

Szabó Máté

A TAXISBLOKÁD ÉS UTÓÉLETE — KIHÍVÁS A TÁRSADALOMTUDOMÁNYOK SZÁMÁRA*

1. A rendezvény alapgondolata

Miért rendeztük meg Sik Endrével a Magyar Szociológiai Társaság 1992-es közgyűlésén egynapos vitaülésünket a taxisblokádról? A rendezvény alapgondolata azon a szalon alakult ki, hogy a szervezők szerint mind a magyar társadalom demokratizálódásával, mind a piacgazdaság szociális problémáival összefüggő kérdések egész sorát vetette fel az 1990-es taxisblokádnak, amely ily módon kihívást jelentett a magyar társadalomtudomány számára. Ennek a kihívásnak az eredményeit az utóbbi két évben több esszé és tudományos igényű elemzés is tükrözi. A taxisblokádnak felvetette problémák interdiszciplináris jellegére tekintettel a vitaülést a Magyar Politikatudományi Társaság és a Magyar Szociológiai Társaság együttesen szervezte meg.

Miért jelentett a társadalomtudományok számára mind elméleti, mind pedig módszertani vonatkozásban kihívást a taxisblokádnak? Az eddig publikált elemzések a kultúr- és gazdasági antropológia, a szociografikus szubkultúra-kutatás, a társadalmi mozgalmak és a politikai tiltakozás elemzése, a közjavak és a kollektív cselekvés elmélete, illetve a kommunikációelmélet és a párt- illetve az érdekképviselési szervek kutatása különböző és ellentétes elméleti-módszertani megközelítésekkel jellemezhető irányzataiból indultak ki, és eredményeik egyrészt egymást kiegészítik, ám vitatkoznak is egymással. Általános elméleti-módszertani problémákként vegytiszta formájukban jelentek meg a taxisblokádnak kapcsán olyan kérdések, hogy hogyan függnek össze egymással a makro- és a mikrostruktúra folyamatai, hol jogosult és mennyiben a tudományos rekonstrukció folyamán a strukturális és a fenomenologikus szemlélet. Az adekvát adatbázis és az adatgyűjtés kérdéskörei a társadalomtudományok számára különös élességgel rajzolódnak ki a taxisblokádnak témájában, hiszen az esemény váratlanul, néhány nap alatt zajlott le, és hatásmechanizmusai a közvetlen akció után igen nehezen azonosíthatóak. Az empirikus kutatás lehetőségét csupán a stimulált vitahelyzetek, a tömegkommunikációs eszközök dokumentumai, a részt vevő megfigyelés, illetve a

* A szerző az Ernst Reuter Wissenschaftskolleg „Collegium Budapest” ösztöndíjasaként végezte kutatásait.

rögtönzött közvéleménykutatások és az utólagos interjúzás biztosították. Hogyan lehet ilyen adatbázison megteremteni az elmélet és az empiria megfelelő kapcsolatát a leírásban és a magyarázatban — igazi interdiszciplináris kihívás ez a társadalomtudományok számára egy aktuális és releváns kérdéskör elemzésében.

Végül, de nem utolsósorban, közrejátszott a vitaülés megszervezésében az is, hogy a Szociológiai Társaság 1990-es gödöllői közgyűlésével véletlenül egybeeső taxisblokádnak mély nyomot hagyott a diszciplínát a Társaság tagjaként művelők körében, hiszen saját bőrükön tapasztalhatták a közlekedés korlátozásának hatásait, és nem hagyható figyelmen kívül a blokádnak a diszciplínát a „láttuk-e, hogy jön” komplexumával sokkoló hatása sem. Persze a vitaülés e közvetlen kapcsolaton túl strukturális értelemben is vizsgálni kívánta az esemény összefüggéseit, nevezetesen azt a kérdéskört megvitatni, hogy milyen szerepet töltött be a blokádnak a magyar társadalom demokratizálódásában és a piacgazdaságra való átmenetben?

2. A vita lefolyása

Az október 18-ára összehívott vitaülést *Sik Endre* körkérdése nyitotta meg, aki bevezetőként a szokatlan témához illő kérdéssel fordult az egybegyűltekhöz: milyen volt és milyen ma a személyes viszonyuk a blokádnak, és milyen élmények határozták meg azt? Ez a körkérdés, illetve az ennek kapcsán kialakult „bemelegítő” beszélgetés azt a funkciót is szolgálta, hogy a résztvevők „kibeszéljék” élményeiket, és ezáltal a további beszélgetés, illetve az elemzés tehermentesülve, a témával kapcsolatos szükséges távolságtartással folytatódhasson.

A személyes reflexiók sokaságát és sokféleségét követően *Hegedüs Zsuzsa*, Franciaországban élő szociológusnő számolt be a taxisblokádot és hatásait a szociológiai intervenció módszerével feldolgozó kutatásainak eredményeiről. Vele vitatkozva, illetve hozzá kapcsolódva adta elő hozzászólását *Dénes János*, független parlamenti képviselő, aki érdekes személyes beszámolót tartott a válság politikai intimitásaiból. *Diósi Pál* szociológus, a taxis és fuvarozó szubkultúra szociografikus kutatásából nyert eredmények alapján a taxisok társadalmának belső tagozódását és érdekképviselési szerveződésük alternatíváit vizsgálta. *Neumann László* közgazdász-szociológus szintén a taxis érdekképviselőknek a magyar érdekképviselési rendszeren belüli sajátosságával foglalkozott.

A délutáni vitaülésen *Sik Endre* nemzetközi összehasonlítás eredményeként fogalmazta meg téziseit a fuvarozók és taxisok társadalmi-politikai tiltakozásának és az automobilizmussal jellemezhető modern társadalmi rendszereknek a kapcsolatáról. *Bozóki András* és *Kiss Zsolt Péter* a taxisblokádnak mint a magyar civil társadalom sajátos tiltakozási formájának az elemzését nyújtották hozzászólásukban és vizsgálták a taxis szubkultúrának a sajátosságait. *Szabó Máté* a taxisblokádot a társadalmi mozgalmak hatásmechanizmusának sajátosan érvényesülő formájaként próbálta meg értelmezni a társadalmi mozgalmak kutatásának különféle modelljei alapján.

A fenti elemzések és hozzászólások kapcsán termékeny vita alakult ki a szekcióban, amely a szakmai közönségnél tágabb érdeklődésre is számot tarthatott. Így például részt vett az eszmecsereben *Vörösmarty Mihály*, a rendőrség elemző stábjának egyik tagja, aki a válságra való rendőrségi reakció stratégiai kérdéseit elemezte. Ez a hozzászólás a demokratikus rendszerekben a tiltakozó mozgalmakkal szemben alkalmazható politikai-adminisztratív eszközök elméleti és gyakorlati kérdéseit állította előtérbe a vitában.

A vita dinamikáját lehetetlen rövid ismertetés keretében érzékeltetni, ezért a továbbiakban tematikus szempontok alapján igyekszem összefoglalni, anélkül, hogy kísérletet tennék az egyes hozzászólók mondanivalójának visszaadására. Inkább a problémák felvetésében és megoldásában rejlő feszültségeket és kihívást szeretném érzékeltetni a társadalomtudományok számára a „konstruktív rekonstrukció” eljárásával. Az összefoglalás, amely a vitát rögzítő magnófelvételek alapján készült, így nem tart igényt a szöveghűsége, hanem a problémáknak a véleményem szerint inherens logikáját követi a fejtegetések során elhangzott érvek felhasználásával.

3. Témák és problémák

3.1. *Okok és előzmények*

A válság és a blokádelemzésében az érvelések egyik főiránya a politikai elégedetlenség, a másik pedig a relatív elszegényedés hatásait állította előtérbe. A politikai elégedetlenség okaiként a társadalmi érdekek megfelelő képviselői intézményeinek hiánya, a politikai reakciókészség zavarai, illetve a kormányzat autoritárius politikai stílusa kerültek előtérbe a vitában. Pozitív vonatkozásban a döntések közvetlen befolyásolásának igénye fogalmazódott meg, amely a magyar társadalom releváns csoportjainak közvetlen demokratikus elkötelezettségét posztulálta. Fölmerült a „tiltakozás kultúrájának” a fogyatékosága is, ami miatt a kisebb és kevésbé jelentős konfliktus is gyorsan és hatékonyan változott összetársadalmi jelentőségű feszültségforrássá. A válság politikai dinamikájának elemzésében így mindkét oldalon, a kormány és a kormányzati szervek, illetve a tiltakozó csoportok reakciójában egyaránt felvetődtek olyan elemek, amelyek a válság elmélyülését hozták magukkal.

