>, saját akkori meglátása szerint azonban úgy vélte, hogy az a kisgazdapárt hivatalos álláspontját is híven tükrözni fogja. Egy mérsékeltebb ellenzéki párt kritikájának beillő támadást intézett Torgyán a kormány ellen. Az áremeléssel kapcsolatos döntésért sem vállalt felelősséget, mivel annak meghozásában, a többi kormánypárti frakcióhoz hasonlóan, az FKgP sem vett részt. Mindez részben indokolja Torgyán részéről az ellenzéki magatartást, aminek egyes jeleit az MDF nyilatkozatában is fel lehet fedezni. A döntés meghozásának módját Torgyán „pártállaminak”, míg az áremelést magát időpontjában és mértékében is elhibázottnak nevezte. Miközben elismerte az áremelés elkerülhetetlenségét, a leghatározottabban támadta az erőszakos rendőri fellépésre tett célzásokat a kormány részéről. Torgyán József „ellenzékiége” azonban csak idáig terjedt és a „kritikai észrevételeken” túl nem fenyegetett komolyabb következményekkel.<sup>66</sup> Torgyán nyilatkozatához képest azonban teljesen ellentétes volt mindaz, amit Nagy Ferenc József pártelnök a Kisgazdapárt politikai bizottságának tanácskozása alapján mondott.<sup>67</sup> Ő ugyanis abból, hogy a taxisok a megbízottjaik által aláírt megállapodást sem fogadták el, arra a következtetésre jutott, hogy a kormány egy jól átgondolt és megszervezett puccskísérlettel áll szemben. A nyilatkozat azonban értelmezhetetlenné válik a következő mondatok ellentmondásai miatt: *„Az azonban elgondolkodtat, hogy a demonstrálók most már a saját megbízottjuk által aláírt megállapodást sem fogadják el. Ez azt bizonyítja, hogy itt egy jól átgondolt és megszervezett puccskísérletről van szó. A Kisgazdapárt ennek ellenére változatlanul a kormánykoalíció fenntartása mellett áll ki. Ugyanakkor a kormány és a saját mulasztásunknak tartjuk, hogy nem számoltattuk el azokat, akik idejuttatták az országot. Ugyanis a mi kormányunkon csapódott le az elmúlt negyven év minden gondja-baja, amiért nem minket terhel a felelősség. A benzinárak pedig tényleg*

---

<sup>65</sup> Népszabadság. 1990 október 27.

<sup>66</sup> A Független Kisgazdapárt politikai bizottsági ülésén mindössze egy javaslatot kívánt a kormány elé terjeszteni, ami a lakossági igények fokozottabb figyelembe vételét kérte volna.

<sup>67</sup> Népszabadság. 1990. október 27. Különszám.



*magasak, főleg ha az alacsony magyar fizetésekhez viszonyítjuk. Ennek ellentételezésére, valamiféle kompenzációkra kell törekedni.*<sup>68</sup> Miközben érthetetlen, hogy minek ellenére támogatják továbbra is a kormányt, bizonyos hogy Torgyánnal ellentétben, semmilyen releváns mulasztását nem ismeri el a kormánynak, és nem említi semmiféle összefüggést a magas benzinárak és a tiltakozás között.

A szocialisták nagy fokú higgadtsággal, és a párt elszigeteltségéből következő visszafogottsággal nyilatkoztak az eseményekről.<sup>69</sup> Tárgyszerűsége törekedve értékeli a benzináremelés társadalomra gyakorolt hatásait és felsorolják a kormány „mulasztásait”. A kormány áremelésre vonatkozó indoklását elfogadhatatlannak tekintik, mivel szerintük az „nem tekinthető a kiváltságosokra rótt tehernek.” A legfőbb mulasztásnak az áremelés előtti egyeztetések elmaradását tekintették. Közvetlen módon más „elmarasztalást” nem is tett a nyilatkozat. A taxisokkal kapcsolatban csak arra tett utalást, hogy érzékelhető szimpátiát élvezhetnek az országban. Gyakorlatilag a részükről nem utalnak sem megértésre, sem szimpátiára a taxisokkal szemben (igaz az ellenkezőjére sem). A Szocialista Párt második jelentősebb megnyilvánulása már nagyobb önbizalmat mutat, amikor csatlakozik a köztársasági elnök javaslatához.<sup>70</sup> Ekkor már maguk is szorgalmazzák az Országgyűlés bevonását a válságkezelésbe. A visszafogottság és a tiltakozókkal szembeni távolságtartás azonban még ekkor is uralkodó.

Viszonylag későn, de talán pont ebből adódóan nagy megfontoltsággal reagált az eseményekre a Fidesz. Nyilatkozatuk közzététele előtt egyeztetett a párt országos választmánya és a parlamenti frakció. Álláspontjukat ezután együttesen hozták nyilvánosságra.<sup>71</sup> Bár nagyon határozottan (igaz túlzottan általánosan) ítélték el a kormány eddigi tevékenységét, határozottan kiálltak a válság gyors rendezése mellett és a kormány megbuktatásával szemben. Ugyanakkor kifejezték, hogy a válság után szükséges lesz a politikai és személyes konzekvenciák levonása. Meglepő módon külön elítélték azokat a politikai erőket, amelyek ezzel szemben nem törekednek a kormányválság megszüntetésére. Ezt a kitételezt egyértelműen az SZDSZ-nek címezték. Meglehetősen konzekvens a Fidesz álláspontja, miután a

---

<sup>68</sup> Népszabadság. 1990. október 27. Különszám.

<sup>69</sup> Magyar Nemzet. 1990. október 27.

<sup>70</sup> Népszabadság. 1990. október 27. Különszám.

<sup>71</sup> Magyar Nemzet. 1990. október 29.

nyilatkozat második felében a párt tagjait, támogatóit és az egész lakosságot is arra kéri, hogy segítsék elő a konfliktushelyzetek megoldását és törekedjenek a feszültség csökkentésére.

