

Szubkultúra és hálózat: a taxisblokádk¹ keletkezéstörténete*

A tanulmány két tézise a következő: egyfelől a taxisok keselyűségük miatt voltak képesek fellázadni a benzináremelés ellen, másfelől azért választották a lázadást tiltakozásuk formájául, mert jó ideje zavarban voltak és féltek, hogy a benzináremelés csapása miatt helyzetük *válsággá* fokozódik.

Miért illetjük a taxis foglalkozásúakat a rosszul csengő keselyű névvel? Nos, ezt az elnevezést Mars (1983) angol szociológustól vettük, aki a különféle foglalkozások láthatatlan jövedelemszerző ügyleteinek² elemzése kapcsán a foglalkozások négy típusát különbözteti meg és szimbolizálja egy-egy állatnévvel:

- a *sólyom* a független vállalkozó jelképe, kinek célja a profit maximalizálása, aki szabadon gazdálkodik idejével, önállóan dönt, mibe kezd, mennyit ruház be, hogyan és mennyit csal, és ezt kinek a rovására teszi. Sólyom például az egyetemi professzor, az utcai árus, a vállalatvezető és a hotelportás.
- A *szamár* a sólyom ellentettje. Alárendelt pozícióban lévő, kötött munkaidőben és kötött munkahelyen robotoló, izolált bérmunkás, aki hol a főnökét, hol a vásárlót csapja be, de ezt csak apránként és kis mértékben, ám így is nagy kockázat mellett teheti, hiszen könnyen ellenőrizhető és lecserélhető. Szamár a bolti eladó és a pénztáros.
- A *farkas* hordában dolgozik, amelyet erős szolidaritás, hosszú távú személyes (de nem feltétlenül szeretetteljes) kötelékek láncolnak össze, és amely láthatatlan jövedelmeit is csapatmunkával szerzi. Ez a bandaszellem a külvilág felé erős közösségtudat által egységessé kovácsolt, elzárkózó szubkultúráként nyilvánul meg. A belső munkamegosztás mentén mindenki által ismert és elismert szerepek, és hatalmi rangsor jön létre a csoporton belül, amely nehezen változik. Ilyen foglalkozások például a szemetes vagy a dokkmunkás.
- Történetünk főszereplője, a taxis, Mars *keselyűnek* elnevezett negyedik típusába sorolható. A keselyű annyiban hasonlít a sólyomra, amennyiben egyénileg ragadoznak,

¹ Noha a blokádszervezésben nem csupán taxisok, hanem személy- és teherszállító, magán-, szövetkezeti, és állami fuvarozók is részt vettek, mivel a kezdeményezők a taxisok voltak, ezért megengedhetőnek tűnt számunkra a blokádk létrejöttének magyarázatára rájuk koncentrálni. Továbbá a taxisok elemzése e foglalkozás budapesti szegmensére korlátozódik, ami nem jelent nagy torzítást, hiszen egy 1987-es adat szerint a taxisok kétharmada Budapesten dolgozott (Nemes – Ruttkay 1989).

* Eredetileg megjelent: A zavarban lévő keselyű esete a csapással. 2000, 1991., 1.sz., 9-16. o., és Robin Hood, a keselyű – két év után a taxisblokádról. *Szociológiai Szemle*, 1993., 1.sz., 141-148. o.

de a farkashoz állnak közel abban, hogy magányos akcióik mögött laza, de szükség esetén gyorsan aktivizálható és hatékony hálózat létezik. Ez mindennapi körülmények között a keselyűk közötti koordináció végzésére, az új keselyűk betanítására és fegyelmezésére alkalmas, de legalább ilyen fontos funkciója, hogy bajban gyorsítja a veszély észlelését és fokozza a védekezés hatékonyságát. Mivel a hálózat nem jelent csoportszervezetet, ennek megfelelően nincs is határozott hierarchia a keselyűk között, de van néhány választott előjáró, akik a keselyűközi hálózatot karbantartják. Mars kedvenc példái a keselyűsége a biztosítási, az ingatlan- és az autóügynök.

A taxis keselyűsége

Kezdjük a taxisok szociodemográfiai összetételével. A tipikus taxis fiatal, de legfeljebb koraközépkorú férfi, városi lakos és profi gépkocsivezetői szakértelemmel, valamint nagy terepismerettel rendelkezik.

Taxissá lenni nem nehéz. A hivatásos gépkocsivezetői jogosítvány megszerzése gyakorlatilag nem igényel iskoláztatási kiadásokat, hiszen a katonaság alatt vagy a munka mellett könnyen megszerezhető. A munkához szükséges tudástőke tehát nem a formális iskolarendszer terméke. Ennek következtében ebben a szakmában a papír nem igazán fontos. Ez egyfelől azt jelenti, hogy a felsőfokú képzettséggel is „csak” taxis vagy, illetve ha semmi papírod sincs, akkor is taxizhatsz.

Ami társadalmi helyzetüket illeti, a taxisok „alig vállalkozónak” vagy kettős státusú bér munkásnak tekinthetők. Az „alig vállalkozó” esetében a vállalkozói lét alapja az autótulajdon. Ez azonban nemcsak azért tekintendő „alig tőkének”, mert az autó ma már nem elérhetetlen vágya a magyar átlagháztartásoknak, hanem azért is, mert a taxis autója nem csupán a vállalkozás tőkéje, de egyben a taxisháztartás szállítóeszköze is. Következésképpen a taxizás céljaira vett autó ára csak részben tekinthető vállalkozói beruházásnak. Ez annál is inkább igaz, mert ha a taxinak fel kell adnia a taxizást, az autó értéke nemcsak azért nem veszik el, mert el is adhatja, hanem mert meg is tarthatja, mint háztartásának kényelmet, mozgásszabadságot, valamint – ha nyugati elit-márkájú – presztízst adó kellékét.

A kettős státusú bér munkás fogalma arra utal, hogy a taxis alkalmazottként nem csupán (vagy inkább és nem elsősorban) fizetésére alapozza jövedelemszerző stratégiáját. Ebben nagy (ha nem döntő) szerepe van a borra valósnak. E tekintetben viszont az „alig vállalkozótól”

² A szerző a különféle foglalkozásokra jellemző csalások, lopások, átverések, visszaélések, sikkasztások és jogtalan előnyszerzések szociálantropológiai leírására tesz kísérletet.

alig eltérő viselkedés jellemzi a taxis bérmunkást, hiszen a borralaló mennyisége ugyanazzal a két (egymással ötvözhető) módszerrel fokozható, mint az „alig vállalkozó” profitja. Az egyik lehetséges stratégia az önkiszákmányolás. Ez olyan összjövedelem-maximalizáló magatartást fed, amikor a taxis a munkaidőt a biológiai maximumig megnyújtja. A másik lehetőség az, hogy a munkaidő (ami az utcán töltött összes idővel – beleértve várakozást standon, az üresjáratot két fuvar között – azonos) alatt megkeresett jövedelmet többlettevékenységek jövedelmével fejeli meg a taxis. Ilyen például a taxizást kiegészítő valutázás vagy prostituáltközvetítés, illetve az olyan megoldások, mint utasok párosítása (egy irányba menő utasok összegyűjtése), vagy a hosszú sorban állást elkerülendő (fogy a benzin, nő az összmunkaidőből a holtidő): a sorban előre szemtelenkedés.³

„Tulajdonképpen vívóedző voltam, de kevés volt a pénz, ezért a Főtaxinál dolgoztam mellékállásban. A vagányságom mindig megvolt, vezetni szerettem, a reflexeim is jók. Igaz, a városismeretem kezdetben csak annyiból állt, hogy tudtam, merre jár a hatos villamos. Ha reggel felébredek és kinyitom a szemem, eszembe jut, hogy egy fillér sincs a zsebemben – mondja a 951-es. Akkor nyújtózom egyet, lemegyek az utcára, beülök a taxiba, és addig nem jövök haza, amíg iksz mennyiségű pénzt nem szerzek. Addig nyomom a pedált. Ha tudom, hogy hétfőn tizenöt ezret fel kell adnom csekken, vasárnap addig hajtok, amíg meg nem lesz ez az összeg.” (Pataki 1994 57 old.)

Míg azonban a fenti két stratégia alkalmazásában az egyes taxisok egymástól függetlenül dönthetnek, addig a taxisok csoportként is rendelkeznek jövedelemnövelő képességgel. Egyfelől az erősebb csoportok bizonyos munkatípusokat képesek voltak monopolizálni (repülőtér, szállodák, bútorszállítás stb.), másfelől létezik egy árkartell a taxisok szervezetei között. A kartellképzésre a keselyűszerű munkaszervezet nagyon alkalmas, a taxis szubkultúra és a taxisok személyes kapcsolatrendszere jó alapot adnak a monopóliumok klánszerű megszervezéséhez, amiben sokat számít, hogy melyik csoport hogyan tudja mozgósítani (lojalitás) és mozgatni (CB-rádió) a tagságát.

Feltehető, hogy a két csoport összjövedelme sem tér el nagymértékben, hiszen a bérmunkás borralalója és fizetése elérheti az „alig vállalkozó” profitját. Minden valószínűség szerint mindkét csoport jövedelme meghaladja a hazai bérmunkás-jövedelmek átlagát (különben miért védenék munkaerő-piaci pozíciójukat ilyen mértékben), ugyanakkor egyfelől jelentős költségek terhelik ezt a magas jövedelmet, másfelől igen nagy a havi (sőt a heti) jövedelem ingadozása.

³ A taxis háztartásának kiadásait is csökkentheti a munkavégzés és a háztartási szállítások (például bevásárlás, gyermekszállítás) egybeszervezésével.