A gazdasági-szociális vonatkozású érvelések szerint a blokáde relatíve elszegényedő, a piacgazdaság kiépülésének avantgarde-jához tartozó foglalkozási csoport, a taxisok és a magánfuvarozók sajátos érdekeik érvényesítésére irányuló racionális cselekvése volt. A vita résztvevőinek többsége egyetértett azzal a feltételezéssel, mely szerint a tiltakozás eredetileg nem is irányult másra avagy többre, mint a sajátos csoport- és foglalkozási érdekek érvényesítésére, az átmenet politikai és gazdasági válságszituációjában azonban, eltérően a már kialakult piacgazdasággal és demokratikus intézményekkel rendelkező társadalmaktól, Magyarországon ez a tiltakozás szélesebb társadalmi-politikai elégedetlenség „becsatornázója”, „hordozója” válhatott. Nagy

jelentősége volt a kialakult helyzetben a makro-politikai és -társadalmi tényezőknek, melyek hatására a stabil demokráciákban partikuláris érdekérvényesítésként jelentkező blokád Magyarországon paralizálta a politikai döntéshozatal mechanizmusait és erőszakos konfliktusok, valamint a „kormányozhatatlanság” rémét idézhette fel. Összehasonlításként az 1992 nyári francia fuvarossztrájk példája kínálkozik, amely a magyarországi blokádnál sokkal hosszabb volt és jóval erőszakosabb konfliktusokat eredményezett, mégis a társadalom nagy többsége mint futó eseményre reagált rá, mint a demokrácia melléktermékét jelentő akcióra, és föl sem merült pl. az élelmiszerek hosszabb távra történő felhalmozása a társadalom jelentősebb funkciózavaraitól való félelem miatt.

Kisebbségi, de fajsúlyos véleményként fogalmazódott meg a válság okainak elemzése kapcsán, hogy a blokád tudatos, stratégiai-taktikailag előkészített „összeesküvés” eredménye volt, amelyben feltételezhetően szerepet játszottak az előbbi rendszer szerkértolói (biztonsági erők, polgári védelem), illetve közvetve avagy közvetlenül az első demokratikusan megválasztott kormány parlamenti és parlamenten kívüli ellenzéke. Többen rámutattak, hogy a tudatos „inszcinuáció” feltételezése ellen szólnak olyan tényezők, amelyek szituatív elemekként hatottak közre a válság kiszélesedésében (az áremelés bejelentésének módja és mikéntje, a kormányfő távolléte, a rendőri fellépés bizonytalanságai stb.), amelyek persze felfoghatók az „összeesküvés elmélet” alátámasztásaként is, mint olyan feltételek, amelyeket az „összeesküvők” tudatosan és szándékosan kihasználtak.

Az „összeesküvés” elmélettel szemben fontos érv lehet az is, hogy miért nem ismétlődött meg a kormány megdöntésére tett kísérlet azóta, hiszen a válság elhárításában korántsem mutatott fel a kormány olyan erőt, amely ellenségeit eltántorította volna egy újabb „összeesküvéstől”. Többen érveltek azzal is az összeesküvés fikciója ellen, hogy maguk a taxisblokád kezdeményezői is nem-szándékos eredménynek tekintették a kialakult helyzetet, és nem voltak elképzeléseik annak eredeti céljaikon túlmutató kihasználására.

Az „okok” taxatív rendszerezése helyett abban foglalnám össze ennek a vitának az eredményét, hogy a makro- és mikroszinten zajló folyamatok sajátos összekapcsolódása eredményezte azt a helyzetet, amelyben a szóban forgó foglalkozási csoport partikuláris érdekérvényesítési törekvése gyújtópontjává válhatott a piacgazdaság szociális problémái, illetve a kialakult új politikai rendszer fogyatékoságai elleni tiltakozásnak. Ez bizonyos szituatív elemekkel párosulva tápot adott az „összeesküvés” elmélet híveinek, azonban ez ellen szól az az érv, hogy a tiltakozó fuvarosok és taxisok a világon mindenütt a legérzékenyebbnek tartott közlekedési csomópontokat igyekeznek minél gyorsabban és tökéletesebben ellenőrizni, az pedig már igazán nem a tiltakozók kompetenciája, hogy ennek milyen hatásai lehetnek a társadalmi-politikai rendszerre. A különböző blokádok társadalmi-politikai hatása ugyanis nagyon nagy eltéréseket mutat, és nehéz ilyen vonatkozásban közvetlenül érvényes összehasonlítási alapot, illetve megfelelő példát találni, mind a magyarországi blokád hirtelenül jött és intenzív társadalmi támogatottságára, mind pedig a tiltakozás mértékének az akció céljához képesti arány-

talanságára, amely értelmezhető a gyakorlatlanságból eredő stratégiai „túlszervezés-ként” és „túlgyőzsként” is a taxisok eredeti célkitűzései szempontjából.

3.2. Dinamika

A taxisblokádnak a társadalmi-politikai tiltakozás hirtelen, váratlan és eruptív kitörése volt, amely a tiltakozási formák sokrétű komplexumát foglalta magába. A konfliktus tárgyalásos megoldását követően a társadalom „visszatért” a normális működési mechanizmusokhoz, és látszólag maradt minden ugyanúgy, mint azelőtt volt. A taxisblokádnak dinamikája eltér a társadalmi mozgalmak hagyományos mintáitól, ezek ugyanis hosszabb előkészítési periódus, a cél- és a szervezetalakítás, valamint a stratégiai viták után és nyomán jelennek meg, összekapcsolódva tartósabb politikai tiltakozási formákkal, illetve más társadalmi-politikai stratégiákkal, és viszonylag tartósabban intézményesült kollektív cselekvési formákat hoznak létre. A taxisblokádnak ugyanakkor nem értelmezhető spontán tömegcselekvésként sem, amelyre a szituatív, gyakran kontrollálatlanul agresszív, expresszív cselekvési formák a jellemzőek. A spontánul kitört tiltakozás instrumentális jellegű cselekvés volt, a hálózati szervezettség jellemzőit mutatta, ám bár vele párhuzamosan és összefonódva jelentkeztek a spontán tömegakciók is. A taxistársadalom, illetve szubkultúra sajátos hálózati szerveződése és kommunikációs-információs rendszere tette lehetővé a tiltakozás gyors kiszélesedését, amely csak a társadalmi-politikai környezet reakcióival összefüggésben, azok kontextusában válhatott a társadalmi-politikai rendszert paralizáló blokáddá.

A taxisblokádnak dinamikájában a taxisok tiltakozása volt a „szikra”, amelynek hatására a társadalmi-politikai tiltakozás túllépett a szűk foglalkozási körön. Erre utalnak az interjúk, a rögtönzött közvélemény-kutatások és különféle politikai értékelések egyaránt. A tiltakozás persze nem csupán a blokádnak támogatóit jellemezte, hiszen a kiéleződő konfliktushelyzetben színre lépett a kormány mellett tüntetők „ellenmozgalma” is. A kormánypárti, azaz a kormányzati hatalommal rendelkező politikai irányzatokat támogató, akár a törvényi szabályozás megsértésével az éles politikai konfrontációt is vállaló — politikai tiltakozások egész sorát ismerhettük meg a taxisblokádnak óta (médiaellenes, igazságtételi, földfoglaló, köztársasági elnök-ellenes tüntetések), amelyek a kommunista struktúrák továbbélésével, avagy az ellenzéki „ellenhatalommal” szemben létrehozott ún. ellenmozgalmaknak tekinthetők. Az ellenmozgalmak létezése és kormányzati manipulálásuk a demokráciák normális tiltakozási kultúrájának a része, azonban a régi struktúrák továbbélését segíthetik elő, valamint az újonnan kiépített demokratikus intézmények funkcionálását veszélyeztethetik a posztkommunista rendszerekben. Az ellenmozgalmak kormányzati támogatásának extrém következményeit figyelhetjük meg például a délkelet-európai posztkommunista rendszerekben a polgárháborúkban és az állam erőszak-monopóliumának aláásásában.

Az ellenmozgalmak kérdéskörét — ezért is fontos eleme a válság dinamikájának — a tiltakozó csoport és támogatóik, illetve a politikai-adminisztratív ellenőrzés ak-

torai közötti válasz–reakció mechanizmusával írhatjuk le. Az ellenmozgalom a taxisblokádnál esetében alárendelt mellékszereplő volt a válságmegoldás intézményesítésére irányuló stratégiához képest, de az azóta megismert politikai konfliktusok alapján az ellenmozgalmi startégia relatíve stabil mellékszereplőnek bizonyult a kormány reper-toárjában, első nagyobb szabású „színrevitele” éppen a taxisblokádnál történt.