A Fideszhez hasonlóan a Kereszténydemokrata Néppárt is csak meglehetősen későn reagált az eseményekre. A kormánykoalíció legkisebb pártját azonban az eseményekre való nagyobb rálátás nem egy megfontolt, higgadt állásfoglalásra sarkallta, hanem egy maximálisan legalista és ilyen módon radikális nyilatkozat megtételére.<sup>72</sup> Az összes párt közül egyedülként a KDNP nem említ bármiféle megértést a taxisokkal szemben. Igaz, ezáltal elvileg nem konfrontálódik a lakosság nagy részével, mivel szerinte itt csak a taxisok tiltakozásáról van szó. Miközben tehát sem megértést nem mutat, sem a tiltakozás társadalmi támogatottságát nem ismeri el, szigorúan jogi szempontból vizsgálja a tiltakozás érvényességét. A törvénytelen érdekérvényesítést annak hátrányos gazdasági következményei és az „emberek személyes szabadságát sértő” oldaláról támadja. Ennek megfelelően felelőtlenséggel vádolja a tiltakozás pártjára álló politikai erőket és felkéri őket a lakossággal egyetemben, hogy álljanak az alkotmányos rend oldalára.

A parlamenten kívüli pártok, valamint a szakszervezetek és a társadalmi szerveződések nagyjából hasonló módon reagáltak a taxisblokádra. Általában valamilyen módon elítélték a kormányt intézkedéseiért, és azt alkalmatlan, vagy elégtelen gazdaságpolitika folytatásával vádolták meg. Ilyen tartalmú állásfoglalást tett közzé a Vállalkozók Pártja, a SZDP szakszervezeti frakciója, a Mezőgazdasági, Erdészeti és Vízgazdálkodási Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége, a Munkástanácsok Országos Szövetsége, a Baloldali Ifjúsági Társulás, a Vállalkozók Országos Szövetsége, a Független Szakszervezetek Demokratikus Ligája, a Bányaiipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége, valamint az Ipartestületek Országos Szövetsége.<sup>73</sup> Különösen nagy hangsúlyt kapott a Független Rendőrszakszervezet állásfoglalása, mely több irányban is befolyásolta a válságot.<sup>74</sup> A pár mondatos nyilatkozat kifejezi a szakszervezet érzelmi azonosulását a tiltakozókkal, de kijelenti azt is, hogy a közrendet és a közbiztonságot a rendőrség

---

<sup>72</sup> Magyar Nemzet. 1990. október 29.

<sup>73</sup> Népszabadság 1990. október 27.

<sup>74</sup> Esti Kurír. 1990. október 27.

továbbra is fenn kívánja tartani. A válság megoldását azonban nem vállalja magára, mivel az a döntéshozókat terheli. Ez a közlemény mind a kormány, mind pedig a tiltakozók számára egyértelművé tette, hogy nem csak Barna Sándor főkapitányon múlik, hogy a kormány nem számíthat a rendőrség együttműködésére.

A kisebb pártok közül néhány, olyan gondolatokat is felvetett, melyek a parlamenti pártok állásfoglalásai között nem jelentek meg. Ezen gondolatok közül néhány egyszerűen politikai okok miatt nem került a parlamenti pártok látókörébe, míg mások jelentősebb relevanciával bíró pártoknál szóba sem kerülhettek. Az Agrárszövetség elnöksége miközben hangsúlyozta, hogy az áremelés az egész társadalmat sújtja, kiemelte a mezőgazdaságra gyakorolt negatív hatásokat is. Ugyanakkor felkérte a mezőgazdasági termelőket, hogy ne lépjenek sztrájkba. Érdekes volt a Független Magyar Demokrata Párt nyilatkozata; miközben kifejezte örömét avval kapcsolatban, hogy a rendőrség nem volt hajlandó erőszakot alkalmazni a tüntetőkkel szemben, szorgalmazta azt is, hogy a közlekedés megbénításáért vonják le a konzekvenciákat a felelősökkel szemben. Végül pedig azt is szükségesnek látta, hogy a kormány függessze fel a benzináremelésre vonatkozó intézkedését.<sup>75</sup> Az összes párt közül a legkomolyabb támadást a Munkáspárt intézte a kormány ellen. Gyakorlatilag a kormányt lemondásra szólították fel, amit elsősorban az erőszakkal való fenyegetés vádjával indokoltak. Az erőszak alkalmazásának elítélésével ugyanakkor a tüntetőket is önmérsékletre és nyugalomra intették.<sup>76</sup> A Munkáspárt legérdekesebb lépése azonban egyértelműen az volt, hogy javaslatot tett arra, hogy a köztársasági elnök mellett alakuljon meg a Köztársasági Nemzeti Konzultatív Tanács. Mindezt azzal indokolták, hogy Göncz Árpád az „egyetlen tényleges súllyal rendelkező személyiség a magyar politikai életben.”<sup>77</sup>

#### **4. Közvélemény-kutatások és a taxisbloká**

Az előző fejezet vizsgálatai során több következtetést is levonhattunk a közvélemény blokádról alkotott véleményéről, valamint a sajtó közvéleményre gyakorolt hatásairól. A közvélemény-kutatási adatok segítségével, függetlenül attól,

---

<sup>75</sup> Népszabadság. 1990. október 27.

<sup>76</sup> Népszabadság. 1990. október 27. Különszám.

<sup>77</sup> Népszabadság. 1990. október 27. Különszám.

hogy mit gondolunk a média közvélemény-formáló szerepéről, megállapíthatjuk hogy milyen képzetek alakultak ki a társadalomban az eseményekkel kapcsolatban. A közvetlenül a blokád után elvégzett, meglehetősen szakszerű közvélemény-kutatások valóban lehetőséget biztosítanak arra, hogy az események lecsapódásait (output) feltérképezzük,<sup>78</sup> míg a 90-ben végzett egyéb politikai közvélemény-kutatások részben ezek pontosabb megértését, részben pedig a kiváltó okok (input) eredeteinek fellelését segítik.

#### 4.1. A közvélemény blokád-értékelése

Az egyik legizgalmasabb kérdése a taxisblokádnak, hogy a választásokon passzív társadalom milyen mértékben mobilizálódott az események során. Elterjedt vélemény mind az általam is bemutatott szakirodalomban, és kisebb részben a sajtóban is, hogy amire a pártok képtelenek voltak, azt a taxisoknak sikerült elérnie. Többek közt Szelényi Iván is azon a véleményen van, hogy a választások során „közönyösnek tűnő ország egyik óráról a másikra politikailag mobilizálódott, barikádokat épített s a barikádokon élénk kevés, kevés kivételtől eltekintve higgadt hangú s jól informált politikai és gazdaság-politikai vitákat folytatott.”<sup>79</sup> Evvel a nézettel, a már úgyszintén idézett Körösényi András vitatkozott.<sup>80</sup> Az adatok valóban azt mutatják, hogy az ország mobilizálódása nem, vagy csak nagyon képletesen következett be. Lelkesedéssel, vagy örömmel csupán a megkérdezettek 13%-a, míg dühösen, vagy méltatlankodva 20%-a fogadta a blokádot. A megkérdezettek kétharmada ennél passzívan (rokonszenvvel, közömbösen, vagy beletörődéssel) reagált. Azonban Körösényinek is csak ebben van igaza, hiszen az ő értelmezésében a taxisok iránti szimpátiára vonatkozó adatok csak azt mutatják, hogy a lakosság nem örült az áremelésnek. Ugyanakkor egyértelműen kiderül az adatokból, hogy a megkérdezettek többsége (55%),<sup>81</sup> ha passzívan is, de egyértelműen a blokádot is támogatja, és nem csak elégedetlen az áremeléssel.