Nagymértékű hasonlóságot találunk akkor is, ha a két taxis csoport munkavégzésének jellemzőit vizsgáljuk. A taxismunka nagyfokú *területi és időbeli mobilitást* jelent, és szinte semmiben nem hasonlít a modern világ két tipikus munkahelyéhez, a gyárhoz és a hivatalhoz. A munkahely maga mozog, nincs nappal vagy éjszaka, csak jó és rossz időszak, minél rosszabb az idő, annál nagyobb a kereset, mikor a többség szabadidejét élvezzi (ünnepeken, este és éjszaka), akkor érdemes leginkább taxizni.

Ez persze azt is jelenti, hogy a munkaidő felett a taxis vállalkozónak teljes hatalma van, de még a taxis bérmunkás is olyan rugalmas munkaidőben dolgozik, ami elképzelhetetlen a gyárban vagy a hivatalban dolgozók esetében. E tekintetben a taxismunka a háztartáshoz is hasonlítható, ahol a munkaidő sosem ér véget, de bármikor megszakítható.

Ez a rendszertelenség és állandó mozgás azt is eredményezi, hogy a családtól is bármikor megpattanhat a taxis. Feleség legyen a talpán, aki ellenőrizni tud egy taxist. Ez a szabadság nagy szerepet játszik abban, hogy a taxisokra egyfajta macsó szubkultúra jellemző, amit a külvilág romantikus vágyódással honorál (például filmek az amerikai *truck driverektől*, akik a pornóirodalomban is stabil szereplői a történeteknek).⁴

„A taxisfeleségek legtöbbször igen nehezen viseli a férj éjszakai műszakjait, különösen, ha tizenkét órás kóricálás után fillér nélkül, vagy csak néhány forinttal tér haza. Ilyenkor értelemszerűen merül fel a kérdés, vajon merre járt, és mit csinált a kedves ember ennyi idő alatt... De ez ritkán fordul elő, hiszen tudjuk, a taxis addig járja a várost, addig nyomja a pedált, amíg az aznapra kifizetett pénzmennyiséget meg nem szerzi.” (Pataki 1994 58 old.)

A szabadság, önállóság, az állandó mozgásban levés, a „mindig történik valami” része a taxis szubkultúrának, amelybe teljesen „elmerül” az egyén.

„Van négy szakmám, de ott nem bírtam a fenekemen maradni, önálló szerettem volna lenni. Fél évig alkalmazott voltam egy haver taxijában; az figyelmeztetett, hogy aki egyszer ebbe belekóstol, nehezen tudja abbahagyni, a taxiból nehéz kiszállni. Fél év múlva kiváltottam az ipart, önálló lettem. Igaza volt. Ma, ha két napig nem vagyok az utcán, már ideges leszek. Hiányoznak az utasok, az »idegeskedések«, nem vicc. Négy éve nem voltam szabadságon, nem bírok taxi nélkül élni.” (Pataki 1994 58 old.)

Mindkét taxis csoport munkájára jellemző, hogy személyes szolgáltató tevékenység lévén, szinte folyamatosan idegenekkel való kommunikációt jelent. A taxisnak képesnek kell lennie

⁴ Az sem véletlen, hogy mikor 1990-ben Kanadában be akartak vezetni egy kerekre szerelhető műszert, amely egy központnak mindig jelezte, hogy merre jár a taxis, a hazaihoz hasonló balhé tört ki az érintettek között, és egyikük éppen abban látta ennek nagy veszélyét, hogy így az asszony megtudhatja a főnökségtől, hogy merre kujtorgott apjuk.

kapcsolatot teremteni és kezelni, elviselni a sokféle utast, megtalálni a borraivaló maximális mértékét biztosító technikát. Ehhez a külföldivel szolgálatkészek, a tojásfejével szakszerűnek, a kismamával és csemetéjével aranyosnak, a fáradt munkással és a deviáns (hiszen taxiba ült) nyugdíjossal együtt érzőnek, a kurvával és a stricivel beleválóknak kell lennie. Ugyanakkor meg kell tudnia ítélni, hogy mikor lehet a normális borraivaló feletti jövedelem megszerzését megkísérelnie (babrálni a taxiórával, rosszul visszaadni, valutát kérni, mellékes üzleteket ajánlani stb.). Egy „ösi” taxisszociográfiában, a szocializmus reformidőszakában ez így jelenik meg:

„mielőtt még beszállt volna az utas, megkérdezem tőle, hogy merre akar majd menni. Aztán ha nem jó nekem a guruló (az üresjárat elnevezése a korabeli taxis zsargonban S.E.), vagy más miatt, akkor kinyitom a szövegládát, hogy »nincs elég benzinem«, vagy, hogy »csúszik a kuplung«... De a legjobb szöveg az, hogy »a váltóm már várja a kocsit«. Ez az emberségre apellál. Hiszen a váltónak el kell kezdenie dolgozni, mégse várjon hiába egy utcasarkon. A droszton mindenképpen el kell vinned az utast, mert ami neked nem jó, az nem lesz jó a mögötted állónak sem. Egyébként ne hagyd beszállni, sose hagyd beszállni, mielőtt ki nem nyögi, hogy hová akar menni, mert ha már bent van, buldózerrel sem lehet kivontatni! ... Csak az a ciki, hogy akik kifelé laknak, ismerik már a dörgést és bent melegítik az ülést egy fél órát, mire végül kinyögik, hogy Keresztúr, vagy Madár-hegy.” (Demszky 1972 40 old.)

A taxis mindennap belemerül a külvilágba. Nem véletlen, hogy a közvélemény sokat foglalkozik a taxisokkal, és ambivalensen érez irántuk. Vállalkozói és illegális jövedelmeiket irigyli, de vállalkozói mentalitásukat becsüli, és a veszélyeket, amelyeknek emiatt a taxisok kiteszik magukat, elismeri, vezetésük erőszakosságát utálja, de profizmusát értékeli⁵, amikor utast vernek, elítéli, ám ha segítenek terhes mamát orvoshoz juttatni, rendőrt, bűnözőt fogni stb. azt nagyra tartja.⁶

Nagyon fontos jellemvonása a taxislétnek a taxi veszélyes üzem volta. Ezek a veszélyek nemcsak a közúti forgalom saját természetéből fakadnak, ahol is sok száz kilós fémtárgyak

⁵ Jómagam is gyakran átélem ezt a kettősséget. Ha taxiban ülök, élvezem, ha a taxis tövig nyomja a gázpedált, elismerően csettintek a szemtelen előzések sikerét élvezvén, és ha nem is kedvelem, de érdekközösséget vállalok a taxissal, mikor a hosszú sor elejére piszkoskodik. Ugyanezektől a taxispraktikáktól bedilizek az autóban ülve. Ezen nem segít az sem, hogy tudván tudom, a taxis ezen akciót nem eredendő gonoszsága miatt teszi, hanem mert ezek nélkül lényegesen kevesebbet keresne, hiszen megnőne üzemanyag-fogyasztása, kevesebb fuvarja lenne. Talán a napi sok-sok órás vezetés stressze és unalma is jobban kínozná őket, ha nem szórakozhatnának egy hangyányit.

⁶ Történt, hogy egy apa (jómagam) óvodás kisleányát terelgette, és a gyermek okítása ekképpen szólt. Lányom, játsszuk azt, hogy nem ismerjük egymást, lássuk, hogyan viselkedsz és közlekedsz a nagy, idegen városban. Az apa egy sarok mögé bújt. Csak várt, csak várt, aztán már visszaindult, majd futott, kereste lányát erre meg arra, de nem találta. Ekkor az apa taxiba szállt, és a taxis a CB-rádióján a körzetre általános keresést kért. Majd beszólt a központba, vajha nem jelentette-e valamely társa, hogy síró kislányt lát a tágabb körzetben.

hajlamosak egymással és nagy sebességgel összeütni, hanem a kliens természetéből is.⁷ Az éjszakai fuvar magasabb jövedelmeiért a taxisoknak nemcsak egészségükkel és családi életük zavaaraival, de életükkel is fizethetnek.

„Ma már istenigazában nem a duhaj részeg munkásoktól tartanak a taxisok, inkább a falkába verődött újgazdag fiataloktól. Egy idősebb kollégánknak volt egyszer egy kellemetlen esete. Ilyen gazdag úrifíúuk szálltak be hozzá Budán, de már a Margit hídnál úgy viselkedtek, ordibáltak, köpködtek, hogy a kolléga mondta, na akkor itt befejezzük az utat. Erre jól megverték, a Golfját elvitték, és »nullára hozták«, így találták meg a Nagymező utcában. Na, aztán felkerestük a csikók szüleit, az egyik papája a Rózsadombon lakott, és fegyvert fogott ránk.” (Pataki 1994 35 old.)

Ami a taxis foglalkozás munkaszervezetét illeti, abban megtalálható a keselyűlét valamennyi eleme. A munkavégzés nem csupán individuális, de független tevékenység is. Másként: a taxisok nem csupán egymástól elszigetelten végzik munkájukat, de mindegyikük sólyom módjára szabadon dönt arról, hogy mikor és mennyit dolgozik, milyen kiegészítő jövedelemszerző stratégiát folytat, és ezt mennyi kockázatot vállalva teszi, illetve (hiszen keselyű) hogy kivel és milyen erősségű kapcsolatrendszer hoz létre.

A taxisok általában kevésbé vannak ráutalva másokra (javítás stb.), de van egy speciálisan fontos személy a munkájuk során – a CB végén fityegő diszpécser. A taxisnak a CB-hálózat a mindennapi megélhetéshez szükséges köldökzsinór, hiszen ezen keresztül kapja az információkat, hogy hol van fuvar. Szükséghelyzetben e CB a taxisok számára nélkülözhetetlen, márpedig ilyen adódik, és nem is ritkán (baleset, tűz, tolvaj, verekedés stb.). Azonban a CB nem csupán a taxis munkaszervezet idegközpontja, hiszen a taxisok társadalmi kapcsolatrendszere is részben ezen a kommunikációs csatornán keresztül szerveződik: például ennek segítségével tudnak egymásnak üzeni, hazaszólni, randit megbeszélni, hiánycikket fellelni, útkadályról tudósítani stb.. Végül a CB e csoport önvédelmi fegyvere is. Emlékezzünk, hány újsághír szólt arról, hogy a taxisok mily készségesen sietnek egymásnak segíteni a bajban.