A válságmegoldás intézményesítését szolgáló Érdekegyeztető Tanács fellépése nyomán a politikai tiltakozás életre hívta az érdekegyeztető tárgyalásokat, de nem vált azok főszereplőjévé. A taxisblokádnál szituatív elemének tekinthető az időfaktor annyiban, hogy egy héttel állt a „rendelkezésére”, valamint, az a körülmény, hogy amennyiben hétfőre nem születik megegyezés, úgy a blokádnál káros hatásai nagymértékben megnehezíthették volna az erőszakmentes, tárgyalásos megoldás esélyeit. Mindez visszahatott a tiltakozási potenciál differenciálódására is. Jól elhatárolható különbségek álltak fenn a középosztályhoz tartozó vállalkozók és a „mezítlás” taxisok, valamint a létfeltételeik rosszabbodása ellen spontánul tiltakozó, a barikádok körül gyülekező szegények magatartása és célkitűzései között. A tárgyalások elhúzódásával a radikális tiltakozók hangja egyre erősödött, ami mérsékelte a szűkebb professzionális érdekeket szem előtt tartó vállalkozók közvetlen részvételét a tiltakozásban, hiszen érdekeiket már elsősorban az egyeztető tárgyalások révén vélték érvényesíthetőnek.

A tárgyalási folyamatot elindító blokádnál a tiltakozás differenciálódásának hatására az egyeztetés eredményeinek tudomásulvételével feloszlott. A tiltakozást elindító taxisok és fuvarozók képtelenek voltak a tiltakozási potenciál ellenőrzésére, a tiltakozók fegyelmének lazulása így sem öltött veszélyes méreteket. A tiltakozást elindító foglalkozási csoport nem tartott igényt arra, hogy artikulálja a blokádnál támadt szélesebb társadalmi tiltakozást, azt csupán saját érdekérvényesítésének támogatására és mozgósítására fogadta el. Mégis akár az ellenmozgalmak esetében, a taxisblokádnál kialakult, a piacgazdaság szociális problémái, a létminimumot veszélyeztető hatásai elleni spontán tiltakozás az előtte és utána jelentkező „szegénymozgalmak” (hajléktalanok, létminimum-védők stb.) tiltakozási hullámainak sorába illeszkedik. Ebben a vonatkozásban kétféle típusú tiltakozási potenciál összetalálkozásáról beszélhetünk, a létminimumot veszélyeztetve érző szegényekéről, illetve a profitjukat és kereseti lehetőségeiket védelmező vállalkozóikról. Összekapcsolódásuk a korábbi középosztály elszegényedésének általános tendenciája mellett is véletlenszerűnek tekinthető, hiszen míg az egyik vonatkozásban a jóléti minimum állami szociálpolitikai biztosításáról, a másikban meghatározott piaci szegmens és profitérdek védelméről volt szó.

A tiltakozás dinamikájának értelmezésében a civil társadalom kiteljesedésének és végének a tézise, valamint az új típusú szociális-politikai problémák létrehívta új tiltakozási kultúra gondolata kerültek szembe egymással. Ama felfogás szerint, amely a taxisblokádnál a kádárizmus elleni tiltakozási hullám kiteljesedésének és egyszersmind végének tekinti, a blokádnál az öngazgatásra és az önszerveződésre való képesség lehetetlenségének belátását jelentette. A másik felfogás szerint a taxisblokádnál éppenséggel a civil társadalom újfajta tiltakozásának egyik első hullámverése volt, amely az új társadalmi-politikai berendezkedés kiépüléséből adódó problémákra új stílusban és új

módon reagált. A taxisblokádnak kétségtelenül a régi és az új határán áll, hiszen kialakulásában mind a vállalkozók, mind a szegények oldaláról az állami gazdaság- és szociálpolitikai támogatásra irányuló igények fogalmazódtak meg, amelyek részben a korábbi politikai kultúra hagyományain alapultak, ugyanakkor a régi típusú etatista-autoritárius megoldások elutasításával párosulva jelentkeztek. A tiltakozók elutasították a korábbi rendszerre emlékeztető hatalmi államot, de igényelték annak gazdaság- és szociálpolitikai gondoskodását a korábbi rendszerhez fűződő beidegződések alapján. Az akcióforma vonatkozásában hagyományos vonás az illegális politikai tiltakozási formák legitimitásának igénye és felhasználásuk, amely azonban párosult az újonnan intézményesített konfliktusmegoldási mechanizmusok elfogadásával és a megegyezésben a jogállamiság kölcsönös elismerésével. A demokratikus beleszólást és részvételt így mintegy a jogállamisággal ellentétben kívánták továbbfejleszteni.

Dinamikája alapján a taxisblokádnak aligha tekinthető társadalmi mozgalomnak, inkább a különféle társadalmi-politikai tiltakozási formák komplex kombinációjaként jelent meg a társadalmi-politikai struktúráváltás egyik metszéspontjában. „Aktora” nem azonosítható a tiltakozó taxisokkal, hanem különféle tiltakozó csoportok és társadalmi-politikai szervezetek együttese volt, amelyek konfliktusban álltak a kormánnyal és támogatóival. A taxisblokádnak az új társadalmi-politikai berendezkedés első nagyobb tiltakozási periódusa, amelyet azóta több hullám követett. Ennyiben a blokádnak összekötő láncszem a rendszerváltás időszakára kialakuló tiltakozási kultúra és az új berendezkedés kiváltotta tiltakozások és mozgalmak között.

3.3. Célok

A taxisok célkitűzései a válság dinamikájának és intézményesítésének során változásokon mentek keresztül. Kezdetben a spontánul az áremelés visszavonását követelő tiltakozók a politikai-adminisztratív ellenőrzéssel való konfliktusuk büntetlenségét is feltételül szabták, és a konfliktus intézményesítése során az áremelés visszavonása helyett különféle kompenzációkról, illetve árszabályozó mechanizmusokról tárgyaltak és egyeztek meg. A valóban elért üzemanyagár-csökkentés tehát a tárgyalásokon kialakult kompromisszum keretei között maradt, és intézményes árképzési mechanizmus kidolgozását eredményezte. Nem, illetve csupán mellékes módon artikulálódtak a szegényebb rétegek szociális igényei a tárgyalások során.

A tiltakozás céljai között szubsztantív és kooptációs jellegű elemeket különíthetünk el. A szubsztantív, a tartalmi célkitűzés közvetetten, a kooptációs, a nyilvános tárgyalások kikényszerítésével, a tiltakozás részleges legitimálásának elismertetésével következett be. A célkitűzések körül nem körvonalazódott határozottan „ideológiai” vagy „politikai” célrendszer. Ezzel szemben egyes kutatási eredmények, illetve a tiltakozás és a tárgyalások atmoszférájának elemzése alapján azonban anti-autoritárius, populáris, közvetlen részvételi, a szociális igazságosságot intézményes alkumechanizmusok révén érvényesíteni kívánó „korporatív mozgalom” képe rajzolódott ki, amely parti-

kuláris céljait intézményesíteni kívánja a politikai rendszerben. A különböző, rendszerezetten ki nem fejtett célegyüttesek inkább hangulati-stílusbeli elemekként voltak jelen, eltérő mértékben a közvetlenül tiltakozók, a tárgyalások résztvevői és a tiltakozás különféle irányzatainak körében. A célok egységét elsősorban a „single-issue”, az üzemanyagár-emelés visszavonásának, illetve mérséklésének követelése biztosította, az elérhető érdekérvényesítés módját, mikéntjét és értelmét illetően széles körű szóródás volt megfigyelhető a blokádnál különféle szegmenseiben és aktorainál. Az eredeti cél a válság során ártérelmeződött és új elemeket ötvözött magába.

A blokádnál minden bizonnyal tiltakozó akció volt a maga „negatív programjával” a pozitív célelemek sokaságából viszont szelektíve érvényesültek az érdekegyeztetési eljárások mechanizmusában a különböző érdekképviseletek artikulálta elemek. Engedetlenségi akció volt a blokádnál annyiban, hogy a tudatos és kollektív szabályszegés stratégiáját követte, az engedetlenség módját és mértékét illetően azonban nem volt konszenzus a tiltakozók között. Mindenképpen „szociopolitikai” mozgalom volt a blokádnál, amely társadalmi-gazdasági célkitűzéseit politikai érdekegyeztetés révén kívánta elérni, és ennek érdekében élt a politikai tiltakozás eszközeivel.

3.4. „Taxistársadalom” és szubkultúra

A szélesebb közvélemény szemében a blokádnál egységesen fellépő „taxisok” társadalma különféle vonatkozásokban erősen tagolt — állapították meg a vitában a taxistársadalmat belülről és közelebbről ismerő hozzászólók. A taxisok piacgazdasági szereplése a „második” avagy „árnyékgazdasági” kapcsolatrendszerben kezdődött, amelyben a még állami vállalatnál dolgozó teher- és személyfuvarozók vettek részt, majd az alkalmazottak fokozatosan átalakultak saját gépjárművet saját költségre és haszonra működtető vállalkozókká, illetve vállalkozók hálózatává. A piaci működésre való áttérés ideje, módja és sikere alapján differenciálódott „taxistársadalom” egyaránt felöleli a tőkeerős vállalkozókat és az engedély nélkül dolgozó, „mezítlásos” taxisokat. Eltérő a különböző taxishálózatok tőkeereje és sikere, és azokon belül az egyes taxisok függése a hálózattól.