---

<sup>78</sup> Magyar Közvélemény-kutató Intézet: *A taxis-blokád*. In.: Magyarország Politikai Évkönyve 1991. Budapest. 1991.

<sup>79</sup> Szelényi Iván: *Demokrácia, legitímáció és polgári engedetlenség*. In.: Szelényi Iván: *A posztkommunista átmenet társadalmi konfliktusai*. Budapest, 1992.

<sup>80</sup> Körösényi András: *Kormányozhatatlanság, vagy legitímációs válság?* Magyar Nemzet. 1991. január 17.

<sup>81</sup> E mellett a megkérdezettek 12%-a közömbös és 34%-a valamilyen módon negatív hozzáállású (beletörődő 14% , méltatlankodó 12% , vagy dühös 8%).

Fontos e mellett megjegyezni azt is, hogy a megkérdezettek igen nagy aránya<sup>82</sup> vélte úgy, hogy az emberek többsége higgadtan fogadta a nehézségeket. Szabó Máté munkájában ugyanis azt állította, hogy a „kipróbált” demokráciákkal ellentétben nálunk, mind a békés polgárok, mind pedig az államhatalom, az erőszakos tiltakozás kisebb mértékét is nehezebben viselik el.<sup>83</sup> A közvélemény-kutatási adatok tehát ellentmondani látszanak e megállapításnak, ugyanis bár lehetséges, hogy a blokádkor a lakosság jobban félt az erőszakos következményektől, mint amennyire nyugaton féltek volna, de e félelmek ellenére sem viselték nehezen a tiltakozást.

A leginkább ismertté váló diagramm kissé félrevezetővé vált a későbbi feldolgozások során. Érthető módon az említett Népszabadság-cikk<sup>84</sup> azt a diagrammot közölte le címlapján, amelyik az „*Ön szerint az emberek többsége inkább a kormány, vagy inkább a taxisok oldalán állt?*” kérdésre mutatta meg a válaszadók véleményeloszlását. Az eredmény ugyanis rendkívül látványos volt. A megkérdezettek 78%-a úgy látta, hogy a többség a taxisok oldalán állt.<sup>85</sup> Számos szerző vélhetőleg ezt az elemzést értette félre, amikor ugyanilyen támogatottságot vélt a blokádk mögött. Ez az elemzés ugyan azon az elven működik, mint az amelyik azt szokta kérdezni: *Ha most vasárnap lennének a választások, ön szerint melyik párt nyerné a választásokat?* Erre a kérdésre általában sokkal kiegyensúlyozatlanabb eredmény szokott születni, mint arra amikor megkérdezik, hogy melyik pártot választaná. Az eredmény tehát látványos volt, de félreértést eredményezhetett, ami természetesen nem az MKKI, hanem inkább a Népszabadság hibája volt. Az eredmény ugyanakkor kitűnően megmutatta, hogy a lakosság milyen közhangulatot érzékelt.

Az MKKI vizsgálatait közt arra is választ keresett, hogy a megkérdezettek egyetértenek-e azzal a megállapítással, hogy a *taxisok csak saját érdekeiket nézték*, illetve hogy *a taxisok az egész ország véleményét képviselték*. Bár már a fent említett kérdésekből számítani lehetett az eredményre, több szempontból is hasznos volt ennek a kérdésnek a feltétele. Egyrészt azért, mert mind a kormány, mind pedig a

---

<sup>82</sup> A megkérdezettek 82%-a egyetértett, míg 10%-a nem értett egyet azzal az állítással, hogy az emberek higgadtan viselték a nehézségeket.

<sup>83</sup> Szabó Máté: *Társadalmi mozgalmak és politikai tiltakozás*. Villányi úti könyvek 13. Politikatudományi sorozat 9. Budapest, 1998. 58. o.

<sup>84</sup> Bíró Lajos, Karajánnisz Manolisz: „*Tisztító vihar...?*” Népszabadság. 1990. november 3.

<sup>85</sup> A megkérdezettek 15%-a szerint az emberek többsége senkinek sem állt az oldalán, míg 7% látta úgy, hogy a kormány oldalán állt a többség.

taxisok sokáig olyan politikát folytattak, mely pont az erre a kérdésre adott választ kívánta befolyásolni. Másrészt azért, mert ebből adódóan nagyobb megalapozottsággal lehet eldönteni, hogy a tiltakozás polgári engedetlenség volt, vagy nem. A két említett kérdést megközelítőleg egymás reciprokának tekinthetjük, a következtetés így együtt is levonható. A megkérdezettek több mint 80%-a nem értett egyet azzal, hogy a taxisok csak saját érdekeiket nézték.<sup>86</sup> Egyrészt tehát vagy nem ismerte fel jól a kormány a tiltakozás mögött álló társadalmi támogatottságot, vagy ha felismerte nem volt sikeres az ennek a helyzetnek a megváltoztatására tett politikai kísérlet. A már korábban említett módon több szerző is többek között attól a „poweri elvtől” tette függővé a tiltakozás polgári engedetlenségnek minősítését, amely szerint a tiltakozásnak mások jogaira, önzetlenül kell irányulnia. A közvélemény-kutatási adatok tehát ezt az önzetlenséget igazolják.