A taxisok tehát munkájuk sajátosságaiból fakadóan nem lehetnek farkasok. Bár egyes „hiénáknak” nevezett csoportjaik farkasszerű jellemvonásokat mutatnak:

⁷ Henslin (1973) klasszikus elemzésében azt olvashatjuk, hogy milyen szerteágazó, aprólékos hely- és társadalomismerettel kell a taxisoknak rendelkezniük ahhoz, hogy a veszélyes utasokat és helyzeteket elkerüljék. Az utas „megválasztása” függ a megrendelés módjától (utcai leintés vagy telefonos rendelés), az időtől (nappal vagy éjszaka), a környéktől (faji és társadalmi összetétel, veszélyes-e vagy sem, a helyszín kellően megvilágított-e), az utas jellemzőitől (osztályhelyzet, nem, faj, kor, ittasság mértéke), és attól, hogy milyen módon közelíti meg a taxit, és helyezkedik el benne. Ez utóbbi

„próbáljanak csak felmenni a Várba, a Szentháromság térre, a Hiltonhoz, a saját cégbeli kollégáim szúrják ki a kerekemet, ha a parkolóba állok. Pedig nekem is, akárcsak nekik, egész Budapestre szól az engedélyem. Nos, és vajon mi van az elborzasztó hírű repülőtéri, meg nemzetközi hajóállomásnál dolgozó csapatokkal. Ez más világ. Ezt úgy, ahogyan van, felejtjük el. Tudomásul kell venni, el kell fogadni a játékszabályokat, mert különben állandóan lyukas kerekeid lesznek. A gumicserét lehet győzni egy darabig pénzzel, de előbb-utóbb el kell döntened, hogy állandóan gumit cserélsz-e vagy taxizol.” (Pataki 1994 36 old.)

De miért nem sólymok a taxisok? Ezt a munkaszervezés és elosztás központi megszervezésének racionalitását szolgáló CB nem magyarázza meg. Hiszen egy diszpécserközpont működhetne hatékonyan anélkül, hogy erre ráépülne a keselyűlétre jellemző „laza” csoportszervezet. A taxis keselyűket összekötő CB csupán technikailag segíti a keselyűcsoport laza hálózatának működését, amely mögött egy szolidáris szubkultúra áll.

Korábban már elősoroltuk, hogy melyek a taxistársadalomnak azok a jellemzői, amelyek a munka, a munkaszervezet és a csoportszervezet miatt kedveznek egy szolidáris és kapcsolatorientált szubkultúra kialakulásának.

Kiemelnénk ezek közül a folytonos veszélyhelyzet és a legalitás határát súroló kiegészítőjövedelem-szerzés szerepét a taxisok életében. Ez egybecseng az illegális gazdaság társadalmát elemző tanulmányok gyakori megállapításával, hogy az ilyen gazdasági szegmenseket a személyes kapcsolatok által sűrű behálózott szolidáris szubkultúra jellemzi, legyen ez vállalati igazgatóságok sokszorosán átfedő csoportja, az olasz maffia, a dél-amerikai parasztek önszervező csoportja, az afrikai bádoggvárosok marginális gazdasága, magyar önerős házépítő vagy az amerikai gettó. Még hasonlóbb a taxisok csoportjához a piaci „kisegyzisztenciák” sajátos gazdasága, amelynek elemzése során a kutatók újra meg újra felfedezték a hálózatok meghatározó szerepét a kölcsönszerzésben, a munkaerő-állományban, a piaci értékesítésben, a védelemben stb.. Ez egyaránt igaz a koreai származású amerikai kiskereskedőre, az indonézi bazár kistulajdonosára, a hongkongi utcai árusra és a perui guberálóra.

Fontos továbbá, hogy a szociodemográfiai és munkaerő-piaci helyzetbeli hasonlóság, illetve a mobil élet- és flexibilis munkamód is olyan szociológiai jellemvonások, amelyek a szakirodalom szerint szolidáris viselkedésre hajlamosítanak. Az azonos társadalmi helyzet ugyanúgy kedvez a kölcsönösségen és egyensúlyon alapuló szolidaritásnak (Sik, 1988), mint a veszély. Ennek iskolapéldáját adja egy amerikai szerző, amikor az éjszaka élők társadalmát, mint a modern világ *frontier* közösségét jellemzi (Melbin 1978).

szempontokból csökkenti a bizalmat a semmiből való hirtelen előbukkanás, a taxis háta mögötti helyre

A taxisok társadalmában tehát az egymástól elszigetelt (tehát a számárra jellemző) munkavégzés és a független (tehát a sólyomra jellemző) kvázi-vállalkozói lét ellenére nagy szerepe van a keselyűközi szolidaritásnak és hálózatnak. Ez utóbbi mintegy egymásba ötvözi a munkaszervezet technikai, a munkaerőpiac és a második gazdaság érdekérvényesítési, illetve a szubkultúra közösségi-érzelmi elemeit.

Mivel a taxisok fent jellemzett két csoportja társadalmilag közel áll egymáshoz, hiszen az önálló taxis csak alig vállalkozó, a bér munkás viszont kvázi-vállalkozó), továbbá mivel második gazdasági és munkaerő-piaci jövedelemszerző stratégiájuk is igen hasonló elemekből áll, amelyek gyakran össze is kapcsolódnak, ezért a továbbiakban a taxisok foglalkozáscsoportját egységes társadalmi csoportnak tekintjük, amelynek szubkultúrája és kapcsolati hálója is lefedi a csoport egészét.⁸

A taxisok keserűsége

A taxisok keserűségének oka merőben anyagi természetű volt. 1991-ben már jó két éve tönkremenőfélben voltak. Ezt az állapotot nevezzük zavarnak, ami nem más, mint a válság⁹ „gyenge” változata, olyan „rossz helyzet”, amely tehát nem váratlanul jelentkezik, de hosszú ideig „működik”, ugyanakkor a válságnál kevésbé súlyos, és ezért könnyebben orvosolhatóak negatív hatásai.

Miért tekintjük a taxisok ekkori helyzetét csupán „válság előtti” zavarnak? Azért, mert kartellszerű áremeléseikkel mind ez ideig meg tudtak élni ebből a tevékenységből, de rosszabbul éltek ekkor, mint a nyolcvanas évek elején, ugyanakkor valószínűleg helyzetük nem alakult rosszabbul, mint a többségé a korabeli Magyarországon.¹⁰

való elhelyezkedés, zavart viselkedés.

⁸ A taxisok egybemosódó vállalkozó-bér munkás jellege is hozzájárulhatott ahhoz, hogy az érdekegyeztető tárgyalásokon a munkavállalók és a munkaadók képviselői egyaránt képviselhetek egy darabkát belőlük.

⁹ „A válság fogalmát már a régi görögök is ismerték. Eredendően orvosi műszó volt, és a betegségnek azt a fázisát jelölte, amikor eldőlt: a beteg él-e, hal-e. Számomra úgy tűnik, manapság a válság fogalma megszűnt semlegesnek lenni. Akik válságot emlegetnek, a dolgok rosszra fordulásának nagyobb esélyt adnak, mint a javulásnak, de legalábbis ez utóbbi bekövetkeztét csak a nagyon távoli jövőben tudják elképzelni. A válság nem váratlan, és tipikusan nem is ér hamar véget, illetve nem lehet tudni, hogy mikor ér véget, de »belülről« általában maradandó állapotnak tűnik. hasonlóan a csapáshoz, a válság negatív hatása is súlyos és hosszú ideig érzékelhető.” (Sik 1995)

¹⁰ A későbbi transzformációs válságnak elnevezett időszakra magas infláció, gyorsan növekvő munkanélküliség, a szocialista ipar szétesése és privatizációs átstrukturálódása, a szocialista mezőgazdaság (és benne a háztáji rendszer) keleti piacainak szétesése, stb., és mindennek következtében a korábbi szocialista első- és második gazdaságban eléldegélő munkás- és

Azt, hogy a taxisok helyezte inkább zavar, mint válság volt, igazolni látszott az a tény is, hogy nem csökkent jelentősen a taxisok száma. Ha ugyanis válság lett volna, akkor feltehető, hogy fogyott volna a taxisok száma. Részben mert a legrosszabb helyzetű „alig vállalkozók” (akik olyan autóval rendelkeztek, amelyek sokat fogyasztottak, illetve melyek karbantartási költsége magas volt) kilépni kényszerültek volna a piacról, részben mert a nagyobb tőkével rendelkező, illetve legvállalkozóbb szellemű „alig vállalkozók” és bérmunkások igyekeztek volna átmenteni tőkéjüket valamely jobban fizető gazdasági szektorba.

Az eszkimók fogyása miatt amúgy is aggódó sok főkát pofán-vágásként érte a kormány által nagy hirtelen és hatalmas mértékben megemelt benzinár. Másként: beléjük csapott¹¹ a kormány. No persze nem az áremelés ténye volt a váratlan. Bár a kormány mindent megtett, hogy így legyen, a magyarok olyan jól fejlett kapcsolatrendszerrel és érzékelőkével rendelkeznek, hogy a kormány váltig tagadása ellenére (vagy éppen ezért?) mindenki számított a benzinár emelésére.¹² Önmagában egy benzináremelés nem is okozott volna válságot, csupáncsak egy újabb baj lett volna, amely fokozta volna a zavart. Az áremelés mértéke volt a sok. Ugyanis ekkora áremelést a taxisok már nem tudtak volna semmi módon az utasokra, a szállítató vállalatokra, de tán még a külföldiekre és az éjszakai élet szereplőire sem áthárítani egy általános tarifaemeléssel.