A sokat emlegetett és vészhelyzetekben, illetve a közös veszélyeztetettség esetén valóban létező taxisszolidaritás, amely a blokádnál is működésbe lépett, nem jellemzi a taxistársadalmat mindennapjait, amikor az egyének és csoportok éles konkurenciaharcra érvényesül. Különösen igaz ez a tiltakozás kiindulópontjával szolgáló Budapestre, ahol a taxik száma aránytalanul megnőtt a válság időszakára. Ebben a korábbi jó kereseti lehetőségek mellett közrejátszott a munkaközvetítő hivatalok tevékenysége, ahol a munkanélkülivé vált autótulajdonosoknak a magántaxizást javasolták. A fuvarozók és taxisok jó része különböző, sokszor illegális bevételi forrásokkal egészítette ki jövedelmét a növekvő konkurencia és a csökkenő kereslet időszakában.

Az 1990. októberi üzemanyagár-emelés jelezte: a korábbi jó kereseti lehetőségek visszahozhatatlanul megszűntek az addig privilegizált helyzetű foglalkozási csoport

számára, amely így kollektív egzisztenciájának védelmében reagált a kollektív tiltakozással. Az elért megállapodás azonban nem állította meg az elsősorban Budapestre jellemző túlkínálatot, így manapság a taxizás feltételeit szigorító intézkedések, amelyeknek kidolgozásában és végrehajtásában részt vesznek a taxisszervezetek is, a további engedélyek kiadásának korlátozásával és a meglevők felülvizsgálatával a piaci túlkínálat csökkentését és a verseny szabályozását célozzák. A budapesti túlkínálat a személyfuvarozásban így közvetve a válság kirobbantásához is hozzájárult, mivel a szűkös piacért folytatott küzdelemben a vállalkozók veszélyeztetve érezték vállalkozásuk fennmaradását, a túlkínálat csökkentése azonban a blokádnak sikerének dacára is elkerülhetetlen volt.

A kollektív cselekvés létrejöttének racionális, az érdekérvényesítésre orientált magyarázata mellett felmerültek a vitában a taxis szubkultúra mint létforma sajátosságai is. A munkahely mobilitása, az információ és a kommunikáció fontossága, a veszélyhelyzetekben működő szolidaritás, a kapcsolat az éjszakai élet veszélyeivel és potenciális hasznaival, a folyamatos közúti jelenlétben kialakuló gyakori szabályszegés, és a foglalkozás „férfias”, „macho” jellemzői a taxis alakját ambivalens, kétértelmű jelenséggé teszik a „normális” társadalom számára. Egyrészt imponál a taxis mobilitása, vezetői ügyessége és informáltsága, ugyanakkor a nagy és talán nem szabályszerűen szerzett jövedelem, az erőszakos fellépés képzete is társul hozzá. A taxis a szabályok és a normalitás határán mozgó alakként jelenik meg a modern populáris tömegkultúrában (filmek, színdarabok stb.). Gyakran a Charles Bronson-, avagy a Rózsa Sándor-féle „jogon kívüli igazságosító” szerepében jelenik meg ezekben az ábrázolásokban, aki ha kell, a fennálló jog és igazságszolgáltatás ellenében, akár erőszakos módon is érvényesíti vélt vagy valódi igazát.

A magyar taxistársadalomról alkotott kép, illetve a taxisok önképe is tartalmaz ilyen elemeket. Ehhez hozzájárul néhány ismert, sikeres és híres szolidaritási akció tapasztalata is, amikor a taxisok segítségére siettek bajba jutott társuknak, avagy együttesen léptek fel a rendőrséggel, avagy más szervekkel szemben. Ezek a különféle akciók szolidaritást alakítottak ki a taxistársadalomban, elsősorban a rend hivatásos óreivel szemben a közlekedési szabályok folyamatos megszegése során.

A taxis szubkultúra sajátosságai nagymértékben meghatározták a blokádban tanúsított tiltakozó magatartást. Hálózati szolidaritás, kollektív fellépés, önszabályozás jellemezték, amelyek határait a válság mindannyiunk szerencséjére nem hozta felszínre. A populáris támogatást a blokádnak résztvevői igyekeztek az alapvető lakossági érdekek lehetséges figyelembevételével fenntartani. A blokádnak sokszor a „happening” ellenkulturális jegyeit viselte magán — „park-in”-nek nevezte el egy a ’68-as diáklázadásokra emlékező amerikai megfigyelő —, amelyben visszájára fordított, „karneváli” értékrend uralkodott: az járt el szabályosan, aki nem közlekedett gépjárművel, az vétett a szabály ellen, aki megkísérelte azt. Ennek a karneváli hangulatnak persze megvoltak a határai és korlátai, és azt sem szabad elfelejtenünk, hogy a társadalomnak egy jelentős része kényszerítésként és érdeksérelemként élte meg a blokádot. Nem mindenki sétálgatott boldogan gyalog, és a közvéleménykutatások eredményei szerint a blokádnak határozottan

megosztotta a a társadalmat támogatókra és ellenzőkre. Feltehetőleg a válság nagyobb mértékű elhúzóódásával az utóbbiak száma nagymértékben megnövekedett volna.

Egyetértés volt a vitaülésen abban, hogy a taxistársadalom helyzete és a taxis szubkultúra sajátosságai egyaránt meghatározó jelentőségűek voltak a tiltakozó akció létrejöttében és lefolyásában. A két aspektus azonban eltérő értelmezési keretet jelent: az egyik a racionális érdekvényesítést, a másik pedig a szociokulturális expresszivitást állítja előtérbe, ám járható útnak tűnik a blokád elemzésében a kettő összekapcsolása is. Mindkét elem azonban csak szükséges, de nem elégséges feltétele volt a válságnak, amelyhez hozzájárult a szélesebb társadalmi-politikai környezettel való kapcsolat, a makrostrukturális folyamatok hatása.

3.5. Szervezet és akcióforma

A taxisok önálló érdekképviselői szervezetei főleg a blokád követően jöttek létre. Előzetesen talán azért nem is volt szükségük rájuk, mivel az informális hálózatok megfelelően biztosították a kommunikációt és az érdekegyeztetést. A külső érdekvényesítés az új érdekképviselői szervek fő funkciója. De a kifelé való egységes fellépés képe is csalóka, utaltak rá egyes hozzászólók, és a valódi kapcsolatrendszert a taxistársadalomban továbbra sem a formális szervezetek közvetítik. Nem illúzió-e ezeknek a szervezeteknek a létrehozása az autonóm vállalkozók és az informális hálózatokkal összekapcsolt, „mobil munkahelyű” foglalkozási csoporton belül?

1992 nyarán Franciaországban is megegyezett a kormány a fuvarozók érdekképviselői szervezeteivel, ez mégsem befolyásolta igazán a blokád, hiszen a fuvarozóknak csak mintegy 5 százaléka volt tagja a szakszervezeteknek. A blokád nem a formális szervezetek együttműködésén, hanem az informális kommunikációs és szolidaritási hálózaton épült fel, a formális szervezetek csekély szerepet játszottak benne.

Az érdekvédelmi szervezetek másik funkciója a belső érdekköordináció és szabályozás. A blokád követően létrejött taxisszervezetek egy részénél nagyon erőteljes az „etikai kódex” kialakításának, a belső szabályozásnak az igénye — állapította meg az egyik hozzászóló —, s ez nem jellemző más hivatások érdekvédelmi szervezeteire. A blokád nyomán a közvéleményben a taxisokról kialakult egységesség képzete csalóka, akárcsak a „szervezeti fegyver” erejének feltételezése a blokád kimenetelében. A siker mögött ugyanis inkább a differenciált, a közös szubkulturális jegyekkel rendelkező többdimenziós (információ, csere, segély) hálózat van, amelynek nem igazi profilja a kollektív érdekvényesítés, inkább csak „veszélyhelyzetekben”, átmenetileg lép működésbe, mint például a blokád idején.

A taxisok érdekvényesítése azonban általában is felvetette a kérdést: mi az érdekszervezetek szerepe a konfliktusmegoldásban válság idején. Az Érdekegyeztető Tanács szerepének átmeneti felértékelődéséhez és bizonyos érdekképviselői szervek hosszabb távra érvényes politikai profiljának kialakításához is nagymértékben hozzájárult kooptálásuk a blokád alatti érdekegyeztetésbe. A vita nem foglalkozott ugyan részletesen

az érdekképviselők általános problémáival, de érdekes adalékokkal szolgált ahhoz a kérdéshez, hogy miként alakult a pártrendszer, a korporatív szint és a mozgalmak közötti kapcsolatrendszer a magyar politikai rendszerben. A taxisblokádot megelőző parlamenti és önkormányzati választások periódusában a pártrendszer szerepe oly mértékben dominált a politikában, hogy azzal szemben a taxisblokádtól átmeneti korrekciós mechanizmust jelentett az érdekképviselési és a mozgalmi szint felértékelésével. Hogy ez átmenetinek bizonyult, az a kialakuló magyar politikai rendszerben máig megoldatlan strukturális problémákkal függ össze.