Ahogy már említettem a konfliktus egyedüli hordozója a válság alatt a kormány volt a politikai rendszer aktorai közül. Ezen a helyzeten, bár nem volt előnyös a kormánynak, nem tudott változtatni (igaz nem is törekedett rá túlzottan). Érdekes azonban, hogy a közvélemény-kutatási adatok azt bizonyították, hogy lakosság sem igazán tartotta szükségesnek más szereplők bevonását a válság megoldásába. Az, hogy a rendőrség és különösen a katonaság bevonását nem kívánta a megkérdezettek túlnyomó többsége,<sup>87</sup> Kéri László már idézett művében<sup>88</sup> mindezt azzal magyarázta, hogy bár „*Senki sem mondta ki, de a levegőben ott lógott, hogy semmiképpen sem szabad vérnek folynia. Négy évtized múltán is ott ült még az újabb generációk lelkében is a szorongató félelem: nem tudni, hogy mi lenne a vége annak, ha egyszer megszólalnának a fegyverek.*” A parlament, az ellenzéki pártok és a köztársasági elnök bevonásának szükségességében nagyjából fele-fele arányban megosztott a társadalom.<sup>89</sup> Bár ezek a politikai intézmények jelentősen magasabb támogatottságot kaptak ebben a tekintetben, mint az erősszakszervezetek, azok eredményei mégsem tekinthetők túlzottan jónak. Miközben a régebbi demokráciákban ezeknek az intézményeknek a bevonása (különösen a parlamenté és a köztársasági elnöké) az ilyen típusú konfliktusokba bevettnek tekinthető, Magyarországon ez 1990-ben még egyáltalán nem volt így. Ez a jelenség igazolja

---

<sup>86</sup> A megkérdezettek 15%-a igaznak tartotta az állítást, míg 2% nem tudott erre a kérdésre válaszolni.

<sup>87</sup> A rendőrség bevonását 82%, míg a katonaság bevonását 95% utasította el.

<sup>88</sup> Kéri László: *Tíz év próbaidő*. Budapest, 1998.

<sup>89</sup> A parlament bevonását 41%, az ellenzéki pártok bevonását 49%, míg a köztársasági elnök bevonását 47% tartotta szükségesnek.

azt a feltevést, miszerint bizalmatlanság állt fent a politikai intézményekkel és a politikai elittel szemben, ami gyakorlatilag legitimációs válságot is eredményezett (nem csak a kormánnyal szemben). Látható azonban az is, hogy nem csak Szelényi Iván és Hegedűs Zsuzsa állítása igazolódna e felmérés által, hanem Szabó Máté „rövidzárlat-elmélete” is. A lakosság ugyanis láthatóan nem hitt abban, hogy a jelenlegi intézményrendszer és a politikai elit fel tudná oldani a taxisblokádból eredő válságot, mint ahogyan pár nappal korábban nem hitt abban sem, hogy segítségükkel válság nélkül meg lehet oldani a gazdasági krízist. Így következett be elkerülhetetlenül a „rövidzárlat”, de így nem volt bizakodás abban sem, hogy az elit és rendszer alkalmas az „áramszerelésre”.

A blokáddal kapcsolatban feltett kérdésekre adott válaszok jelentős koherenciát mutatnak. A kormány tevékenységével kapcsolatban teljes következetességgel negatív benyomások uralkodnak a válaszokon. A tárgyalásokon mutatott felelősségérzet, szakszerűség, következetesség és a megegyezésre törekvés esetében is úgy gondolták a válaszadók, hogy e (pozitív) magatartásformák mindegyike sokkal jobban (és nagyjából ugyan olyan mértékben) jellemezte a munkavállalókat és a munkáltatókat, mint a kormányt. Legkevésbé a kormány felelősségérzetét vitatták (igaz ezt is nagymértékben).<sup>90</sup>A két fél között relatíve kisebb különbséget a szakszerűség tekintetében láttak a megkérdezettek. A bizalom szempontjából ezek az adatok is csak megerősítik a korábbi következtetéseket. Izgalmas lett volna megtudni, hogy ebben a tekintetben az ellenzéktől milyen magatartásformákra számítottak volna. Ennek segítségével pontosabban megállapítható lenne, hogy ez a fajta bizalmatlanság mennyire irányult csupán a kormány, vagy az egész politikai elit ellen.

Erre a kérdésre nem kapunk biztos választ a felmérés azon szakaszának segítségével sem, mely arra kereste a választ, hogy a megkérdezettek mely szereplőket tekintették a válság megoldásában pozitívnak, és melyeket negatívnak. Leginkább azért nem, mert ellenzéki politikusokra érthető módon nem tették fel a kérdést<sup>91</sup>. A négy kormánypárti politikus negatív eredménye mellett az MDF-es

---

<sup>90</sup> A megkérdezettek 32%-a gondolta úgy, hogy a kormányt egyáltalán nem jellemezte felelősségérzet.

<sup>91</sup> Göncz Árpádra vonatkozott a kérdés, de ő nem feltétlenül értelmezhető ellenzéki politikusnak.

Palotás János kimagaslóan pozitív eredménye<sup>92</sup> azt mutatja, hogy a párthovatartozás ekkor még nem predesztinálta olyan mértékben az eredményeket, mint később. Ha figyelembe vesszük e mellett Palotás János elismerő külföldi megítélését<sup>93</sup> láthatjuk, hogy létezett olyan eredményes alternatívája a kormány politikájának, amelyet elvileg a kormánypártok más szereplői is folytathattak volna. Horváth Balázs és Bod Péter Ákos minisztereket, valamint kisebb mértékben Rabár Ferencet ítélték meg a megkérdezettek negatív szereplőknek az eseményekben. Antall József csak egészen kis mértékben „szenvetde meg” népszerűségében a blokádot, ami azt bizonyítja, hogy a megkérdezettek némiképpen sikerült differenciálni a kormány egyes szereplőinek felelőségét.

#### 4.2. A közvélemény vélekedése a politikáról és a demokráciáról

Az 1990-es év folyamán az MKKI több olyan felmérést végzett, mely a közvélemény politikai változásokhoz, az új politikai rendszerhez való viszonyulását vizsgálta.<sup>94</sup> Fontos megvizsgálni, hogy a kutatásokból származó adatok mennyiben támasztják alá azokat a vélekedéseket, melyek különböző módon kívánták magyarázni a taxisblokádjelenséget.

A politika iránti bizalmatlanság, melyet a fent említett, taxisblokáddal kapcsolatosan végzett közvélemény-kutatási adatok is igazoltak, korábbi vizsgálatok is képesek alátámasztani. Ezekből az adatokból ugyanis az derült ki, hogy az emberek csupán elméleti szinten helyeselték a rendszerváltással bekövetkezett politikai változásokat, míg azoknak a mindennapokban megjelenő gyakorlatát sokan terhesnek és fárasztónak érezték.<sup>95</sup> Ebbe a képbe illett az is, hogy bonyolultabbnak érezték a politikát, amiben szerintük nehéz volt eligazodni. A január végén és február elején végzett felmérés is azt mutatta, hogy a bizonytalanságot jórészt az informáltság hiánya okozta. Rendkívül sokan (84%) vélték úgy, hogy *a legtöbb*

---

<sup>92</sup> A -100 és +100 pont közötti átlagos pontértéke +83 pont Palotás Jánosnak, ezzel ő a legpozitívabbra értékelt szereplő a megkérdezettek között.