A taxisok rétege az a vállalkozó-, illetve munkáscsoport, akiket a benzináremelés nemcsak, és nem is elsősorban fogyasztóként, hanem főleg termelőként sújtott.¹³ Másként, az átlagpolgárnál sokkalta rosszabb jövővel fenyegette őket a benzináremelés, hiszen számukra ez nemcsak azt jelentette, hogy mindennek duplájára megy fel az ára, hanem azt is, hogy sokan elvesztik kenyérkereső munkájukat.¹⁴

parasztosztály gyors elszegényedése, illetve a második gazdaságbeli maszekok helyzetének megrendülése volt jellemző.

¹¹ „A csapás váratlan, de nem túl hosszú ideig tartó esemény, amely tömegek számára és olyan súlyos hatásokkal jár, hogy a csapás eredményeképpen a társadalom, a gazdaság a csapás után más lesz, mint előtte volt.” (Sik 1995)

¹² Ágh szerint az áremelés időpontja előre kiszámítható volt, mert a kormánypártok a helyhatósági választások megnyerésére el akartak kerülni minden életszínvonal-rontó intézkedést, de októberre már be kellett nyújtaniuk a számlát (Ágh 1990).

¹³ A termelői mivoltukban közvetetten veszélyeztetettek (Volánbuszosok, Hungarocamionosok, szállításban dolgozók, mezőgazdasági fuvarozók stb.), tehát akik úgy vélhették, hogy a magas benzinár miatt sokan közülük előbb-utóbb állásukat veszthetik, a taxisok tartalékhadát alkották. Léven a taxisoknál kevésbé szervezettek, heterogénebbek, illetve munkahelyük elvesztésében is csak közvetetten fenyegetettek, e csoportok lassabban és nem is egységesen reagáltak. A tanulmányban használt fogalmakat használva e „taxisfélék” nem keselyűk, hanem sólymok és szamarak keveréke, akik éppen ezért csak követni tudták a keselyűk akcióját.

¹⁴ A benzinár okozta keserűséget nem kis mértékben fokozhatta az is, hogy 1991-től várható a gépkocsialkatrészek árának ugrásszerű (500-600%-os) növekedése, ami szintén e réteg megélhetését rontja elsősorban.

A keselyű védekezik

A benzinár okozta csapást tehát a taxisok nem tudták volna a korábbi módon, kartelltámogatott áremeléssel kivédeni. Ebből azonban nem következik, hogy lázadniuk kellett volna. Hiszen

- csendben tönkre is mehettek volna, ahogyan azt a közgazdaságtan tankönyveinek piaci alkalmazkodás fejezetei alapján elvárta volna tőlük a kormány, de
- egymásnak is eshettek volna (a kartellt felmondva, a monopóliumokat megtámadva), hogy a csökkenő méretű tortát újraszzeletelve egy kisebbség kivívja az új piac felett a hatalmat,
- képviselőik útján kérhettek volna segédelmet vagy haladékot a kormányzattól, rejtett alkuk segítségével megpróbálhatták volna csökkenteni a csapás mértékét,
- és végül sztrájkolhattak volna.

Hogy ezek egyike sem következett be, az a taxisok eddig megismert szociológiai jellemvonásaival, és ezek részeként a keselyűség hálózati és szubkultúrális jellemzőivel magyarázható.

A csapás elleni védekezésként a csendes tönkremenés és a munkaerőpiac újrafelosztása nem volt járható út. Ezek a megoldások amúgy is inkább a sólymokra és a farkasokra jellemzők, akiket nem gátol a harcban a keselyű-szolidaritás elve és hálózata. S ami legalább ilyen lényeges, mivel egyidejűleg sokakat ért a csapás, sem arra nem volt idő, hogy felbomoljon a szolidaritás, sem arra, hogy a munkaerő-piaci felosztás folyamata végbemenjen.

A háttérben zajló különalku is időigényes folyamat, tehát nem alkalmas csapás elhárítására. De ennek az alternatívának a választása ellen hathatott az is, hogy a taxisok nem bízhattak nagyon a kormány alkukészségében és – képességében. Hiszen már korábban jelezték a taxisok, hogy nem tetszik nekik, amire a kormány készül, de figyelmeztető felvonulásaikat, petícióikat a kormány semmibe vette. A kormány nem nagyon akarta, vagy nem volt képes komolyan venni a taxisok tárgyalási ajánlkozását, majd fenyegetéseit. Különösen fontos elem lehetett az a lekezelő magatartás, ahogyan a tárgyalásra kijelölt szakminiszter elhessegette a taxisok küldötteit, mintegy semmibe véve a macsó taxisok önbecsülését. A hirtelen haragú, azonnali és teljes erejű visszacsapást, mint taktikát elfogadó

macsó-társadalmat egy ilyen megaláztatás a blokádnak felé taszíthatta, csakúgy ahogy Robin Hood-ot az igazságtalanság és a kigúnyoltatás együttes elszívása készítette a bosszúra.

Végül fontos szempont lehetett az alkudozások stratégia választása ellen az is, hogy a taxisok „vezérszerve” sem volt az ilyen típusú tárgyalásokra alkalmas.¹⁵ A sztrájkszervezés ellen szólt, hogy egyfelől ennek hatása sokkal kevésbé sokkolta volna a társadalmat, és ezen keresztül a kormányt, hiszen taxiba nem sokan és nem gyakran ülnek. Másfelől a taxisoknak – nem farkasok lévén - nem volt olyan szervezeti bázisuk, amely egy elhúzó akció sikerét biztosítani tudta volna (pénzalap a kieső bérek kompenzálására, a média érdeklődésének ébren tartására alkalmas stáb, a hosszú távú koordinációkra képes vezetőgárda¹⁶ stb.).

A lázadás alternatívája választásának oka és lehetősége a taxistársadalom macsó voltában és keselyűségében rejlett. Hiszen minden keselyű a létéért harcol, mivel egzisztenciája múlik a csapás elhárításán. E harchoz ez a közös indíték adja minden egyes keselyűnek azt a lökést, amely egy lázadásban való részvétel elengedhetetlen feltétele. De a magánelkeseredettségből még nem lesz lázadás. A blokádszervezés szükséges feltétele, hogy ezek az érzelmek összegződjenek, és hatékony akcióban testesüljenek meg. Ehhez azonban szolidaritás és szervezet kell. E két tényező egy idejű meglétét biztosította a keselyűközi hálózat. Ily módon a keselyűk egyidejűleg felismert, mindegyikük által tudott elégedetlensége kölcsönösen megerősítést kap a többiekétől, illetve a megszületett terv idővesztés- és torzulásmentesen végigszalad a hálózaton. Ezt biztosította a CB technikai oldalról, a szolidaritásérzet pszichológiai oldalról, a korábbi veszélyek során, a második gazdaságban megszerzett szervezőképesség-tőke és a meglévő kapcsolati hálózat társadalmi oldalról.

Az információ gyorsasága különösen fontos akkor, amikor területileg eltérő helyeken egyidejűleg végrehajtandó akcióról van szó. A szolidaritásérzet sem csupán ahhoz kell, hogy a CB-t bekapcsolja a taxis, hanem hogy higgyen abban, hogy a többiek is azt érzik, amit ő, hogy azt fogják cselekedni, amit ő is hall a CB-ben, tehát hogy mérlegelés nélkül, azonnal képes legyen cselekedni.

¹⁵ E tétel igaza mellett szól az, hogy a későbbiek során a taxis vezérkar át is adta a terepet a profi szakszervezeteknek és a munkavállalóknak.

¹⁶ A vasárnap éjjel készített Margit híd körüli helyzetkép arra utal, hogy a CB-s technika ide, szolidáris kultúra oda, társadalmi és munkaerő-piaci homogenitás amoda, a második napon már gondot okozott a taxisok viselkedésének koordinálása, illetve a körjük szerveződő rokonszervezők ellenőrzése. (Blokád, 1990). A helyzet feletti kontroll elvesztése miatti bizonytalanság már a második napon fenyegette a tárgyalásokat, s vélhetően az idő múlásával ez a fenyegetés is gyorsan nőtt volna. Íme néhány egymással is összekapcsolódó erő: nő a lázadók fáradtsága, szaporodnak a konfliktusok „rég” és „új” lázadók, taxis és nem taxis lázadó, stábeli és a barikádon harcoló között, a növekvő lakossági nyomás agresszív magatartást kényszerít ki, a kormány ajánlatai egymással vitázó csoportokra szabdalták szét a kezdetben közös érdekekkel rendelkezőket.

Hogy éppen ilyen módon zajlott le a lázadás, azt valószínűleg elősegítette a lázadás „elitgárdájának”, a taxisoknak a mozgékonyasága, nagy helyismerete és szervezettsége. De az akció sikeréhez hozzájárulhatott Budapest sajátos folyóparti fekvése is. Ebben az értelemben a blokádot is jelzi, hogy milyen sérülékeny egy modern társadalom. Elég pár ponton az ereket lezárni, és a trombózis egy nap alatt elzárja a mindennapi lét biztosításához szükséges kommunikációs csatornákat. Előbb a főútvonalak, majd a repülőtér, később a túlterhelt telefonhálózat mond csütörtököt.

A taxisok készsége és képessége a városbénításra már korábban éledezett. Pár héttel korábban volt egy demonstratív taxis-felvonulás, és felkészültségüket bizonyítja az is, hogy a várható csapástól félvén már korábban fenyegetőztek a hidak lezárásával¹⁷.