A blokádtól mint tiltakozási forma újszerű eleme volt a magyar politikai kultúrának, ennek köszönhető az állampolgári engedetlenségről kialakult elméleti-jogi vita, amelyre egy az állampolgári engedetlenséget elfogadó, már kialakult tiltakozási kultúrával rendelkező alkotmányos demokráciában nem kerülhetett volna sor. A legalitás és a legitimitás elválása és kapcsolatrendszere az új alkotmányos rendszerben mind a jogállam képviselői, mind pedig a tiltakozók oldalán félreértésekhez és fogalmi zavarokhoz vezetett. Ezek nem csupán intellektuális viták voltak az állampolgári engedetlenséget illetően, hiszen az érvek az elhárítás és a reakció stratégiáiról, az utólagos büntetlenségről, illetve más jogi kérdésekről nagyon is gyakorlati érvénnyel ütköztek meg a blokádtól, majd utána, a parlamenti és bírósági jogvitákban.

Az eszmecserében szóba került az erőszak és a kényszer „örök” problémája, amely végigkíséri a társadalmi mozgalmak politizálásának történetét. A különféle erőszak-felfogások és értelmezések ellenére is világos jogi definiálást feltételezve is látni kell: a politikai tiltakozás jogi megítélése politikai kérdés, s ezt nem lehet sem egyoldalú pozitívista jogértelmezéssel, sem pedig szubjektív morális-politikai meggyőződéssel helyettesíteni. A két pólus között a politikai kultúra közvetítő szerepe lenne hivatott egyensúlyt teremteni, de ennek nincsenek még igazi hagyományai Magyarországon, ahol az autoriter rendszer elleni küzdelem tapasztalatain túl más minta nemigen állt rendelkezésre a tiltakozók számára, de az államhatalom képviselői és szervei szintén csak ebből az illegális tiltakozás elleni fellépés eszköztárából merítették tapasztalataikat. Mindez nyilván hozzájárult a kialakult éles polarizációhoz mind a konkrét politikai konfliktusban, mind pedig az azt követő jogi, tudományos és politikai vitákban. A politikai kultúra alapját alkotó konszenzus megteremtése csak hosszabb távon, a konfliktusok sorozatainak békés megoldásának tapasztalatait felhalmozva lehetséges, ennek hiányában nem várható el sem a tiltakozóktól, sem pedig a kormányzati szervektől, hogy magatartásukat a tiltakozás, illetve a konfliktuskezelés kultúrája határozza meg.

A társadalmi mozgalmak a társadalom konfliktusmegoldásai rendszereinek a „rövidzárlathoz” hasonlítanak, amely nagy feszültséggel teremt közvetlen kapcsolatot a probléma és a megoldása között, kiiktatva a közvetítő reléket. A „rövidzárlat” persze veszélyes, és csak átmeneti megoldást jelenthet, a „normális” folyamatok időleges kiiktatását. A rövid idő alatt nagy erőforrásokat kizárólag egyetlen probléma megoldása érdekében mozgósító társadalmi mozgalom szükségszerűen kifulladás, „single-issue”-ban megjelölt cél elérésével, avagy kudarcával. Ezért „rövidzárlatos” időszakában a

mozgalom általában igyekszik egyre szélesebb körű forrásmobilizációt és a támogatáshoz szükséges akciórepertoárt felvonultatni, ennek egyik fontos eleme a demonstratív és a kényszerítő akcióformák alkalmazása.

A vitában ismertetésre került Joachim Raschke hamburgi politológus (1985: 294), tipológiája, amely az intézményekhez való viszony és cselekvés hatásorientációja alapján csoportosítja a társadalmi mozgalmak akcióformáit.

	intermedier	demonstratív	direkt-kényszerítő
intézményes	x	x	–
többdimenziós	x	x	x
antiinstitucionális	–	x	x

A tisztán intézményes stratégia nem lehet kényszerítő jellegű, nem párosítható azzal. Az intézményellenes viszont nem lehet közvetítő jellegű a társadalom és az intézmények között. Ezért ezek a kombinációk nem jöhetnek létre az ideáltipikus rendszerezés szerint. Viszont a taxisblokádnak akcióformája éppenséggel többdimenziós jellegével, magába foglalta az intézményes és az antiinstitucionális stratégiák elemeit, és egyaránt tartalmazott közvetítő, demonstratív és direkt-kényszerítő akcióformákat. A taxisok tiltakozása, amely a kényszerítést a közvetítő akcióformákkal kombinálta, elfogadhatóvá vált az alkotmányos jogállam talaján álló tárgyalásos megoldás számára, kivihetetlen lett volna a tisztán antiinstitucionális stratégia keretében megjelenő demonstratív, illetve a direkt-kényszerítő akcióformák alkalmazása esetében (antiinstitucionális-demonstratív pl. a Létminimum Alatt Élők éhségsztrájkja, és antiinstitucionális direkt-kényszerítő például egy bombariadós fenyegetés valamely politikai cél érdekében).

Az akcióformák politikai-kulturális megítélése tekintetében különbségek vannak a „kipróbált” demokráciák között is. Franciaországban vagy Angliában jóval „több” erőszakot visel el a politikai kultúra, mint mondjuk Németországban, ahol élnek a fasizmus terrorizmusának és a tekintélyelvű német államiságnak az emlékei. Míg a régebbi óta stabil demokráciákban nem tűnnek annyira veszélyesnek az erőszakos tiltakozás bizonyos fajtái, az újabb demokráciákban, ahol inkább autoriter hagyományok vannak jelen a politikai kultúrában, az erőszakos tiltakozás kisebb mértékét is nehezebben viselik el. A nyolcvanas években az angol bányászsztrájk, avagy a Franciaországban periodikusan ismétlődő agrártiltakozások olyan erőszakos akciókat produkáltak, amelyeket például az NSZK politikai kultúrája nehezebben viselne el, és hatásosabb reakciókat váltana ki az államhatalom, militánsabb elutasítást a békés polgár részéről. Jellemző, hogy a magyarországi taxisblokádot angol és francia megfigyelői nem annyira veszélyes válságnak, mint inkább a „demokrácia velejárójának” tekintették, és a német, illetve az osztrák hatóságok ajánlottak fel közvetlen üzemanyag-segélyt.

A kelet-európai új demokráciákban egyelőre kialakulóban van a politikai tiltakozási akciók repertoárja, és értékelő mechanizmusuk kifejlődése is gyerekcipőben jár. A politikai kultúra Magyarországon és Kelet-Európában újonnan formálja a tiltakozás

repertoárját, és megítélésében legfeljebb egyes elemeit illetően alakult ki konszenzus a politikai eliten belül, illetve az elitek és a társadalom között. Hogy a magyar politikai kultúrában a tolerancia, avagy az intolerancia elemei erősödtek-e meg a blokád okozta sokk nyomán, az vitakérdés volt, némelyek szerint a veszélyhelyzet hatására toleranciacsökkenés következett be, mások szerint a megismerés, a tapasztalat a fogékonyságot, az elfogadást erősítette a politikai tiltakozások új formái iránt. Sajnos egyik érvelés sem támaszkodhat, empirikus, a blokád előtti, alatti és utáni toleranciaszint szempontjából releváns felmérésekre. Megegyeztek viszont a vélemények abban, hogy a poszt-kommunista társadalmakban az új intézmények és a már kialakult konszenzus gyakran megrendülhetnek, és a gazdasági-társadalmi problémák állandó súlyos terhe alatt olyan politikai tiltakozási formák, amelyek a stabil demokráciákban könnyen integrálhatóak, itt politikai válsághelyzeteket idézhetnek elő, amelyekben akár szélesebb körű erőszakos konfliktusok is megjelenhetnek.

A közvélemény-kutatások szerint a lakosság körében eltérő vélemények alakultak ki a tiltakozási forma legitimitásáról. A tiltakozás elfogadását pozitívan befolyásolhatja a posztkommunista társadalmakban nemrég lezajlott átmenetek tapasztalatai, amelyeknek a tömegmobilizációval járó formái gyengébbek voltak Magyarországon. Negatívan hathat viszont a korábbi hosszú „mobilizációs stop” hagyománya, melynek eredményeként a lakosság nagy többsége ezekben a társadalmakban nem találkozhatott közvetlenül politikai tiltakozási formákkal, illetve nem volt lehetősége, vagy az aránytalanul nagy kockázat miatt nem akart részt venni ezekben. Magyarországon sokan analógiát vontak a taxisblokádnak és 1956 között főleg az idősebb generációk körében, de a blokád előtt nem sokkal ünnepelt évforduló miatt talán a fiatalabb nemzedékek esetében sem zárható ki legalább a közvetett hatás. Maga a tény, hogy sokak fejében az 1956-os forradalom és a taxisblokádnak asszociálódhatott, jól mutatja, milyen szegényes és diszkontinuus a tiltakozás kultúrája Magyarországon. Demokratikus tradíciók hiányában az előző rendszer elleni küzdelmek jelentették az egyetlen vonatkozási pontot. A taxisblokádnak azonban olyan politikai tanulási folyamatokat indíthatott el, amelyek a tiltakozási formák szélesebb repertoárjának kialakulásához és a megítélésükben kívánatos konszenzus kialakításához vezethetnek hosszabb távon.

