

ROBIN HOOD, A KESELYŰ — KÉT ÉV UTÁN A TAXISBLOKÁDRÓL

Mindenekelőtt szeretném leszögezni, nem lettem taxisszociológussá. Mindaz, ami itt következik, nem rendszeres kutatás, nem elmélyült elméleti munkálkodás, hanem egy cikk utóhatása. Nyilván a nem csökkenő érdeklődés bennem, hogy legalább utólag megértsem, mi történt — s mi nem történt — azokon az emlékezetes októberi napokon tette, hogy az elmúlt két évben rendszeresen leltem cikkeket a taxisokról, mint egy sajátos munkaerőpiaci csoportról, illetve a blokádról, mint a kollektív cselekvés egy formájáról.

Szabó Máté kollégám kezdeményezésére szerveztünk egy szekciót a Magyar Szociológiai Társaság éves konferenciáján „A taxisblokádnál — kihívás a társadalomtudományok számára” címmel. Ez kiváló alkalmat jelentett számomra, hogy rendezsem két év alatt felgyülemlett gondolataimat. A konferencián elhangzott ropant tanulságos dolgok után már nem maradt más hátra, mint írásba foglalni mind az eltelt két év alatt született gondolataimat, mind azokat az ötleteket, amelyek a beszélgetés kapcsán születtek.¹

1. Röviden arról, hogy mivel magyaráztam két évvel ezelőtt a taxisblokádnál létrejöttének okait

Állításom lényege az volt (Sik 1991), hogy a taxisok társadalomszervezetére Mars (1983) *keselyűnek* elnevezett típusának jellemvonásai tökéletesen illenek. Ez magában foglal egy laza, de szükség esetén gyorsan aktivizálható és hatékony hálózatot, amely 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 előljáró, akik a keselyűközi hálózatot karbantartják.

A taxisok keselyűségének okai:

— a taxismunka nagyfokú területi és időbeli mobilitása, tehát az, hogy a munkaidő felett a taxis vállalkozónak teljes hatalma van, de még a taxis bér munkás is olyan rugalmas munkaidőben dolgozik, ami elképzelhetetlen a gyárban vagy a hivatalban dolgozók esetében,

— az ellenőrizhetetlenség és önállóság, amely nagy szerepet játszik abban, hogy a taxisokra egyfajta *macho* szubkultúra jellemző,

— az, hogy személyes szolgáltató tevékenység lévén, a taxisnak szinte folyamatosan idegenekkel kell kommunikálnia, illetve, hogy képesnek kell lennie kapcsolatot teremteni és kezelni, elviselni a sokféle utast, megtalálni a borralaló maximális mértékét biztosító technikát,

— a taxi veszélyes üzem volta, ami nemcsak a közúti forgalom saját természetéből fakad, ahol is sok száz kilós fémtárgyak hajlamosak egymással és nagy sebességgel összeütni, hanem a kliens természetéből is, s hogy az éjszakai fuvar magasabb jövedelmeiért a taxisoknak nemcsak egészségükkel és családi életük zavarásával, de olykor életükkel kell fizetniük,

— a taxis foglalkozás munkaszervezetére is illik a keselyűlet valamennyi eleme, amennyiben a munkavégzés nem csupán individuális, de független tevékenység is, másként: a taxisok nem csupán egymástól elszigetelten végzik munkájukat, de mindegyikük szabadon dönt arról, hogy mikor és mennyit dolgozik, milyen kiegészítő jövedelemszerző stratégiát folytat, s ezt mennyi kockázatot vállalva teszi, illetve hogy kivel és milyen erősségű kapcsolatrendszer hoz létre,

— a CB-hálózat, a mindennapi megélhetéshez szükséges köldökszinór, amin keresztül kapják a taxisok az információkat, hogy hol van fuvar, s ami szükséghelyzetben nélkülözhetetlen védelmi eszköz számukra, továbbá társadalmi kapcsolatrendszerük is részben ezen a kommunikációs csatornán keresztül szerveződik: például ennek segítségével tudnak egymásnak üzeni, hazaszólni, randit megbeszélni, hiánycikket fellelni, útakadályról tudósítani stb.,

— s végül, de nem utolsósorban, hogy a taxis keselyűket összekötő CB nem csupán technikailag segíti az keselyűcsoport laza *hálózatának* működését, de mögötte egy *szolidáris szubkultúra* áll.