Arra, hogy a taxisoknak ez a sajátos blokádszervező készsége és képessége nem valami magyar deviancia arra sok példa utal. A taxisok (és általában a fuvarozással foglalkozók) minden modern társadalomban rendelkeznek azzal a tudással és társadalomszervezettel, ami ahhoz kell, hogy érdekeiket lázadással érvényesítsék. A közelmúlt magyar napihíreiben szereplő estekből szemezgetve találtuk meg

- a magyarok Ausztriába vándorlását gátló burgerlandi parasztok,
- a környezeti ártalmaktól féltő osztrák ?mik?,
- a vám packázásait sokalló horvát kamionosok, vagy
- a különadó bevezetése ellen tiltakozó new yorki taxisok esetét.
- De Marosvásárhelyt is szerveztek taxisblokádot, ahol a benzinhiány és a rájuk kivetett többletadó ellen tiltakozott a mintegy 450 taxis, és volt blokádot
- Belgrádban, ahol 6000 taxis az életszínvonal csökkenése ellen tiltakozott,
- Kolozsvárott, ahol a benzináremelés ellen tiltakozó kolozsvári magántaxisok egyesülete „a ROMPRES hírügynökséghez eljuttatott nyilatkozatban közölte: felhívták a megye prefektusának figyelmét arra, hogy közlekedési blokádot szervezzenek” (Bogdán 1991).
- Volt továbbá kamionos blokádot Görögországban a felemelt útdó miatt,
- volt Röszkénél az ENSZ-szankciók betartása elleni tiltakozásul,
- de a bolgár fuvarozók is blokáddal fenyegették a magyar és cseh kormányokat, ha nem adnak több ingyen tranzitengedményt (ami később jó áron értékesíthető jószágként jelent meg a piacon).

¹⁷ Közvetlenül a blokádot vége után a budapesti rendőrfőkapitány utalt arra, hogy a taxisoknak korábban is volt „egy-két túlzott megmozdulása”, s ezért a rendőrség azonnal intézkedett. Ám a blokádot hamar olyan méretűvé vált, amire a rendőrség a tervezett lebeszélő-oszlató akciót már nem tartotta alkalmasnak. (Blokádot, 1990 34 old.)

Korábban Magyarországon is volt egy – nyilván nem tudatos, de az erőfelmérésre alkalmas - elő- és egy fő erőpróbája a blokádnak. Az elő-erőpróba 1988-ban történt, amikor egy szovjet katona megölt egy székesfehérvári taxist. Ekkor a taxisok elhatározták, hogy nem hagyják elhallgatni az esetet, és megfenyegették a hatalmat, hogy ha nem hozzák nyilvánosságra az elkövető állampolgárságát, akkor a temetés idejére minden taxis leáll ott, ahol éppen az adott pillanatban tartózkodik.

A fő erőpróbára úgy került sor, hogy egy taxis szabálytalanul parkolt (ez máig is inkább szabály, mint kivétel), és egy rendőr ezt szóvá tette. Valószínűleg nem találta meg a megfelelő hangot, mert a taxis azonnal ütött, mire a rendőr letartóztatta. Erre a taxisok egy népes csoportja felkereste a kerületi kapitányságot, amely nem állta az ostromot, és kiadta foglyát.

A hatalom mindkét esetben meghajolt a taxisok óhaja előtt, ami egyfelől nyilván erősítően hatott a taxisok Mi-tudatára, másfelől kézzel foghatóvá tette a számukra a szolidaritásban, az összetartásban, a keselyű-hálózatban rejlő erő nagyságát, illetve megtámogathatta az amúgy sem alulfejlett macsó-öntudatot – csakúgy, ahogyan Robin Hood első sikeres akciói a sheriff ellen feldobták a csapatot. A sikerélmény meglebegtethette a blokádszervezés sikerének esélyét az abban részt venni hajlandók számára. Márpedig a sikerben hinni fél siker egy kollektív akció során. A sikerbe vetett hit annál is jogosabb volt, mivel éppen a rendőrség volt az előző sikeres fellépések szenvedő alanya.

Nyilván a taxisok nem vágtak volna akciójukba bele, ha nem hittek volna a sikerben (bár az elkeseredettség magas foka, különösen, ha azt felkorbácsolja egy-két csapástárs bátorítása, csökkenteni képes e feltétel szükségességét). Ezt nem magyarázza meg macsó karakterük sem. Közrejátszott ebben, hogy bár akciójuk célja hangsúlyozottan nem politikai volt,¹⁸ mégis úgy érezhették, hogy a többiekért is, az egész lakosságért indulnak harcba. Ami annyiban igaz is volt, hogy mint fogyasztókat a begyűrűző infláció őket is érintette volna.

A lakosság kezdetben nagyra értékelte a taxisok akcióját. Ennek részben az lehetett az oka, hogy a blokádnak egy hosszú hétvége esett, és nem akadályozta az emberek munkába jutását, vásárlását. Sőt, az istenadta nép a blokádot inkább happeningnek, mint harcnak érzékelte, és szívesen vett benne részt.¹⁹ Továbbá, a blokádnak a forradalom ünneplése után történt, és a népet roppantul dühítette, hogy a kormány – jó szocialista hagyományként, az áremelés bejelentését

¹⁸ Ez egyértelműen megfogalmazódik „a közlekedési blokádban részt vevők bizalmát élvező operatív bizottság” MTI-nek adott „hivatalos” nyilatkozatában: „törekvéseink szakmaiak voltak, azok is maradnak, mentesek minden politikától”.

¹⁹ Szabó (1993) elemzése szerint a hétvége hangulata az 1968-as diáklázadások, illetve általában az ellenkultúra „örömlázadásaira” emlékeztetett. Megemlíthető itt a gyengék lázadásának tekinthető, a

az ünnepre időzítette. Az áremelés ezen lopakodó technikája a kései szocializmus szociotechnikájára emlékeztetett, amikor minden ünnep meghozta a maga áremelését.

Márpedig a magyar lakosságtól nem áll távol semmi, ami a kormányzat-ellenességet indokolja. A taxisok egy ilyen össznépi államellenes „kuruc” lelkület számára az olyan „népi haramia” (Hobsbawm 1974) modern megtestesítőjévé válhatott, mint amilyen Robin Hood vagy Rózsa Sándor volt. Ennek a már említett, a kései szocializmus második gazdaságában játszott avantgarde szerepre is volt hatása. Feltehető, hogy a taxisok a piacosodó magyar szocializmusban azért tettek szert olyan széles körű, noha ambivalens népi elismertségre, mert sokban emlékeztetnek a népi haramia kuruc-magyar lélekben melegen őrzött képére, melynek főbb elemei a következők: a betyár erős, férfias, elkaphatatlan, fékezhetetlen, jó a szegénnyel, összetartó, államellenes, az elnyomó-illegitim hatalommal szembeszállni kész, „mindenre kész és képes”.

Az az utólagos beállítás, hogy a taxisok elsősorban a lakosságért harcoltak, hamis,²⁰ ami ugyanakkor nagyon jól jöhetett az akció során, mind saját maguk számára leplezni, hogy a lázadás fő oka mégis csak gazdasági pozícióik védelme volt, mind a lakossággal (sőt a rendőrséggel, akik szintén lakosság is) való szóváltásokban.

A közjó érdekében folyó forradalmi tettről már csak azért sem lehetett szó, mert, mint azt a City Taxi diszpécserközpontjának a blokádnak első napján sugárzott beszélgetéseinek elemzése bebizonyította, szó sem volt előre szervezett akcióról²¹.

„Megtörtént a sokkoló bejelentés a benzin árának drasztikus emeléséről. Kézenfekvő, hogy az emberek fontolgatják a lehetséges következményeket. A taxisok az utóbbi években már tanújelét adták, hogy képesek különféle szervezett akciókra... Ilyen helyzetben felfokozódik az igény a hírek iránt. A találgatásokból könnyen lesz hír... a CB-beszélgetések tanúsága szerint ez már csütörtökön bekövetkezett...

Az első akció a Hősök terén való gyülekezés volt, és célja nem volt több mint megbeszélni, hogy mi a teendő. Közben már a rádió is hírt adott arról, hogy helyzet van, már

középkor óta ismert karnevál, bolondok napja vagy sok más formában megjelenő, rövid ideig tartó társadalmi önkifejezési forma is.

²⁰ Ennek nem mond ellent a blokáddal kapcsolatos közvélemény-kutatások eredménye, amely arról tanúskodik, hogy a lakosság úgy érezte, a taxisok értük (is) cselekedtek. Egyfelől, mert ezek a felvételek a már sikeresnek bizonyult akció utáni közvéleményt mutatják be, amikor már könnyebb örülni a taxisok sikerének, mint addig, amíg nem volt ellátás, illetve amíg félni lehetett az ország hosszú távú megbénulásától. Másfelől, mert az utólagos közvélemény nem hathatott a taxisok lázadáshoz vezető indítékaira, hiszen ez a közvélemény a blokádnak eredményére, és nem okára vonatkozik. Végül a kérdés önmaga is hajlamosít a sikeres mellé való „lecsatlakozásra” (vö. a szavazói magatartás változásait a választások után).

²¹ Egy korabeli összefoglalás eseménytörténete szerint csütörtökön 23.47 perckor található az első olyan utalás a City Taxi diszpécserközpontjából sugárzott hírek között, amelyek szerint a taxisok (a budapestiek mellett a debreceniek, pécsiek és szegediek) készek „nagyobb erőket felvonultatni” (Blokád, 1990 8 old.) Az események sok eleme bizonyítéka annak, hogy a blokádnak nem csak kezdetben, de később sem nagyon volt egyetlen központja vagy vezető testülete. Ugyanez tűnik ki abból is, ahogy a blokádnak véget ért.

magánautósok is adják-veszik a híreket arról, hogy valami készül, és ez visszaáramlik a taxisokhoz, akik érzékelik, hogy a figyelem központjába kerültek. Ötletek sokasága röpköd az éterben:

- Berti, ki mondta a holnapi blokádot?