3.6. Politikai-adminisztratív ellenőrzés, a politikai rendszer reakciói

A társadalmi mozgalmak feletti politikai-adminisztratív ellenőrzés sok szálon és különféle közvetítőkön keresztül érvényesül a modern társadalmakban. A vitában a rendőrség szerepe került előtérbe, az a kérdés, hogy volt-e beavatkozási stratégiája vagy sem, illetve, hogy az alkotmányos demokráciákban milyen e stratégia jellege és mi a funkciója a politikai tiltakozás különféle formáival szemben. Hol és milyen esetekben célravezető és megengedhető a rendőri erőszak a hasonló blokádokra való reakcióként? Erre a kérdésre eléggé szkeptikus válasz adható az 1992. nyári francia fuvarozási blokádnak tapasztalatai alapján, ahol a rendőrség nagy, elrettentésre alkalmas technikai erővel

vonult fel és szüntette meg az úttorlaszokat, amelyeket a fuvarozók azután más gépjárművekkel néhány kilométerrel arrébb ismét felépítettek. A rendőri erőszak alkalmazása a tiltakozókkal szemben könnyen az erőszak eszkalációjához vezethet, ami különösen veszélyes lehet a feszültségek sokaságától terhes posztkommunista társadalmakban. Rendőri erőszak alkalmazása a partikuláris konfliktusokban kevésbé veszélyes a stabil demokráciákban, mivel ott többnyire nem fenyeget a különféle konfliktusokból felhalmozódott tiltakozási potenciálok egymást erősítő „berobbanásának” lehetősége, amely kézzelfogható közelségbe került Magyarországon a taxisblokád idején.

A rendőrség magatartását a taxisblokád idején több szituatív elem befolyásolta. A rendszerváltás időszakában átmenetileg nagyon megcsappant az erőszakszervezetek tekintélye, különösen az aktuális botrányok vetettek rájuk árnyékot az autoriter be rendezkedésben betöltött politikai szerepük miatt. A botrányok között több „taxis ügy” is szerepelt, amelyek igencsak lejáratták a rend őreit a közvélemény szemében. Ez bizonyára bátoríthatta a tiltakozókat és gyengítette a rendőri fellépést. Ugyancsak a politikai átmenettel függött össze, hogy tisztázatlan volt a rendőrség politikai irányítási szintjeinek hierarchiája, ami megmutatkozott például a budapesti rendőrkapitány és a belügyminiszter nyilatkozatai közötti különbségekben. Nem volt világosan kidolgozott a rendőrség beavatkozási stratégiája, és azon belül az erőszakalkalmazás módja és mikéntje sem, ezt tükrözi az akkori belügyminiszter kijelentései körül ma is folyó jogvita anyaga is. Összefoglalva, az erőszakszervezetek és főleg a politikai irányításuk körüli bizonytalanságok növelték a tiltakozók esélyeit és végső fokon megakadályozták az erőszakos rendőri fellépést a tiltakozással szemben.

A politikai elit megosztottsága és a politikai konszenzus hiánya ugyancsak növelték a tiltakozás sikerének esélyét. Mint a politikai pártok reakcióiból kiderült, nagyok voltak az eltérések a válság megítélésében és a kezelésének módja, a lehetséges reakció kérdésében. Nem létezett a „demokraták konszenzusa” a tiltakozással szemben. Az államigazgatás és az államhatalom központi és helyi szervei is eltérő módokon reagáltak a tiltakozásra, a fragmentáció és a differenciáltság nem tette lehetővé az egységes „hivatalos” álláspont kialakítását és kötelező elfogadását a rendőrség számára. Sajnos nem állnak rendelkezésünkre kutatási eredmények az önkormányzatok és a helyi pártszervezetek sokszínű reakcióiról, amelyek pedig minden bizonnyal a helyi politikai erőviszonyok függvényében nagy eltéréseket mutattak. A politikai elit reakciójának nagymértvű differenciáltsága és fragmentáltsága polarizálta az erőszakos beavatkozás lehetséges támogatóit és a tárgyalásos megoldás esélyeit növelte. Hogy egyáltalán mennyiben volt reális a tiltakozással szembeni erőszakos beavatkozás alternatívája az állami szerveknél, azt utólag nem jogvitákkal, hanem alapos kutatásokkal kellene tisztázni.

A már említett hamburgi politológus, Joachim Raschke a politikai stratégiák két eltérő ideáltípusát állította szembe egymással: az elhárítást és a szelektív tolerálást. Az elhárítás az erőszakos kiiktatás stratégiáját jelenti a tiltakozással szemben, a szelektív tolerancia pedig a tiltakozók kooptálását, a velük való tárgyalást, bizonyos követeléseik elfogadását. A két stratégia legitim módon és általánosan alkalmazott az

alkotmányos demokráciákban is. Az állami erőszak-monopólium legitim birtoklással lehetővé és szükségessé teszi az elhárítás stratégiájának alkalmazását az államrendet és a demokratikus berendezkedést veszélyeztető tiltakozó mozgalmakkal szemben. Ennek azonban az alkotmányos rend intézményesített és normatíván szabályozott keretében kell érvényesülnie. A gyakorlatot többnyire a preventív elhárítás és a szelektív tolerancia együttes alkalmazása jelentik. A prevenció politikai intézkedések sokaságát, a „rövidzárlat” megelőzésére tett erőfeszítések együttesét jelenti, amely szociálpolitikai intézkedésektől a politikai döntéshozatalba való bevonásig a demokratikus eljárások széles repertoárját foglalja magába. A taxisblokádnál esetében nem működött hatékonyan a preventív elhárításnak ez a komplex rendszere, sőt a politikai elit maga szolgáltatott gyúanyagot a tiltakozás kiszélesedéséhez és a válság elmélyüléséhez az áremelés bejelentésének módjával és a tiltakozásra való kezdeti reakciókkal, illetve más — pozitív — reakciók elmulasztásával. A mulasztás utólagos felismerését jelezték a válság után a politikai vezetésben végrehajtott cserék, illetve bizonyos intézményes változások. A politikai felelősség mértékét persze senki nem vitatta a tudományos vitákban, de azt annál határozottabban megfogalmazták, hogy a preventív elhárító, konfliktusmegelőző intézkedésekre nagy szükség van a demokráciákban, ahol igen sokféle feszültség, konfliktus van jelen látens és nyilvános formában és jelent folyamatos kihívást a politikai válsághelhárítás számára. A taxisblokádra való politikai reagálás kezdetben ingadozott az elhárítás és a szelektív kooptáció között, majd egyértelműen az utóbbi vált uralkodóvá a tárgyalásos megoldás keresésével. A vita résztvevői világosan leszögezték, hogy az elhárítás legitim stratégia a demokráciákban is, mivel nem minden helyzetben és nem minden tiltakozást lehet tolerálni és kooptálni a demokratikus politikai rendszerekben.

Az elhárítás és a kooptáció stratégiáinak persze világosan elkülönülő jogértelmezési és jogalkalmazási vonzatai vannak. Az első a pozitív jog mindenfajta megsértésének megbüntetését jelenti — a törvény teljes szigorával —, a második esetben pedig előírás a büntetőjogi normák alkalmazása a politikai kontextusra való tekintettel. Ezek a jogértelmezési és jogalkalmazási problémák a tárgyalásokon leszögezett büntetlenség és a későbbi parlamenti jogszabályi megfogalmazása körüli vitákban, az akkori belügyminiszter felelősségéről folytatott politikai és jogi vitában, valamint az ezekhez kapcsolódó, az állampolgári engedetlenségről folytatott tudományos diskurzusban öltöttek testet. A Szociológiai Társaság rendezvényén folytatott vita nem dolgozta fel ezeket a problémákat, inkább, jogszociológiai szempontot követelve, a rendőrök, a tiltakozók és a társadalom jogtudatának zavaraira keresett magyarázatot. A jogtudat zavarait elkerülendő az állami büntetőhatalom fenntartja a tiltakozók büntethetőségét bizonyos feltételek — újabb szándékos szabályszegés — bekövetkezése esetén. Ennek a megoldásnak a speciálisan preventív hatása azonban semmiképpen sem tévesztendő össze a szélesen értelmezett preventív elhárítási stratégiával. Ha a taxisok esetében a paic szükségyszerű leszűküléséből eredő problémáik szabályozása és a speciális jogi prevenció bizonyos időre elejét veszik az aktív társadalmi-politikai tiltakozásnak, ugyanez egyáltalán nem érvényes a más jellegű tiltakozó csoportokra.