<sup>93</sup> Aczél Endre: *Semmi rokonszenv a kormánnyal – avagy: miként látta a külföld az eseményeket?* In.: *Volt egyszer egy blokádjelenség*. Budapest, 1995.

<sup>94</sup> Biró Lajos, Karajánnisz Manolisz, Polonyi Gábor, Závecz Tibor, Bokor Ágnes: *A politikai közvélemény 1990-ben*. In.: Magyarország Politikai Évkönyve 1991. Budapest, 1991.

<sup>95</sup> A megkérdezettek 53%-a gondolja azt, hogy a sok politizálás a munka rovására megy, 52% azt hogy fontos dolgok helyett lényegtelen kérdésekről vitatkoznak.



*ember taláalomra fog majd szavazni, mert nem ismeri a pártokat.*<sup>96</sup> Ugyanakkor a bizonytalanság érzése mellett nem elhanyagolható mértékű bizalmatlanság is jelentkezett a politikai elittel szemben: 42% gondolta úgy, hogy *bármelyik párt nyer is a választáson, biztos nem fogja teljesíteni korábbi ígéreteit.* Az állampolgárok politikába való beleszólásának lehetőségét ennek megfelelően megosztottan látta a lakosság.<sup>97</sup> Az adatokból tehát egyértelműen kiderül, hogy igen sokan semmilyen lényeges különbséget nem láttak az egyes pártok között és ugyanígy a szkeptikus várakozásaik is jórészt függetlenek voltak a pártoktól. A bizalmatlanság tehát már a tavaszi választások előtt is általános volt a politikai elittel szemben. Más adatok azonban azt mutatják,<sup>98</sup> hogy ez a szint is előrelépés a korábbi pártszimpátia-arányokhoz viszonyítva. 1989 novemberéhez képest ugyanis 1990 februárjára 20%-al nőtt azok aránya, akik úgy érezték, hogy valamelyik párt közelebb áll hozzájuk. Az 50% fölötti aránnyal pedig megközelítettük a stabil demokráciák pártszimpátia-mutatóit.

Fontos még kitérni a politika iránti érdeklődés és a politikával kapcsolatos ismeretek közti összefüggésekre. A már ismertetett adatok alapján kitűnt, hogy csupán elméleti síkon tartották az emberek fontosnak a rendszerváltással kapcsolatban bekövetkezett politikai (magatartásforma-) változásokat. Ezzel párhuzamosan bizonyos kutatások szerint a politikai érdeklődés fokozódásáról is beszélhetünk. Ezt azonban vagy úgy kell értelmezni, hogy egy nagyon alacsony szintről emelkedett egy abszolút mértékében még mindig alacsony szintre a politikai érdeklődés, vagy ez a változás is csupán elméleti síkon jelentkezett. (Az előbbi feltevés valószínűségét erősíti az említett pártszimpátia-mutatók emelkedése). A vizsgálatok arra mutattak rá, hogy miközben 91% gondolta úgy, hogy az emberek többet beszélgetnek a politikáról, 82% hogy érdekesebb lett a politika, és 58% hogy jobban érdekli a politika, mint öt évvel azelőtt. Ugyanakkor június közepén csupán a megkérdezetteknek a 32%-a tudta, hogy mely pártok kerültek be a parlamentbe és mindössze 20% hogy melyek kerültek a kormányba. Ezek mellett az adatok mellett különösen figyelemre méltó Hegedűs Zsuzsa azon vizsgálata, amely arra mutatott

---

<sup>96</sup> A megkérdezettek 86%-a szerint lett bonyolultabb a politika, míg 80% szerint nehéz abban eligazodni.

<sup>97</sup> Miközben 73% úgy gondolta, hogy az emberek jobban beleszólhatnak majd a politikába, csak 42% értett egyet azzal, hogy az egyszerű embere is befolyásolhatják a politikát.

<sup>98</sup> Bruszt László, Simon János: *A „választások éve” a közvélemény-kutatások tükrében.* In.: Magyarország Politikai Évkönyve 1991. Budapest. 1991.

rá, hogy taxisok tisztán felismerték azt a problémát, hogy az emberek nem látták a különbségeket a pártok között a választások idején.<sup>99</sup> Ezek alapján ők két választás megtartását tartottak volna jónak: az elsőt csak a rendszerváltásról szavaztak volna a polgárok és szakértői kormány jött volna létre, míg egy későbbi időpontban szavaztak volna párokra az emberek (miután azok jellegzetességeit már megismerték).

Egyes vizsgálatok arra utalnak, hogy a parlamenti választások után a politikai érdeklődés és a pártszimpátia egyaránt csökkent. A már említett pártszimpátia-kutatások ugyanis azt mutatják, hogy 1990 februárja és novembere között a korábbi növekedés a visszájára fordult.<sup>100</sup> Ezt részben a gyors gazdasági javulás elmaradása miatt kialakult csalódottsággal magyarázzák.<sup>101</sup> (Ezt a magyarázatot a közvélemény-kutatási adatok egyértelműen nem támasztják alá.)<sup>102</sup> Vélhetően a politikai érdeklődés és a pártszimpátia csökkenése együtt járt a bizalom csökkenésével is. Ez pedig jelentős mértékben hathatott az önkormányzati választások után bekövetkezett taxis-tiltakozásra. Figyelemre méltó ugyanakkor az is, hogy amint arra már a médiával kapcsolatban utaltam egyetlen politikai aktor sem látta előre a blokádot. Ez a megállapítás a felmérések alapján igaznak tűnik a közvéleményre is. Az emberek többsége ugyanis egyáltalán nem gondolta úgy, hogy a vállalkozók elégedetlenek lettek volna az akkori helyzettel. Ez persze nem jelenti azt, hogy a lakosság egyáltalán nem számított valamilyen tiltakozásra, de a vállalkozók, vagy azon belül a fuvarozók elégedetlensége semmilyen ilyen adat nem utalt.