2. Igazam volt-e?

A két évvel ezelőtti állítások első és legfontosabb tesztje az azóta megismert új tudásdarabkákkal való szembesítés. Nevezzük ezt az eljárást „történelmi tesztnek”, ami alapján akkor tekinthető a korábbi állítás érvényesnek, ha az újabb adalékok fényében fenntartható, esetleg még alá is támasztatik. A korábbi gondolatok felülvizsgálata, újragondolása vagy finomítása minden új adalék híján is eredményezheti a tételek változását. Ezt az eljárást „analitikus tesztnek” nevezném. Végezetül lehetséges, hogy a kutató más elméletekre lel, amelyekkel szembesítenie kell a maga magyarázatát. Ezt a megközelítést „összehasonlító elméleti tesztnek” nevezhetjük.

2.1 „Történelmi tesztek”

a) Volt egy elő- és egy fő erőpróbája is 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, s 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 ma már inkább szabály, mint kivétel, főleg ha ezt oly módon lehet tenni, hogy az út elduguljon pl. Corvin áruház előtt), és egy rendőr ezt szóvá tette. Valószínűleg nem találta meg a megfelelő hangot, mert e taxis azonnal ütött, mire a rendőr letartóztatta. Erre a

taxisok egy népes csoportja felkereste a kerületi kapitányságot, amely nem állotta az ostromot és kiadta foglyát.

A hatalom mindkét esetben meghajolt a taxisok óhaja előtt, s ez 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 macho-öntudatot — csakúgy, mint 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.

b) A kormány nem nagyon akarta vagy nem volt képes komolyan venni a taxisok tárgyalási ajánlkozását, majd fenyegetéseit. Különösen fontos elem lehetett a macho-karaktert frusztráló lekezelő magatartás, ahogyan állítólag Siklós miniszter úr elhessegette a taxisok küldötteit, mintegy semmibe véve a taxisok önbecsülését. A hirtelen haragú, azonnali teljes erőbevetést mint taktikát elfogadó macho-társadalmat egy ilyen megaláztatás azonnal a blokád felé taszíthatta, csakúgy mint Robint az igazságtalanság és a kigúnyoltatás együttes elszenvedése.

c) A City Taxi diszpécserközpontjának a blokád első napján sugárzott beszélgetéseinek elemzése bebizonyította, hogy szó sem volt előre szervezett akcióról. Siklaci (1991) ezt írja:

„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, s már volt egy demonstrációjuk (felvonulás a Hősök terétől a Parlamentig — S.E.) ... 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, s célja nem több, mint megbeszélni, hogy mi a teendő. Közben már a rádió is hírt ad arról, hogy helyzet van, már magánautósok is adják-veszik a híreket, arról, hogy valami készül, s ez visszaháramlik a taxisokra, akik érzékelik, hogy a figyelem központjába kerültek. Ötletek sokasága röpköd az éterben:

— Berti, ki mondta a holnapi blokádöt?

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

Úgy tűnik tehát, hogy van a kollektív akcióknak olyan változata, ahol senki sem tudja előre (de sokan még akkor sem, mikor már folyik az akció), mit akar (s mit nem akar). Talán Robin Hood (de még inkább Tuck barát) volt leginkább meglepve, amikor előbb másként gondolkodóvá, majd ellenálló-terroristává, s végül hőssé lett.

d) A világ más részeinek taxisairól és blokádjairól megismertek arra utalnak, hogy amit két évvel ezelőtt leírtam, az valószínűleg nem a kivétel, hanem a szabály volt.

Másként, a taxisok a világ minden részén keselyűk, nagy a hajlamuk és megvan a képességük a blokádszervezésre (vagy az ehhez hasonló kollektív cselekvésre).