A politikai rendszer reakciói végeredményben a nyitott és flexibilis reagálás és stratégia irányába mutattak a kezdeti bizonytalanságok után. Magának az érdekegyeztető tárgyalásnak mint diskurzusnak és alkumechanizmusnak az elemzését eddig még senki sem végezte el, holott az nagyon fontos lenne a taxisblokádnak egészének megítélése szempontjából. A tárgyalások létrejöttéhez szükség volt mindkét oldal, a tiltakozók és a politikai-adminisztratív ellenőrzést képviselő kormányzat stratégiájának átalakulására. A tiltakozók a demonstratív és a közvetlenül kényszerítő akcióformák helyett a közvetítő formákra váltottak többdimenziós stratégiájukban, a politikai-adminisztratív ellenőrzés pedig az elhárításról a szelektív toleranciára, illetve a kooptációra váltott. Az alkufolyamatban a különféle érdekképviselői szervezetek intézményesített részvétele és a nyilvánosság egyaránt a kompromisszumos megegyezés útját egyengették, ezért végül is éppen ezek a konfliktus két pólusa között közvetítő elemek, a tömegkommunikáció és az érdekszervezetek kerültek ki „győztesen” a válságból. Helyzetük-nél fogva egyedül nekik volt esélyük arra, hogy nyerhetnek, anélkül, hogy bármit veszíthetnének, ezzel szemben a tiltakozóknak is, a kormányzatnak is be kellett érniük részeredményekkel, és mindegyikük feladott valamit eredeti elképzeléseiből és változtatott célmegvalósítási stratégiáján. A kényszerítő körülmények között létrehozott megegyezés végül is végrehajtónak bizonyult, mind a kormányzat, mind a tiltakozók számára. Ez mindenképpen egy partikuláris politikai konfliktus megoldásának eredménye, és nem kívánt új politikai konszenzust teremteni, avagy önmagát intézményesíteni, mégis modellértékű a szelektív kooptáció és a tolerancia stratégiájának érvényesítésében. Ez a minta azonban azóta nem érvényesül hatékonyan az állami-kormányzati munkában, és a különféle társadalmi csoportoknak külön-külön kell kiharcolniuk kooptációjukat és a szelektív toleranciát követeléseik iránt. Ebben a vonatkozásban nem beszélhetünk arról, hogy a kormányzati munka politikai típusa általában megváltozott volna a taxisblokádnak hatására, és azt sem állíthatjuk, hogy megtörtént volna az érdekképviselők, avagy a társadalmi mozgalmak strukturális és intézményes kooptálása a politikai folyamatba.

3.7. Hatások, eredmények

A blokádnak hatásainak kérdése fontos vitatéma volt a szekcióülésen. A mozgalmak hatásai között Dieter Rucht berlini politológus (1992) nyomán megkülönböztethetjük a szubsztantív hatást, a mozgalmi cél elérését, a procedurális eredményeket, azaz a döntési és akaratképzési eljárások átalakítását, valamint a társadalmi struktúrára gyakorolt átalakító hatást. Ugyancsak fontos az externális, a mozgalmakon kívüli, és a mozgalmakon belüli, az internális hatások elkülönítése, hiszen ezek is fellépnek a mozgalom aktivitása során. A kétféle hatás viszonyát illetően a kutatók egy része a német szociáldemokrata teoretikusnak tulajdonított kijelentés alapján ún. Bernstein-dilemmáról beszél, mely szerint „a cél semmi, a mozgalom minden”, azaz a belső hatások fontosabbakká válhatnak a mozgalom számára a külsőknél. Így a tagok előnyei, a tagok

számának növekedése, a szervezeti stabilitás jellemző belső hatástényezők, amelyek felülmúlhatják bizonyos mozgalmak esetében és bizonyos szituációkban a külső hatások jelentőségét, a mozgalmakon kívüli társadalmi-politikai környezet megváltozásának mértékét. Az intern hatékonyság növekedése persze az extern cél elérését is megnövelheti. Ekkart Zimmermann müncheni politikai szociológus (1990) szerint a társadalmi mozgalmaknál általános az aránytalanság a mobilizált források terjedelme, intenzitása, illetve az elért szerény eredmények között, ezért úgy véli, hogy a társadalmi mozgalmak politizálásának fő hozadéka inkább a társadalmi-politikai akcióformák repertoárjának és a nyilvános diskurzus érveinek gazdagítása, mintsem a tényleges politikai hatások. Fontos elkülönítés még a mozgalmak céléléréseinek és hatékonyságának vizsgálatában a szándékolt és a nem szándékolt, valamint a hosszabb és a rövidebb távú hatások szempontjainak érvényesítése az elemzés során.

Hogyan konkretizálhatók ezek az általános elméleti tételek és tézisek a taxisblokádnak elemzésében? Az externális hatások között a legfontosabb aspektus, a célélérés csak módosult formában teljesült. Az üzemanyag-áremelés mérséklődött, és ezzel megszűnt az az összetartó erő, amely a blokádnak tengelyét képezte és a tiltakozók koalícióját létrehozta. A célok átalakulása a tiltakozás dinamikájának során egyébként tipikus, általános jelenség a társadalmi mozgalmak politikájában. A célélérés rövidebb és hosszabb távú elemzése alapján nyilvánvaló azonban, hogy az elérni kívánt helyzet, a piaci szegmens biztosítása a taxisok és fuvarozók számára csak a belső érdekszervezeti avagy a piaci szelekció alapján jöhet létre — az üzemanyag-áremeléstől függetlenül. Ez zajlik ma a taxisszervezetek hozzájárulásával, az új engedélyezési szabályozás révén, tehát hosszabb távon a szándékolt cél nem volt teljesíthető minden egyes részt vevő számára, a gazdaságos működést belső differenciálódás alapján szelekcióval biztosítják az előírásokban megfelelő vállalkozók számára. Így a szándékolt externális cél rövid távon és részlegesen megvalósult, de persze hosszabb távon nem volt fenntartható a strukturális kényszerek ellenében.

Szándékolt rövid távú, internális cél volt a támogatók minél szélesebb körének megnyerése és megszervezése, valamint a „public discourse” befolyásolása. Ezekben a vonatkozásokban a blokádnak nagyon sikeres volt, olyannyira, hogy hivatalos oldalról még az a gyanú is megfogalmazódott, hogy a tömegkommunikáció a tiltakozókat „támogatta”. A támogatás megszerzése és a diskurzus befolyásolása azonban hangsúlyozottan csupán rövid távú célok voltak, és a blokádnak résztvevői nem léptek fel azzal az igénnyel, hogy ezeket az eredményeket hosszabb távon intézményesítsék. Formális érdekképviseleti szerveződések születtek a taxisok és a fuvarozók körében, részben a blokádnak hatására, ezek támogatottsága azonban korlátozott, és nem a blokádnak eredeti célkitűzései alapján szerveződtek meg. Nem született tehát új „mozgalmi szervezet”, a fuvaros és taxistársadalom továbbra is informális kommunikációs és szolidaritási hálózataiban „él”. Nem szándékolt externális hatás volt a tömegkommunikáció és az érdekképviseletek szerepének átmeneti felértékelése is. A szándékolt externális cél, a blokádnak képviselőinek átmeneti kooptációja a döntéshozatalba teljesült, sőt a taxisszervezetek

beeszlása a személyfuvarozás szabályozásába és a szabályok végrehajtásába szintén fennmaradt.

Az externális hatások a hatalmi struktúrára és a „public discourse” alakítására nem szándékolt jellegűek voltak. A hatás vizsgálata ezekre azonban nagyon nehéz, hiszen hogyan lehet kvantifikálni és dokumentálni ilyen összefüggéseket, fogalmazták meg az indokolt módszertani kételyt a vita során.

A vita egyes résztvevői a taxisblokádnak jelentős strukturális hatásait hangsúlyozták, azonban téziseiket nem sikerült megfelelően operacionalizálniuk. Más vélemény szerint a blokádnak szubsztantív, célelérési és procedurális-kooptációs értelemben sikeres volt, de strukturális vonatkozásai nincsenek. A már említett Ekkart Zimmermann szkeptikus tézise szerint nem is lehetnek, mert a társadalmi mozgalmakban fordított az arány a problémák iránti intenzív figyelem felkeltése az össztársadalmi tudatosításukra való képesség, illetve a problémamegoldási kapacitás között. A taxisblokádnak is felhívta a figyelmet a piacgazdaság szociális következményeire és az új politikai berendezkedés bizonyos fogyatékoságaira, de nem rendelkezett, és jellegéből következően nem is rendelkezhetett a strukturális problémák megoldására való képességgel. Hogy a válság strukturális problémákat jelenített és fogalmazott meg, az kétségtelen, de a tiltakozás nem rendelkezett a megoldásukra való mobilizálás képességével.