Igazolódik Bozóki Andrásnak az a megállapítása, mely szerint a pártok inkább stabilizáló funkciót képesek betölteni, míg a mozgalmak mobilizáló funkciót. A pártpreferencia-vizsgálatok ugyanis azt mutatják, hogy a folyamatosan „pártosodó” pártok miközben stabilizálják a politikai életet, egyre vesztenek mobilitásukból és támogatottságukból a parlamenti választások után. Szeptemberre a támogatók száma az összes parlamenti pártnál csökkent. Gyakorlatilag csupán

---

<sup>99</sup> Hegedűs Zsuzsa: *Miért lettem akcionalista?* In.: *Kritika*. 1992/9.

<sup>100</sup> Bruszt László, Simon János: *A „választások éve” a közvélemény-kutatások tükrében*. In.: Magyarország Politikai Évkönyve 1991. Budapest. 1991.

<sup>101</sup> Biró Lajos, Karajánisz Manolisz, Polonyi Gábor, Závecz Tibor, Bokor Ágnes: *A politikai közvélemény 1990-ben*. In.: Magyarország Politikai Évkönyve 1991. Budapest. 1991.

<sup>102</sup> A megkérdezettek 43% gondolta úgy, hogy bármelyik párt nyer is a választáson, képtelen lesz kivezetni az országot a válságból.

minden második választópolgár tartott ki a márciusi párt-választása mellett. „A Fidesz a nagy nyertese a választások óta eltelt hónapoknak. Mint a legkevésbé pártszerű párt sikerült magához kötnie a pártjukban csalódottakat.”<sup>103</sup> Amennyiben tehát elfogadjuk Bozóki álláspontját, a csalódottságot természetesnek tekinthetjük a pártokkal szemben. Azok ugyanis miközben természetükből adódóan beépültek a politikai intézményrendszerbe, folyamatosan vesztek mozgalmiságukból és mobilizáló képességükből és ez az adott szituációban bizalmatlanságot eredményezett velük szemben. A bizalmatlanság ráadásul még a még a poszt-kommunista országok viszonylatában is magas volt, ami a demokrácia pillanatnyi állásának értékelésében is jelentkezett.<sup>104</sup> Fontos megjegyezni ugyanakkor, hogy miközben általában az állami intézmények, de különösen a politikai intézmények iránt jelentősen megcsappant a bizalom, azok létét, szükségességét valamint értékeit a társadalom egyértelműen elfogadta.<sup>105</sup> A kritika tehát nem a demokrácia, hanem a magyar demokrácia ellen irányult. Ennek megfelelően a taxisblokádnak sem a rendszer ellen irányult, hanem az azzal szembeni kritikaként jelent meg.

## 5. A rendszerváltás és a taxisblokádnak

Számos szakirodalmi blokádeértékelés, újságcikk és közvélemény-kutatási adat vitatkozik egymással a tiltakozás bizonyos kérdéseiről, de abban szinte teljes az egyetértés, a rendszerváltás folyamata a taxisblokádnak idején még korántsem zárult le. Az tiltakozás súlyát tehát leginkább ez adja. A taxisblokádnak arra az időpontra esett, amikor még nem alakult ki a demokratikus tiltakozási kultúra repertoárja.<sup>106</sup> Sem a közvélemény sem a politikai elit nem volt egységes az események megítélésében, amit részben tehát az átalakuló politikai kultúrával, részben azonban direkt politikai tevékenységgel is lehet magyarázni. Kétségtelen azonban az, hogy egy „kipróbált” demokráciában jóval korlátozottabb a pártok mozgástere az ilyen események

---

<sup>103</sup> Biró Lajos, Karajánisz Manolisz, Polonyi Gábor, Závecz Tibor, Bokor Ágnes: *A politikai közvélemény 1990-ben*. In.: Magyarország Politikai Évkönyve 1991. Budapest. 1991.

<sup>104</sup> Három ország összehasonlításában (Magyarország, Csehszlovákia, Bulgária) Magyarországon vallották messze a legtöbben (80%), hogy: *a politikusokban soha nem szabad teljesen megbízni*. Ugyanezen három ország közül Magyarországon jóval kevesebben voltak elégedettek a demokrácia akkori állásával, mint a mások kettőben.

<sup>105</sup> Bruszt László, Simon János: *A „választások éve” a közvélemény-kutatások tükrében*. In.: Magyarország Politikai Évkönyve 1991. Budapest. 1991.

<sup>106</sup> Szabó Máté: *Társadalmi mozgalmak és politikai tiltakozás*. Villányi úti könyvek 13. Politikatudományi sorozat 9. Budapest, 1998. 58. o.

megítélésében. A történelmi tapasztalatok miatt a pártok ha akarják, akkor sem tudják az eseményeket önkényesen értékelni, politikai érdekeiknek megfelelően.

A politikai tanulás folyamata Magyarországon ebben az időszakban bevallott tény volt. Ezt bizonyította az írások többsége a sajtó vizsgálata során. A jól követhető élénk politikai vita itt ugyanis arról szólt, hogy eldöntsék milyen politikai folyamatok felelnek meg a demokratikus elvárásoknak. Bár a következtetések, pont a tapasztalatok hiánya miatt, sokszor ellentétben álltak egymással, az egész társadalom számára kiolvasható volt, hogy a demokratikus alapcél azonos. A tapasztalatok hiányát ugyanis mindenki elismerte és a közös alapcél érdekében emiatt nem kockáztattak meg egy „korlátlan” politikai konfliktust. A válság elmélyülése tehát azért sem következhetett be, mert a tapasztalatok hiányát pótolta az a fajta felelősségtudat, ami a tanulási folyamat során fennállt. A sajtó vizsgálata után bizonyítottnak tűnik, hogy a felelősségtudat gyakorlatilag az összes politizáló aktort jellemezte. Evvel kapcsolatban Bozóki András azt hangsúlyozta, hogy a tét az, hogy a társadalomnak a demokrácia melletti elkötelezettsége tudja-e ellensúlyozni az aktuális gazdasági és politikai elégedetlenséget.<sup>107</sup> Tehát nem csak a politikai elit, hanem az erőszakszervezetek, a tiltakozók, a sajtó és a közvélemény felelőségéről is szó volt itt. A blokádnak persze közvetetten ahhoz is hozzájárult, hogy a tanulási folyamat „tartalmas” legyen és a rendszerváltás lezárulta után egy tapasztalatokból táplálkozó politikai kultúra jöjjön létre.