- Nem tudom, ki mondta, de holnap reggel 7-től lesz.... Mindenhol meg kell állni sztrájkba, és ha jön a rendőr: elfogyott a benzin, vagy rossza az autó...

- És most mi lesz? Sztrájk tulajdonképpen vagy mi ez, urak?

- Semmi mást nem kellene csinálni, mint a hidakat elállni. És kész.

... Még jó ideig eltart az ötletbörze, mígnem, hogy, hogy nem, a hidakat kezdik elállni.” (Siklaci 1991 19 old.)

Hasonló következtetésre juthatunk a taxisok és a teherfuvarosok szóvivőinek, illetve egy hídi barikád vezetőjének a visszaemlékezése alapján:

„...a sporttelepen kaptam egy telefont, hogy azonnal menjek a Felvonulási térre, mert a taxisok sztrájkolni akarnak az egyoldalúan és hirtelen bevezetett benzináremelés ellen. Odamentem. A királyszobroknál olyan ötven-hatvan kocsi állt. Láttam, hogy az a terület alkalmatlan, és a Felvonulási téren még legalább kétszáz taxi van. Ezért odaküldtem a szobroktól az autókat, és ott egyesült ez a két csapat. De még útközben, mielőtt mindezt láthattam, felhívtam a Budapesti Rendőrfőkapitányságot, hogy küldjenek ki egy magasabb rangú rendőrt, aki intézkedni tud. És motoros járőröket is kértem, ismerve az ilyen demonstrációk úti célját. Mert általában a Parlament elé kívánnak menni ilyenkor, és odáig útvonal-biztosításra van szükség.

Az összegyűlt srácok között eléggé heves hangulat alakult ki. Különböző kiabálások mentek, többségében az áremelés elleni kemény hangok, de voltak szélsőséges kormányellenes szövegek is. Akkor kissé megrettentem ettől, mert a mi dolgunk nem a politika és nem a politizálás. Azt kértem az URH-rádió, hogy minden taxitársaság vezetőjét hívják a térre, hiszen a csapatokból ott vannak a srácok. Az enyémeik felett rendelkezem, úgynevezett parancsnoki jogom van, de a citys, vagy a Budás társaság felett nemigen van módom rendelkezni. Még kérni sem biztos, hogy kérhetek. Ez a két nagy hangadó más csapatokhoz tartozott, nem is igen tudtam leszerelni őket.

Közben kijött Siklós Csaba, a közlekedési miniszter. Ő mondta, hogy biztos benne, hogy nem ül össze a kormány, amelynek nehézségei vannak. Ezt a benzinárat sem visszavonni, sem felülvizsgálni nem fogják. Ennyit tudott mondani, és elment. Egy szélsőséges kolléga megindult vagy harminc-negyven emberrel, hogy elmennek lezárni a hidakat. Amikor a hídzárók elmentek, maradtunk öt-hatszázan a Parlament előtt, és már mindannyian tudtuk, hogy itt egyfajta követelésünk lehet. Függeszszék fel a hibásan hozott áremelési döntést.

Hosszú ideig nem történt semmi, miután a Siklós úr elment. Később megkértek minket, hogy menjünk be a Televízióba. Ott találkoztam a pénzügyminiszter úrral, aki nagyon szívélyes volt. Elmondta, hogy a kormány vészhelyzetben van, kevés a pénz, ezeket a döntéseket meg kellett hozniuk, valószínűleg nem fogják visszavonni.

Akik a barikádokon álltak, baromira megörültek neki, hogy szolidaritást vállalnak velük a vidékiek. Mi azonban megrettentünk tőle, mert Budapest áteresztőképességének teljes elzárása még azt is megakadályozta volna, hogy a mentők eljussanak a betegekhez és a kórházakba. Mert a nagygépekkel a barikádokat már nem tudták volna kinyitni. Egyszerűen szerencse, hogy annyi esze volt mindenütt a szervezőknek, hogy kialakították a csiki-csukit, és minden kommunális jármű átjutott, aminek át kellett jutni. De ha nagyszámú vidéki teherautó és kamion érkezik, akkor azokat már nem tudták volna úgy berendezni, hogy nyitáshoz lehessen csinálni.

A barikádok ... bizottságokat alakítottak, voltak hangadók, akik átvették a hatalmat, és irányították a dolgot. ... Azt gondolom erről, hogy mindabból, ami történt, az egyik legnagyobb tanulság, hogy ennek a szakmának egy nagyon komoly szervezetre van szüksége. Azért, hogy többé ilyen ne fordulhasson elő, hanem tárgyalóképesnek, elfogadható szervezettel, a tárgyalás szintjén tarthassuk az érdekeink képviselését. Mert ez a szakma akkora erőt képvisel, akár a gépparkját vesszük figyelembe, akár a kommunikációs lehetőségeit a rádió révén, hogy ilyen kényszerhelyzetbe még egyszer nem kerülhetünk.

...Erre a négy napra létrejött az egység. De egy nagy hibát elkövettünk. Azoknak a neve nem lett egy lapra felírva, akik ezt az egységet létrehozták, megpróbálták kézben tartani. Akik itt-ott vezéregyéniséggé váltak és megpróbálták a tisztesség határain belül tartani az akciónkat – ha már jogtalan volt, nem alakítottak meg egy országos kamarát.” (Diósi 1990/a)

„Az iroda felől mentem hazafelé csütörtökön este hat körül, amikor valahogy odakeveredtem a taxisok csatornájára, és hallom a rádión, hogy gyertek a Hősök terére, ott gyülekezünk, és onnan menjünk a Parlament elé. Amikor hazamentem, furdalt a kíváncsiság, megvacsoráztam, de bekapcsolva hagytam a rádiót.

– Ahogy telt az idő és hallottam, hogyan alakul a demonstráció ... Pécssett azt mondták, hogy 11 óra körül talán harminc taxi van utcán. Fehérvárott Meixner Gyurival sikerült beszélnem, mondta, hogy lecsitította a fiúkat, mindenki nyugton marad, ő is hazamegy aludni, reggel majd felhív. Szolnokon nem sikerült felhívnom Rákóczi Feri bácsit, állandóan foglalt volt. Közben egyre több olyan hírt hallottam a pestiek CB-forgalmazásából, hogy lezárják a hidakat és állítólag Fehérvárról elindultak fölfelé, Szolnokon is áll a balhé.

...Éjjel egy óra körül még csak a hídi blokádok voltak, hogy kettéválasszák a várost. A teljes lebénítás spontán jött, amikor már mindenki valami stratégiai helyet akart keresni magának. Aki talált egy jó pozíciót, az odaállt azzal, hogy ez az én kis sarkom, fogalkörömmel védem, és innen el nem megyek addig, míg vissza nem állítják a benzinárakat.

Szombat hajnalra kiderült, hogy nem tudunk megegyezni. A kormány sem enged, mi sem engedtünk. Jön a szombat–vasárnap, ami nem stratégiai fontosságú. Az emberek minimálisan járnak dolgozni, kevés termelőüzem működik. A kormány úgy volt vele, merem állítani, hogy hagyjuk, főjenek a saját levükben. Hátha elmossa őket az időjárás. Hátha kifáradnak. Ráadásul elveszíthetik az emberek szimpátiáját, mert a hét végi pihenésre tervezett programjaik meghiúsulnak, nem mehetnek el a szeretteikhez. Jön a halottak napja, esetleg már ezen a hétvégén temetőbe akartak volna menni. Meghiúsul, megharagszanak.” (Diósi, 1990/b)

„Csütörtök délután öt és hat között a Lánchídon vittem át egy utast, és akkor mondta, hogy a Hősök terén demonstráció van a benzináremelés miatt. Elvittem őt a Városmajor utcába, és visszafele már blokádként volt a Lánchídnál. Volt vagy nyolc-tíz autó, a csizmástól a mezítlábas Wartburgig mindenféle. Éppen lezárták a srácok a forgalmat a budai hídfőnél. Hallottuk, hogy a Horváth Pali (a taxisok szóvivője S.E.) már megpróbált intézkedni, de nem lehetett senkit megtalálni. Előbb fent voltak a Kútvölgyinél, de az Antallhoz nem engedték be őket. Közölték, hogy a Horváth Balázs a megbízott helyettese, de őt sem lehetett elérni. A Parlamentnél egy órába került, mire az ügyeletes államtitkárt megtalálták. Iszonyú felháborodást keltett a srácok között, hogy elmondta, ő nem tehet semmit, és csak azt ígérheti, hogy éjjelre összeszedik a tizenkét minisztert. Ennek ellenére feloldottuk a kordont, és páran átmentünk a Kossuth térre.

- No, menjünk oda, gondoltuk jó, ha megmutatjuk magunkat. A Parlamentnél voltunk vagy ötszázan, és a Pali mondta, éjfélig várunk, utána blokádként. Éjfélig nem jött ki senki. Végül hajnali négykor úgy határoztunk, hogy lezárjuk a hidakat. De azt úgy képzeld, hogy az éjjel dolgozó kollégák bejöttek Szentendréről. ... A CB, meg az URH alapján a vidéki kollégák is elkezdtek a szervezésüket. Akkor még csak az éjjel dolgozó taxisok. Én négykor hallottam, hogy gyerekek, ide az Árpád hídra kell még autó, mert kevesen vagyunk. Azóta itt vagyok.