Ezen a ponton gyümölcsözőnek látszik a politikai tiltakozás és a társadalmi mozgalom fogalmi elhatárolása. Míg a tiltakozásnak pusztán a figyelemfelkeltés a célja, és nem lép fel a problémamegoldás igényével, addig a társadalmi mozgalom megoldást ígér a társadalmi problémákra és konfliktusokra. Más kérdés, hogy a Zimmermann feltételezte szerkezeti fogyatékoságból — a mobilizációs képesség és a problémamegoldó kapacitás fordított arányából — következően önmaga nem képes e problémák megoldására, hanem a bürokratikus szervezetek működését kísérli meg befolyásolni ebbe az irányba. Ebből az aspektusból vizsgálva a blokádnak tiltakozás volt, és nem társadalmi mozgalom. A szakirodalom másik vonulata viszont társadalmi mozgalomnak tekinti a tiltakozó mozgalmakat is a mobilizáció kétségkívül meglévő eleme alapján.

A taxisblokádnak hatásának és eredményeinek vonatkozásában érdemes megkülönböztetni a „politikai lehetőség-struktúra” (political opportunity structure) különféle aspektusait Herbert Kitschelt német politológus (1986) nyomán. Elsőként a nyitottságot/zártságot (openness/closure), amely a társadalmi igényekre való flexibilis reakciókészséget jelenti a politikai-adminisztratív rendszer részéről. Nos, ez a nyitottság jóval nagyobb volt a taxisblokádnak idején, mint a korábbi időszakban, de azért kisebb, mint a stabil nyugati demokráciákban. A politikai rendszer reakciója intenzív és flexibilis volt, ami a politikai eliten belüli megosztottságnak és az intézmények instabilitásának köszönhető. A taxisok „túlgyózték” magukat a gyenge lábakon álló új demokráciával szemben, hiszen partikuláris érdekérvényesítésük megrázta a politikai rendszer egészét. Emellett Kitschelt a politikai lehetőségstruktúrákat más aspektusból az erős/gyenge (strong/weak) ellentét párjával a rendelkezésre álló elosztható források mennyisége és az elosztási kompetencia, valamint az egyéb politikai döntések végrehajtására/kikényszerítésére való képesség alapján jellemzi. Ebben a vonatkozásban a taxisblokádnak idején

„gyenge” rendszer állt fenn, amelynek nem volt nagyobb forráselosztási tartaléka, és döntéseinek végrehajtására, kikényszerítésére való képessége csekélyebb volt az előző rendszernél és a nyugati demokráciáénál is. Ennek következtében a tiltakozók hiába érték el viszonylag könnyen és gyorsan azt, amit elértek, az elosztható források strukturális szűkössége következtében és a gyenge döntési implementációs képességgel rendelkező politikai rendszerrel szemben nem volt lehetőségük győzelmük anyagi kihasználására, inkább szimbolikus és kooptációs eredményeket könyvelhettek el. A hegyek vajúdása így ismét egeret szült, mondták a taxisblokádnak hatásainak elemzői, ám mások az akkor elindult tanulási folyamatoknak hosszabb távú strukturális hatásokat tulajdonítottak.

4. Összefoglalás

A sok szálon futó vita hozadéka szerintem értékes és érdekes volt, eredményei azonban inkább csak tovább szaporították a taxisblokáddal kapcsolatos kérdőjelek számát. A problémák precízebb megfogalmazása, és operacionalizált megoldásukra tett javaslatok igazi kihívást jelentenek a társadalomtudomány számára, mindenesetre túlmutatnak az eddig publikált elemzések esszéisztikus-teoretizáló jellegén. Sok ponton még ahhoz is alap kutatásokra volna szükség, hogy világosan megfogalmazhassunk bizonyos kérdéseket. Teljesen hiányzik például a nemzetközi összehasonlítás fogalmi kerete, jóllehet nyilvánvaló, hogy a hivatásos személy- és teherfuvarozók blokádjai állandó és visszatérő elemei az automobilizmust intézményesítő modern társadalmak életének. A diskurzus-elemzés eddig elsősorban a politikai pártok vitáinak feldolgozásában mutat fel eredményeket, de hiányzik a tárgyalások és az azokon főszerepet játszó érdekképviselői szervek diskurzusának elemzése. Ugyancsak érdekes volna a blokádnál alatti és az azt követő jogi diskurzus feldolgozása, a jogi és politikai kultúra vizsgálata a különféle képviselői és igazgatási szervezetekben. A vita ismertetése során már említett hiányosságokat, kételyeket, ellentmondásokat tovább lehetne folytatni, de talán ennyivel is érzékeltethető, hogy milyen kihívást jelent még ma is a taxisblokádnak elemzése a társadalomtudományok számára.

A taxisblokádnak rövid időszakának rengeteg érdekes és tanulságos elemzési aspektusa van: vizsgálhatjuk tiltkozásként, mozgalomként, pánikként, tömegcselekvésként mint „pletykát”, mint a tudományos, politikai és jogi diskurzusok metszéspontját és kiváltóját, a politikai alkufolyamat sajátos esetét, az érdekérvényesítés és az érdekképviselői jelenségét, a legalitás és a legitimitás nézőpontjából stb. Megkockáztatnám azt a feltevést, hogy a téma tudományos feldolgozásának talán éppen manapság jött el az ideje, hiszen nagyrészt elültek már az akkor felhorgadt szenvedélyek és indulatok, és a posztkommunista társadalmak rövid, de viharos fejlődésének tapasztalatai megmutatták, hogy a magyar társadalom „blokádjá” csak az elsők egyike volt az új rendszereket megrázó válságok között. Így az elemzésben egyaránt követelményként jelenik meg a posztkommunista rendszerek politikai válságaival és a fuvarozó-taxis blokádnak a

nyugati demokráciákban felhalmozódott tapasztalataival való összehasonlítás. A blokád volt a bevezetője a magyar társadalom rendszerváltást követő első tiltakozási és mobilizációs ciklusának, ezért elemzése nélkülözhetetlen kiindulópontja a rendszerváltás utáni magyar mozgalmak elemzésének.

Hivatkozások

- Bozóki András–Kovács Éva 1991. „A politikai pártok megnyilvánulásai a sajtóban a taxisblokádnál idején”, *Szociológiai Szemle*, 1991/1, 109–127.
- Bozóki András 1992. *Democrats Against Democracy? Civil Protest in Hungary since 1990*. In: Szoboszlai György (eds.) *Flying Blind*. Budapest: HPSA, 382–397.
- Csapody Tamás (szerk.) 1991. *Az állampolgári engedetlenség helye az alkotmányos demokráciákban*. Budapest: T-Twins
- Diósi Pál 1990. *Taxiskönyv, Fuvároskönyv*. Budapest: Gondolat
- Hegedüs Zsuzsa 1991. „Mozgalmak és változások az öngazgató társadalmakban”, *Valóság*, 2, 12–26.
- Hegedüs Zsuzsa 1992. „Miért lettem akcionalista?”, *Kritika*, 9, 8–11.
- Kiss Zsolt Péter 1991. „A taxisok hetvenvalahány órája”, *Valóság*, 11, 68–79.
- Kitschelt, Herbert P. 1986. Political Opportunity Structures and Political Protest in: *British Journal of Political Science*, Vol. 16. 57–87.
- Pál Gabriella 1991. „Ne szavazz, csináld magad! Gondolatok a taxisblokádról”, *Szociológiai Szemle*, 1, 127–151.
- Raschke, Joachim 1985. *Soziale Bewegungen*. Frankfurt am Main: Campus
- Rucht, Dieter 1982. *Studying the Effects of Social Movements: Conceptualization and Problems*. Paper presented at the ECPR Joint Meeting. Limerick
- Sik Endre 1991. „A zavarban lévő keselyű esete a csapással”, *2000*, 1, 9–17.
- Szabó Máté 1992. „Das erste Jahr der Republik Ungarn: Von der Etablierung der parlamentarischen Demokratie zu ihrer ersten Krise”, *Südosteuropa*, 3–4, 156–169.
- Szabó Máté 1992. Hungary — a new Democracy and its First Crisis. In: B. van Steenbergen et al. (eds.) *Advancing Democracy and Participation. Challenges for the Future*. UNESCO. Barcelona. 1992. 113–121.
- Szabó Máté 1992. The Taxi Driver Demonstration in Hungary—Social Protest and Policy Change. In: Szoboszlai György (ed.) *Flying Blind*. Budapest: HPSA 357–382.
- Szakonyi Péter (szerk.) 1990. *A blokád*. Budapest. HS
- Zimmermann, Ekkart 1990. *Social Movements and Political Outcomes: Why Both Ends Fail to Meet*. Paper presented at the XIIth World Congress of Sociology. Madrid