Így például volt taxisblokád Marosvásárhelyt, ahol a benzinhiány és a rájuk kivetett többletadó ellen tiltakozott a mintegy 450 taxis (egyszerre elit szakmunkások és potenciális munkanélküliek), volt taxissztrájk Belgrádban, ahol 6000 taxis előbb az „életszínvonal csökkenése ellen tiltakozott”, majd este a „törvényhozás épülete előtt összeszólalkoztak a távozó Seselj vajdával” (Népszabadság 1992b), és tiltakoztak a benzináremelés ellen a kolozsvári magántaxisok, akik egyesülete „a ROMPRES hírügyenökséghez eljuttatott nyilatkozatban közölte: felhívták a megye prefektusának figyelmét arra, hogy közlekedési blokádot szerveznek” (Bogdán 1991).

2.2 „Analitikus teszt”

e) A két év alatt két új érvet is leltem arra, hogy miért követte a lakosság oly lelkesen a taxisokat a barikádokra.

Az egyik szerint a blokád időpontjának sajátosságai játszhattak közre ebben. Így az a tény, hogy a blokád egy hosszú hétvégére esett, nagymértékben elősegíthette, hogy főleg pénteken és szombaton az emberek inkább happeningnek, mint harcnak érzékeljék a blokádot és „kockázat”, illetve (társadalmi értelemben) „költségmentesen” vegyenek részt benne. Az időbeliség egy másik aspektusa, hogy éppen ünnep után voltunk, s az áremelés időzítése és tagadva lopakodó technikája sokakat dühösíthetett, hiszen emlékeztetett a kései szocializmus szociotechnikájára, ahol minden ünnep meghozta a maga áremelését. Végül, az is számíthatott, hogy a blokád az önkormányzati választások után történt. Ekkorra mindenki tudta, hogy a többiek sem mentek el szavazni. Ilyen helyzetben a blokád, mint a csömörrel szembeni alternatíva mutatott fel egy másik megoldást a tiltakozásra (Hirschmannal szólva, a blokád a hang alkalmazását kínálta a kilépéssel szemben).

A másik lehetséges magyarázat a lakosság taxis-pártiságára a taxisoknak, mint avantgard-elit gárdának sajátos történeti előképével függhet össze. A magyar lakosság számára ismert történeti alak a népi haramia², amilyen Robin Hood vagy Rózsa Sándor. Merek élni a feltételezéssel, hogy a taxisok a piacosodó magyar szocializmusban azért tettek szert olyan széles körű, noha ambivalens népi elismertségre, mert sokban emlékeztetnek a népi haramia kurucmagyar 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”³.

A hasonlóság nem csupán az irodalmi (és filmbeli) előkép karakterében, de a taxislét strukturális-funkcionális jellemzőiben is kereshető, amennyiben a taxizás jövedelmének második gazdaságbeli volta és az éjszakai élet rejtőzködést, veszélyeket, rugalmasságot-mozgékonytságot⁴, állandó készenlétet jelentett, az állam illegitimitása adott volt, ráadásul könnyű volt átverni, ugyanakkor a taxisokról sok (s nyilván igaz) történet kerengett arról, hogyan védik egymást, miképpen segítenek az elesetteken, s teszik nevetségessé a hatalom megvetett képviselőit (lásd az *a* pont eseteit).

2.3 „Összehasonlító elméleti tesztek”

f) A taxisok sajátos társadalma és munkavilága jól jellemezhető a frontier (a Vadnyugatot felfedező, meghódító úttörő) fogalommal. Melbin (1978) munkája szellemében a frontier kultúra elemei: a veszély és a másság tudata és ezekkel összefüggésben az erős szolidaritás érzet, a készség mások segítésére és a személyes kapcsolatok felértékelődése. Az előzőkben jellemzett népi haramia-image ebből a szempontból úgy jelenik meg, mint egy olyan frontier szubkultúra, melynek tagjai a külső társadalom részéről magas presztizst élveznek s amelyre megkülönböztetett figyelem irányul mind a hatalom, mind a köznép felől. A frontier-elmélet alapján a Mars-féle elemzéshez hasonló következtetésekhez juthatunk.