Nehéz kiválasztani a rendszerváltás során lezajlott változások közül azokat, amelyek legnagyobb mértékben hatottak a válság kirobbanására. A társadalom érzékenysége semmiképpen sem vitatható az általános életszínvonal-csökkenéssel kapcsolatban, ugyanakkor két másik, egymással szorosan összekapcsolódó jelenség, is jelentős hatást gyakorolhatott az események kialakulásában. A nyolcvanas évek végéig virágzó civil szervezetek rendszere, mely alkalmas volt az érdekek aggregálására (igaz a képviselőit nem), az új intézményrendszer kialakulásával, de első sorban a pártosodással, lefejeződött. Az új intézményrendszer kiépítése általában is kiábrándító érzés volt, a régi intézményrendszerek szétverésének

---

<sup>107</sup>Bozóki András: *Demokraták a demokrácia ellen?: Tiltakozó mozgalmak Magyarországon az 1990-es választások után*. In.: Bozóki András: *Konfrontáció és konszenzus: A demokratizálás stratégiái*. Szombathely, 1995. 178. o.

*mámorító* érzése után.<sup>108</sup> Az új rendszerrel szemben azonban már nem lehetett a régi civil szervezetekre támaszkodni, mivel annak vezetői a pártalakításokkal már a „rendszeren belülre” kerültek. A pártok pedig, mint az új politikai rendszer részesei, már képtelenek voltak szót érteni korábbi mozgalmi táborukkal. Ez egyszerre gyengítette a pártok legitimitását, és az állampolgárok érdekérvényesítési lehetőségeit is.

Miért különösen fontos az eseményekkel foglalkozó szerzőknek a blokádjogszerűségének megállapítása? Mert a taxisblokádjogszerűsége nem csak a blokádjogszerűségét befolyásolja, hanem közvetetten a kormányzatét is. Mivel a taxisblokádjogszerű és támogatott is volt, csak a jogszerűségét lehetett megkérdőjelezni. Tehát a blokáddal szemben álló kormányzat legitimitását is csak a jog képes igazolni. Egy sikeres polgári engedetlenségi mozgalom könnyen vezethetett volna a kormány bukásához, azonban egy sikeres, de „törvénytelen” tiltakozás ellen már tudott védekezni a kormány. Azt hamar sikerült bebizonyítani, hogy a pozitív jog szempontjából jogszerű tiltakozásról, a taxisblokádjogszerűségében, nem lehet beszélni. Azonban a tiltakozás jogszerűségét ezáltal még nem sikerült megkérdőjelezni, ugyanis a polgári engedetlenség már önmagában is jogszerűtlen, mégis legitimnek elfogadott. A tiltakozás tágabb értelemben vett jogszerűségét tehát csak úgy lehetett megkérdőjelezni, ha a blokádról sikerül bebizonyítani, hogy az nem polgári engedetlenség. A polgári engedetlenség körül folyó vitának tehát igazán nagy tétje volt. Talán a kormány továbbélése szempontjából is fontos tényező, hogy ez a vita akkor nem zárult le egyik tábor győzelmével sem. Az általam vizsgált szakirodalmak és újságcikkek szerzőinek többsége, az említett Paul F. Power meghatározását vették alapul. Az ő meghatározása alapján kevesebb eredménnyel lehetett azt bebizonyítani hogy itt polgári engedetlenség zajlott, mint annak az ellenkezőjét. A vitát azonban kiegyenlítették az olyan, kevésbé szigorú meghatározásokból levont következtetések, amelyek helytállóságuktól függetlenül kevésbé elterjedtek. Ilyen Krokovay Zsolté is, aki szerint: *„a polgári engedetlenség a törvény nyílt, jelképes megszegése abból a célból, hogy a cselekedet ráébressze a polgárokat a közös igazságérzetre hivatkozva egy elfogadhatatlan*

---

<sup>108</sup>Szelényi Iván: 1990: a kijózanodás éve. In.: Szelényi Iván: *A posztkommunista átmenet társadalmi konfliktusai*. Budapest, 1992.

*igazságtalanságra.*<sup>109</sup> Ez a meghatározás nem csak a polgári engedetlenség lényegét tükrözi, de tökéletesen ráillik a taxisblokádra is.

A tiltakozás hatásait vizsgálva igazat kell adnunk Bernstein azon, már idézet, megállapításának, miszerint a „cél semmi, a mozgalom minden”. Szabó Máté Bernstein megállapítását a tiltakozókra alkalmazta. Szerinte az az intern hatás, amit a csoporterősítésben elértek a taxisok sokkal fontosabb volt, mint a kitűzött cél (benzínár-csökkentés) eléréséből fakadó hatás. Úgy tűnik azonban, hogy Bernstein megállapítása tágabban is értelmezhető. Az intern hatás ugyanis érthető az egész politikai közéletre, hiszen a lezajlott konfliktus az egész társadalomra hatást gyakorolt az új politikai kultúra kialakításában. A politikai közélet, mint csoport a konfliktus és konfliktuskezelés során olyan demokratikus hagyományokat teremtett, melyet csak a gyakorlat során lehetett létrehozni. A demokratikus hagyomány megteremtésében a taxisblokádnak sokkal nagyobb jelentőséggel bírt, mint amilyen jelentőséggel az Antall-kormány legnagyobb válságaként rendelkezett.

Komoróczy gondolata is összhangban van az iménti gondolatmenettel. A korábban már idézett cikkében ugyanis kifejtette, hogy a történelem során az ilyen válságok gyakran jobb helyzetet teremtettek a korábbi állapotoknál. Ennek okát pedig, az iménti gondolatmenetből eredően, a mozgalmak extern hatásaiban látom. A válságok során kialakuló „rövidzáratok” ugyanis a politikai kommunikáció új útjait nyitják meg, melyeken ideiglenesen zavarmentes információcsere zajlik a politikai közéletben. Az új információk segítségével megújuló politikai kultúra, vagy netán politikai rendszer pedig természetes módon a korábbiaknál jobb állapotokat teremt. A mozgalmak tehát akár elérik céljaikat, akár nem, a nyugalmi állapotnál sokkal sikeresebb és őszintébb kommunikációt folytatnak a hatalommal. Ez pedig lehetővé teszi mind a hatalom, mind pedig a mozgalom számára egymás megismerését és megértését. A megismerésből származó új információ segítségével pedig megújul a rendszer. A megújult rendszerben persze nem biztos, hogy jobbak lesznek a kommunikációs csatornák, de a „rövidzárlat” idején nyert új információk segítségével még sokáig fennáll egy megfelelő állapot.