Jöttünk végig a Népfürdő utcán, és láttuk, hogy ide kevés a három autó. Beálltunk, azóta a fürdést leszámítva el sem mozdultam. Itt volt hézag, teljesen spontán következett, hogy ide kellett állni. Azt hiszem, minden barikádnál így következett, logikusan egymás után. Nekem nem is mondhatták volna rádión, hogy mit csináljak, mert mezítlásos vagyok, utcáról dolgozom és nem rádióról. Nekem az a nagyszerű ebben, hogy valamit lépnünk kellett, és a szakmából egy kis bizonytalanság után senki nem mondta, hogy nem vesz részt benne. Egyre gondoltunk, hogy amit a kormány csinál, az nemcsak közvetlenül velünk szemben megengedhetetlen, hanem az egész országot sújtja.” (Diósi 1990/a 277, 290 old.)

A lázadás elején a taxisok határozottan csak saját és csupán gazdasági érdekeikről szóltak. Olyannyira, hogy nem is az össznépi érdekeket képviselő benzinár-visszavonást követelték a kormánytól, hanem önmaguknak a kompenzációt:

„a másik fél (a taxisok – S.E.) képviselői viszont közölték: amíg nem kapnak ígéretet arra, hogy legkésőbb hétfő délután(ig)...tisztázzák, hogy ezt a drasztikus áremelést kiknek, hogyan és milyen mértékben kompenzálja a kormány, addig...nem tudják garantálni azt, hogy kollégáikat, szimpatizánsaikat le tudják beszélni az akció folytatásáról... Ne vonja vissza tehát a kormány az áremelésről hozott döntést. De záros határidőn belül...koncessziókkal s más támogatási módokkal könnyítse a személy- és teherfuvarozó vállalkozók, és általában minden érintett helyzetét.” (ibid 1990 298 old.)

Az össznépi érdekekért való hősi kiállás jól illeszkedik a taxisok élcsapat-*image*-ába is. Ez más, mint a már megismert macsó kultúra. Lényege, hogy a taxisok a magyar társadalom legaktívabb, összetartó és vállalkozó szellemű tagjai. Ez történetileg igaz, hiszen a taxis volt a nyolcvanas évek erősödő városi második gazdaságának első olyan csoportja, amely a magánvállalkozást legitim módon és (ön)szervezetten űzhette. Másfelől, a taxisok a lakosságot csapás idején önként szolgálták máskor is (hóakadály), miként a romániai forradalom idején is elsőként a személy- és áruszállítók mozdultak meg.

Ez az élcsapattudat került veszélybe, amikor a lakosság a taxisok lázadásához az idő múlásával egyre ellenségesebben kezdett viszonyulni.²² Márpedig a tárgyalások nem látszottak hamar befejeződni. Ezért a taxisoknak az önvédelem okán is változtatni kellett lázadásuk indoklásában, hiszen ha úgy bukik el a lázadás, hogy az csupán a taxisok saját

²² Egy közvélemény-kutatás adatai szerint a tiltakozó megmozdulás első eseményét, a taxik megjelenését a Kossuth téren a túlnyomó többség (80%) helyeselte, ugyanakkor az országos blokád megszervezése már kevesebbek (55%) tetszésével találkozott. Egy helyszíni helyzetjelentés e folyamatot így jellemzi: „az utca népe ekkor (péntek délelőtt – S.E.) még zömmel a taxisokat támogatta. Egyesek „jó balhét” láttak benne.... A kezdeti lelkes hangulatot csak fokozta, hogy a blokádon nem jutottak át a jugoszláv bevásárló turisták... A közhangulat szombaton kezdett megfordulni, amikor a taxisok „megtisztították”, majd ismét elbarikádozták a belváros útjait. Egyre kevesebben vették tudomásul zokszó nélkül, hogy számukra vadidegen emberek pecsétes papírokat követelnek tőlük, vagy ilyen hiányában virágcsokrot ahhoz, hogy megnyissák előttük a torlaszt.” (Diósi, 1990a, 252 old.)

érdekeiért folyt, akkor a nép nem fog bukott hősként tekinteni rájuk. De az élcsapat-*image* elég erős lehetett ahhoz, hogy utólag előtérbe kerüljön a nép érdekeinek képviselője, mint a lázadás elsődleges mozgatórugója.

A keselyű győz (?)

Nem lehet kétséges, a taxisok rövidtávon győztek, amennyiben az áremelés elhalasztódott és ők – parlamenti határozattal polgári engedetlenségi akciónak nyilvánítva a blokádot – büntetlenek maradtak.

Mit nyertek a lázadással?

- *Nyertek bocsánatot.* A lázadást sikerrel véghezvivőnek megbocsátott a vesztes fél. Tette azért, mert a keselyűről kiderült, nem tudta, mit cselekszik, nem volt tisztában tette súlyával, nem sejtette, hogy amit tesz, megzavarja a társadalom nyugalmát. A csacska keselyűcske is kész a békés együttélésre. A „közlekedési blokádban részt vevők bizalmát élvező operatív bizottság” kommunikációjában mindenkinek mindent köszön. Ami a jövőt illeti:

„érdekeink további egyeztetésére kizárólag törvényes, alkotmányos keretek között látunk lehetőséget. Ennek érdekében a már meglévő és az ezután létrejövő szakmai érdekvédelmi, érdekképviselői fórumainkat tartjuk hitelesnek. Szeretnénk elkerülni minden további polemizálást és kölcsönös vádaskodást, vitát. E nyilatkozatunkkal azt szeretnénk elérni, hogy a megállapodást követő, még feszült és további gazdasági nehézségeket ígérő napokban, hetekben hozzájáruljunk a társadalmi közmegegyezéshez.” (Diósi, 1990a, 295 old.)

- *Nyertek időt.* Igaz ugyan, hogy a benzinár lassan mégis elérte a blokádot miatt elhalasztott szintet, és lehetett tudni, hogy ez az árnövekedés tovább fog gyűrűzni, illetve feltehető volt, hogy az utasok száma is tovább fog csökkenni, de az akkori helyzetben az sem volt semmi, ha a romlás növekedésének üteme csökkent. Már csak azért sem, mert ezzel időt nyerhet az ember, hogy megoldást keressen a jövő fenyegetései ellen.

- *Nyertek alacsonyabb benzinárat.* Rövidtávon ez lehetővé tette számukra, hogy megőrizzék eddigi profitszintjüket. Sőt! A HVG nov. 17-i híradása szerint novemberben a taxi vállalatok nemcsak felemelték vagy felemelik a viteldíjat, de a kilométerdíj a City Taxi és a Gábrriel Taxi esetében 14 Ft-ról 20 Ft-ra nőhet, ami kb. 43%-os áremelés, tehát

magasabb, mint a Főtaxi szakemberei által számított 13-15%, ami éppen ellensúlyozná a benzináremelés okozta többletköltségeket.

- *Nyertek szervezettséget.* A lázadás bizonyította a munkásmozgalom régi igazát, hogy egységben az erő. No persze nem arra az össznépi vagy nemzetközi méretű tömeges összeforrásra gondolok, amit a klasszikus osztályelmélet állított, és ami csak a tankönyvekben létezett,²³ de kisebb egységek kezében a szervezettség nagy erőt jelent. Egy szervezet többféleképpen is lehet erős. Éppen a taxisok társadalmának elemzése bizonyítja, hogy a lazaság nem feltétlenül a gyenge szervezet jele. Nyilván a taxisok is megtartják e szerveződési formát, amelyről bebizonyosodott, hogy „helyzetben” nagyon hasznos. Ugyanakkor vannak feladatok, amelyeket jobb a bürokratikusabb, de stabilabb és a szakértői munkát jobban koncentrálni képes szervezetekkel ellátni.

Ezzel magyarázzuk, hogy miért alakult meg szinte közvetlenül a lázadás sikeres befejezése után a Taxisok Budapesti Kamarája. A kamarai szervezet nyilván alkalmasabb a kormányzattal és más hatalmi szervekkel szembeni érdekképviseletre, mint a keselyűközi hálózat. A „külpolitizálás” túl a taxisok kamarájának feladata lett az árkartell szervezése, mintegy formális szervezeti megoldással felváltva az eddig informálisan folytatott gyakorlatot.

A kamarának olyan feladatai is lehetnek, amelyeket a keselyűközi hálózat nem képes hatékonyan ellátni:

„belső szabályzatot fognak kialakítani, amely szigorú feltételekhez köti majd, ki és hogyan kaphat személyfuvarozásra jogosító engedélyt... kidolgozza és be is tartatja a taxis szakma törvénykönyvét, az etikai kódexet. Etikai bizottsága ennek alapján bírálhatja majd az utasok panaszait, és súlyosabb esetben dönthet a taxisengedély visszavonásáról is.” (Diósi, 1990a 297 old.)

A cél tehát az volt, hogy szabályozzák az eszkimók számát, és biztosítsák, hogy csak érdemes eszkimónak lehessen szigonya. Ezt a folyamatot munkaerő-piaci záródásnak lehet felfogni, amit egy céhes jellegű korlát építésével érnek el a „belül” lévők.²⁴ Az ily módon kialakuló munkaerő-piaci szegmens a legjobb forma a magas profit

²³ Hasonló megfontolás miatt nem tartom szerencsésnek a taxisok megmozdulását a posztindusztriális munkásosztály magára ébredése jelének tekinteni, vagy a tulajdonosi polgárságnak a hatalom felé botorkálásában tett „első megrázó erejű” akciójaként értelmezni.