g) Létezik továbbá a blokád ún. konspirációs elmélete. Ennek két változatát ismerem. Az egyik szerint a bukott rendszer utolsó rúgása (H. Kreutz), a másik szerint a kommunisták, az MDF liberálisai és az ellenzék közös akciója (Dénes J.) volt a blokád. (Ennek egy másik változatát vallja az akkori belügyminiszter igaznak⁵). Nagyon nehéz szakszerű érveket felhozni a konspiratív magyarázatok ellen, hiszen titkos megállapodásokra, rejtett erőkre, illetve nagyon is látható jelekre alapozzák modelljüket. Márpedig az előbbiek nem elemezhetők, s így nem is vethetők el bizonyítékok alapján, hiszen nem is bizonyítékokon, hanem vélelmen alapulnak, s nem-létüket sem lehet bizonyítani. Ami pedig a valós tényeket illeti, ezek igazát el kell ismerni, ám — úgy vélem — igaz voltuk nem bizonyít semmit. Ilyen például az időbeli egybeesés (ekkor volt az MDF frakcióülése, ahol voltak kormányellenes megnyilvánulások), vagy a blokád kitűnő szervezettsége (gyors, minden fontos pont szinte egyidejű lezárása), amely az elmélet szerint csak külföldi tapasztalatok és hosszas tervezés-felkészülés eredménye lehetett. Két érvecském van csupán a konspiratív magyarázattal szemben. Az egyik nem több, mint a korábban már idézett CB-adás elemzés, amely tényszerűen kizárja a konspiráció lehetőségét. Na persze, erre azt lehet mondani, hogy a *Népszabadság*ban közölt cikk semmit nem bizonyít, illetve, hogy egy magára valamit is adó konspirációnak igazán semmiség tenmaga elleplezésére egy ilyen cikket kitalálni és terjeszteni. A másik ellenérvem empirikus. A konspirációs elmélet ugyanis feltételezi a szervezetség magas fokát, mind az akció tervezése és kivitelezése, mind azóta, a titok megtartása tekintetében. Én pedig ezt elképzelhetetlennek tartom. Mely politikai erő tud ma Magyarországon ennyi szervezettséget felmutatni?

3. Röviden arról, hogyan láttam a taxisblokádnak hatásait a taxisokra és a taxisok munkaerőpiacára

Úgy véltem, a blokád győztese a taxistársadalom volt, ám azt is hozzátettem, hogy ez a győzelem a benzináremelés megakadályozását tekintve valószínűleg csak rövidtávon igaz. Hosszabb távon azonban mást is nyertek a taxisok: az egység és a keselyű-hálózat alkalmasságának érzetét, melynek eredménye a taxistársadalom szubkultúrájának és szervezeti-hálózati struktúrájának megmaradása lesz.

4. Igazam volt-e?

Szerintem igen. Érveim:

— Nem jelent meg egyetlen erős szakszervezet sem. Csupán egy picike taxis-szakszervezet alakult a Ligában, az is a Hegedűs Zsuzsa-féle szociotechnikai operáció eredményeképpen. Megmaradtak ugyanakkor a keselyű-konform kamara és szövetség-típusú laza szövédékek.

— Nem szűnt meg a hiénák hatalma, nem tisztult meg a taxistársadalom az etikai kódex áldásos hatása révén, de állami, illetve önkormányzati hatásra sem. Ami a ferihegyi állapotokat illeti (amiben a piaci monopóliumok alaptípusát látom), úgy tűnik, az óra nélkül közlekedő és Budapestet három részre felosztó, a hivatalos órabért rendszeren meghaladó árért fuvarozó taxisok leginkább (elnézést kérek a biológusoktól) a keselyűk hiéna változatának tekinthetők.