---

<sup>109</sup> Krokovay Zsolt: *A polgári engedetlenség erénye*. In.: *A polgári engedetlenség helye az alkotmányos demokráciában*. Budapest, 1991.

## **Bibliográfia**

### **Források**

*A Nemzeti megújulás programja: A Köztársaság első három éve.* Budapest, 1990.

„A nyilvánosság próbája”. Kétoldalas összeállítás a médiainstanzmények szerepéről.  
Népszabadság, 1991. január 5.

Ágh Attila: Vihar után, viharok előtt. Népszabadság, november 2.

Bayer József: Engedetlenség és válságmenedzselés. Népszabadság, november 3.

Bíró Lajos – Karajánnisz- Manolisz: *Tisztító vihar...?* Népszabadság, 1990.  
november 3.

Csizmadia Ervin: *Új politikai paradigmára van szükség.*  
Magyar Hírlap, november 1.

Halami Gábor: Engedetlenség és a jog, Magyar Nemzet, 1991. január 10.

Komoróczy Géza: Törvényszabó törvénykezés, Magyar Nemzet, 1991. január 10.

Körösényi András: Kormányozhatatlanság vagy legitimációs válság?  
Magyar Nemzet, 1991 január 17.

Mihancsik Zsófia: A Magyar Rádió a taxicsata napjaiban.  
Mozgó Világ 1991/1, 73-95.

Magyar Közvéleménykutató-Intézet: *A politikai közvélemény 1990-ben – A taxisblokádnak.* In: Magyarország Politikai Évkönyve 1991. Budapest. 1991.

Nagy Pongrác: A benzinblokádnak mérlege, Magyar Nemzet, november 24.

Szakonyi Péter (szerk.): „A blokád”. Haas és Singer, Bp, 1990.

Szelényi Iván: Demokrácia, legitimáció és polgári engedetlenség. Magyar Hírlap, november 9.

*TÁRKI Monitor Jelentések: Tíz év: A TÁRKI rendszeres éves háztartásvizsgálata.* (szerk.: Szívós Péter, Tóth István György) Budapest, 2001.

Varga Csaba: Törékeny jogállamiságunk. Magyar Nemzet, november 13.

*Volt egyszer egy Blokád – Riportok, visszaemlékezések, dokumentumok.* FUVOSZ. Budapest. 1995.

### **Szakirodalom**

Bozóki András: *Konfrontáció és konszenzus: A demokratizálás stratégiái.* Szombathely, 1995.

Bruszt László, Simon János: *A lecsendesített többség.* Budapest, 1990.

Csapody Tamás: „Polgári Engedetlenség” – magyar módra. In: Csapody Tamás (szerk.): *Állampolgári engedetlenség helye az alkotmányos demokráciában.* T-Twins: Budapest, 1991. 78-92.

*Csendes? Forradalom? Volt?* (Az ELTE Jogszociológiai Tanszék, az ELTE Szociológiai Intézet és a Bibó István Szakkollégium 1991. június 5-6-i konferenciájának előadásai és vitája) Budapest, 1991.

Diósi Pál: *Taxiskönyv, Fuvaroskönyv.* Gondolat. Budapest, 1990.

Gombár Csaba: *Államoskönyv: A kormányokról és az állam kérdéseiről.* Budapest, 1998.



Kéri László: *Összeomlás után*. Budapest, 1991.

Kéri László: *Tíz év próbaidő*. Budapest, 1998.

Kéri László: *Hatalmi kísérletek - Kormányok, politika, média 1989 és 2000 között*. Budapest, 2000.

Krokovay Zsolt: *A polgári engedetlenség erénye*. In.: *A polgári engedetlenség helye az alkotmányos demokráciában*. Budapest, 1991.

Kukorelli István: *Pártok, civil társadalom a parlamenten kívül*. In: Magyarország Politikai Évkönyve 1991. Budapest. 1991.

Kulcsár Kálmán: *Két világ között: Rendszerváltás Magyarországon 1988-1990*. Budapest, 1994.

Rockenbauer Zoltán: *Társadalmi ünnepek, tüntetések és sztrájkok az 1990-es esztendőben*. In: Magyarország Politikai Évkönyve 1991. Budapest. 1991.

Rucht, Dieter: „*Jog az ellenálláshoz? A polgári engedetlenség aktualitása, legitimitása és határai*” In: Felkai Gábor (szerk.): *Új társadalmi mozgalmak és politikai tiltakozás*. Miskolc, Miskolci Egyetemi Kiadó, 1995.

Szabó Máté: „*A társadalmi mozgalmak szektora és a tiltakozás kultúrája Magyarországon*.” In: *Politikatudományi Szemle* 1993. 3.sz.

Szabó Máté: *Társadalmi Mozgalmak és Politikai Tiltakozás*. Rejtjel Politológia könyvek. Budapest. 2001.

Szabó Máté: *Társadalmi mozgalmak és politikai tiltakozás*. Villányi úti könyvek, Politikatudományi sorozat. Budapest. 1998.

Szabó Máté (szerk.): *Tüntetés, rendőrség, demokrácia*. Villányi úti könyvek, Politikatudományi sorozat. Budapest, 1999.

Szelényi Iván: *A posztkommunista átmenet társadalmi konfliktusai*. Budapest, 1992.

*Volt egyszer egy Blokád – Riportok, visszaemlékezések, dokumentumok*. FUVOSZ. Budapest. 1995.

Bozóki András, Kovács Éva: *A politikai pártok megnyilvánulásai a taxisblokád idején*. In: Szociológiai Szemle 1991/1. 109-127.

Hegedüs Zsuzsa: *Miért lettem akcionalista?* In: Kritika 1992/9. 8-11.o.

Kiss Zsolt Péter: *A taxisok hetvenvalahány órája*. In: Valóság 1991/11. 68-79.

Pál Gabriella: *„Ne szavazz, csináld magad!” Gondolatok a taxisblokádról*. In: Szociológiai 1991/1. 127-151.

Sík Endre: *A zavarban lévő keselyű esete a csapással*. In: 2000, 1991/1.

Sík Endre: *Két év után a taxisblokádról*. In: Szociológiai Szemle 1993/1. 141-149.

Szabó Máté: *„A társadalmi mozgalmak szektora és a tiltakozás kultúrája Magyarországon.”* In: Politikatudományi Szemle 1993. 3.sz.