²⁴ A Kamara hangsúlyozottan nemcsak a taxistársaságokat, hanem „a szervezetlen, úgynevezett »mezítlábas« taxisokat is képviselni kívánja”. Ez a viselkedés jól magyarázható a teljes taxistársadalmat egységesen magába foglaló szubkultúráról és munkaerő-piaci szegmensről adott elemzéssel a tanulmány első részében. Tehát aki „ma” taxis, az a „mi kutyánk kölyke”, bárhol is dolgozik.

megőrzésére, (vö. ügyvédek, orvosok az USA-ban, városi kézművesség a középkorban stb.).²⁵

- *Nyertek megerősödött csoport-, élcsapatudatot és keselyűközi hálózatot.* A munkaerő-piaci bezáródást elősegítő „szervezetesedés” nem teszi feleslegessé sem a taxisok „Mitudatát”, sem az élcsapatérzetet, sem a keselyűközi hálózatot. Ellenkezőleg, mindezek nagyon is kellenek a kamara munkájának irányításához-ellenőrzéséhez. A győzelem önmaga is, de legalább annyira az ezt követő kormányzati megbocsátás, a közvéleményben való megdicsőülés és a szervezeti megerősödés jogosan növelhette a taxisok önértékelését (macsóság, szolidaritás,²⁶ népképviseleti kiválóság), és a keselyűközi hálózat iránti elkötelezettségét.

Közvetlenül a blokád után a taxisokhoz csatlakozott teherfuvarosok vezetője ezt így fogalmazta meg:

„a taxisok csapatvezetői már meg is állapodtak abban, hogy körülbelül egy hónap alatt mindannyian kidolgozunk egy javaslatot, amiből egységes tervet lehet csinálni bármi ilyen, vagy másmilyen eseményre, mint mondjuk egy hókatasztrófa, egy tűzvész, egy árvíz esetére... És ez már egy olyan összekovácsolódás, ami eddig elképzelhetetlen volt.” (Diósi, 1990b)

S azóta?

A taxisblokád utólag sokféleképpen értékelték. Született konspirációs elmélet, amely szerint a blokád a bukott rendszer utolsó rúgása (Kreutz 1995), és/vagy a posztkommunisták, az MDF liberálisai és az SZDSZ puccskísérlete. Az utóbbit vallja az akkori belügyminiszter:

„szakemberek megállapították azt, hogy egy abszolút profi, tökéletesen szervezett ... puccskísérletről van szó” (Elhangzott 1991 január 21-én a torontói Magyar Házban), illetve „a blokád szimpla tiltakozásnak indult, de aztán beavatkoztak az események menetébe bizonyos politikai csoportok is, megpróbálták puccsá szélesíteni a válságot.” (1995, 10. o.)

²⁵ Hogy ettől várható-e a taxis szakma „megtisztulása”, ami a munkaerő-piaci korlát kiépítésének ideológiája, az legalábbis kétséges (vö. az orvosok etikai bizottsága működésének hatékonyságát).

²⁶ Ebben a felfokozott „Mi-tudat” állapotban nem csupán az „alig vállalkozók” és a kettős státusú bér munkások egyek, de a taxisvállalatok és a vezetők, illetve beosztottak közti különbségek is elenyészők: „A rádióban időközben általános köszönetnyilvánítás kezdődött. A taxisoknak a teherfuvarosok köszönetét tolmácsolták és viszont. A taxi társaságok vezetői megköszönték kollégáik helytállását, akik pedig vezetőiknek hálásak.” (Matyuc 1990)

A konspirációs magyarázatok ellen nagyon nehéz érvelni, hiszen titkos megállapodásokra, rejtett erőkire, illetve nagyon is látható jelekre (a rendőrség bizonytalanságára, a köztársasági elnök azon álláspontjára, hogy mint a hadsereg vezére nem járult hozzá a katonaság bevetéséhez, az ellenzék készségére, hogy politikai tőkét kovácsoljon a kormány gondjából, a blokádról szóló televíziós hírek változó hangjára²⁷ stb.) alapozzák modelljüket. Márpedig az előbbiek nem elemezhetők, és így nem is vethetők el bizonyítékok alapján, hiszen nem is bizonyítékokon, hanem vélelmen alapulnak, és nem-létüket sem lehet bizonyítani. Ami pedig a valós tényeket illeti, ezek igazát el kell ismerni, ám ezek igaz volta nem bizonyít semmit. Ilyen például az időbeli egybeesés (ekkor volt az MDF frakcióülése, ahol voltak kormányellenes megnyilvánulások, illetve ekkor került kórházba Antall József), vagy a blokád kitűnő szervezettsége (gyors, minden fontos csomópont szinte egyidejű lezárása²⁸), amely az elmélet szerint csak külföldi tapasztalatok és hosszas tervezés–felkészülés eredménye lehetett.

Ellenérv lehet a korábban idézett CB-beszélgetés és a különféle visszaemlékezések, amelyek tényszerűen kizárja a konspiráció lehetőségét. Na persze, erre azt lehet mondani, hogy a Népszabadságban közölt cikk semmit sem bizonyít, illetve, hogy egy magára valamit is adó konspirációnak igazán semmisség tenmaga elleplezésére egy ilyen cikket kitalálni, és terjeszteni.

Politológusok a taxisblokádot polgári engedetlenségi mozgalomnak vagy a modern világban újraéledő spontán elemeket is magukba foglaló, hálózat-orientált társadalmi mozgalomnak látják, amelyben politikai elégedetlenség és gazdasági érdekérvényesítés, személyes kapcsolatok és média, tömegcselekvés és bürokratikus szervezettség egyidejűleg és szétbogozhatatlanul ötvöződik (Szabó 1993).

Ami a szubkultúra és a hálózat szemszögéből fontos, a blokád után pár évvel később született újságcikkek tanúsága szerint látható, hogy a magyar taxisok keselyű-hálózata és szubkultúrája nem esett szét, de nem is maradt változatlan. A nagy igénybevétel, így a fokozódó harc a kenyérért, ha ne könnyen, de csomókat köthet a hálóra, sőt el is szaggathatja azt. Elvégre Robin Hoodnak sem kellett élete végéig a sherwoodi erdő hőséne lennie. Fel is

²⁷ Kreutz (1995) idéz egy korabeli elemzést, a blokádról szóló televíziós hírek tartalmáról, amely szerint a blokád első napján (1990 október 26 (péntek)) a híradások 59%-a blokád-párti volt, és ezzel szemben a blokád negyedik napján (a rákövetkező hétfőn) a hírek 50%-a blokádellenes megszólalásokat tolmácsolt.

²⁸ Illetve, amint ez a Kreutz-féle (Kreutz 1995) élménybeszámolóából (Szlovákiából hazafelé tizennégy helyi blokáddal szembesült) kiderül, a vidéki lezárások számára gyanúsán magas szintű szervezettsége, a kisszámú hangadó terrorja a „rossz lelkiismeretű többség felett, és az őket összekötő

hagyhatott a keselyűélettel, és miután feleségül vette a királylányt, mehetett külföldre feketemunkásnak vagy beszállhatott egy újonnan privatizálandó boltba. A rövid távú változások (és változatlanóságok) a szubkultúra és a hálózatok szerepe szemszögéből azt mutatják, hogy

- a taxistársadalom a blokádnak hatására nem változott meg. Megmaradtak a keselyűség-konform kamara és szövetség típusú laza szövetedékek (Taxisok Szövetsége, Magyar Taxiskamara, Budapesti Taxisok Ipartestülete, Fuvarozók Országos Demokratikus Szövetsége, Vállalkozó Taxisok Országos Érdekképviseleti Egyesülete, Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége), és nem erősödött fel a mindig jelenlévő „farkas” vagy „sólyom” elem.
- Ugyanakkor nem szűnt meg a repülőtéri, szállodai hiénák farkas-jellegű szervezethez alapuló hatalma, a taxistársadalom az etikai kódex áldásos hatása révén, de állami, illetve önkormányzati hatásra sem tisztult meg.²⁹
- A benzinár hamar elérte azt a szintet, amit a blokádnak előtt elviselhetetlennek tekintettek a taxisok. Ezért fokozódott a harc a kisebbedő tortaszelet újraosztásért. Ennek jele az árkartell erősödése, a kívülállók és a kisebb halakat kirekesztő határozat megszületésének támogatása, a vásárlószerezésben vagy becsapásában való akadályoztatásra adott erőszakos reakciók³⁰ léte-terjedése. Az sem meglepő, hogy nőtt a kiegészítő jövedelem aránya a taxizásból származó jövedelemhez képest. Ez jelent hivatalos kiegészítő jövedelmet – posta, küldemények házhoz szállítása (igencsak megalázó egy macsó számára), de a feketedő informális gazdaságban való még intenzívebb részvétel (például emberkereskedelem) is szükséges a taxisok megélhetéséhez egyre nagyobb mértékben.
- Mindez azonban nem okozta a taxisok számának csökkenését. A budapesti taxisok számát senki nem ismeri. Egy Közlekedési Felügyeletről származó adat szerint, míg 1995-ben 7124 taxi futott Budapest utcáin, ami valójában 12-14 000 lehet, ha

rádiókapcsolat vélhetően központi (poszt-kommunista VOLÁN vállalat vezetői általi?) összehangoltsága”.

²⁹ Az 1996-ban végzett 164 próbaútazás eredménye szerint 44 taxi 92 szabálytalanságot követett el. Ekkor már dúlt az azóta is dúló droszt háború. A résztvevő megfigyeléssel készült beszámoló szerint a legtöbb ellenségeskedés a következő drosztokon fordult elő: Keleti pályaudvar, Erzsébet-téri buszpályaudvar, Nyugati pályaudvar, Moszkva-tér, Ferihegyi repülőtér (Varga 1997 25 old.).

³⁰ Mikor például kiszúrták annak a kocsinak a kerekét, amelyik a taxisok által „jó placnak” tekintett közterületen parkol, vagy amikor sípcsonton rúgják a megkopasztandó külföldi vevőt felvilágosító állampolgárt.

hozzáadjuk ehhez a számhoz a budapesti „mezítlásosok” és az agglomerációból „betaxizók” számát is (Varga, 1997).