— A benzinár szemszögéből valóban csak rövid távú és pírusszi volt a blokád győzelme. Ennek igazára utal az, hogy a benzinár hamar elérte azt a szintet, amit elviselhetetlennek tekintettek a taxisok. Ezért nem meglepő, hogy a jelek szerint egyre nagyobbra nő a kiegészítő jövedelem aránya a taxizásból származó jövedelemhez képest. Ez jelent hivatalos kiegészítő jövedelmet — posta, küldemények házhoz szállítása (igencsak megalázó egy macho számára) —, de a feketedő informális gazdaságban való még intenzívebb részvétel (pl. emberkereskedelem) is szükséges a taxisok megélhetéséhez egyre nagyobb mértékben.

— Fokozódik a harc a kisebbedő tortaszelet újraosztásáért. Ennek jele az árkartell maradvá-bomlása, a kívülállókat és a kisebb halakat kirekesztő határozat megszületésének támogatása, a vásárló szerzésében vagy becsapásában való akadályoztatásra adott erőszakos reakciók⁶ léte-terjedése.

A keselyű-hálózat sem örök. A nagy igénybevétel, így a fokozódó harc a kenyérért, ha nem is könnyen, de csomókat köthet a hálóra, sőt el is szaggathatja azt. Elvégre Robin Hoodnak sem kell élete végéig a sherwoodi erdő hőséne lennie. Fel is hagyhat a keselyűélettel, s mehet külföldre feketemunkásnak vagy beszállhat egy újonnan privatizálandó boltba.

Összefoglalás

helyett röviden csak annyit, hogy az előzőek fényében ma is fenntartom azt, amit két évvel ezelőtt állítottam⁷, de ha ma írnám a keselyű-cikket, egyfelől nagyobb hangsúlyt helyeznék a blokádlétrejöttének okainak elemzésében az előtörténetre és a kormány viselkedésére, másfelől kerítenék a tanulmány végére egy kitekintő fejezetet, amelyben azt taglalnám, hogy a szubkultúra és szervezethálózat elemzése során valami olyasmit írtam le, ami általánosíthatónak tűnik két értelemben is:

— részben a taxisok foglalkozása mint a személyes szolgáltatás egy speciális válfaja, mint az önálló vállalkozás egy sajátos alfaja és mint az informális gazdaság sokféle elemét fókuszáló foglalkozási munkaerőpiac a világ más részein is éppen olyan, mint kis hazánkban (továbbá, hogy a fenti jellemvonásokat részben magán viselő más fog-

lalkozások, munkaerőpiacok működése is többé-kevésbé hasonlatos a magyar taxisokhoz szubkultúrájához),

— részben a blokád mint a kollektív cselekvés sajátos válfaja sem ritka a mai világban, és létrejöttének társadalmi bázisa sokban hasonlít az előzőekben leírtakhoz. Így volt kamionos blokád Görögországban a felemelt útdadó 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 [Népszabadság 1992c]).

Jegyzetek

- ¹ Köszönettel tartozom a szekció valamennyi résztvevőjének, különösen Bozóki András szociológus-politológusnak, Dénes János országgyűlési képviselőnek, Diósi Pál szociológusnak (a taxisok legnagyobb magyar ismerőjének), Hegedüs Zsuzsa szociológusnak, Kiss Péter Zsolt szociológusnak, Neumann László szociológusnak és Liga-szakértőnek, Szabó Máté politológusnak, Tófalvi Zoltán marosvásárhelyi újságírónak, Vörösmarty Mihály BM-szakértőnek.
- ² Lásd Hobsbawm (1974) „társadalmi bandita” vagy „primitív lázadó” fogalmait.
- ³ Lásd az önkéntes tűzhalált választó magyar (Udvarhelyi 1992), a géppisztollyal palesztin kódobálókát lelövő izraeli (Népszabadság 1993), vagy a Novoszibirszk piacát (részben a nyereszkesedés ellen tiltakozandó, részben egy meggyilkolt társukért a gyanús ingus származású kerekedőkön bosszút veendő) szétverő orosz taxisokat (Népszabadság 1992a).
- ⁴ Így például a *Páratlan páros* című színdarab bigámistája is taxis — Angliában. Az angol taxis is férfias és szabadságvágyó, de ami a lényeg, hogyha a taxis munka nem lenne olyan mozgékony, mint amilyen, esély sem lett volna a kettős életre.
- ⁵ „...szakemberek megállapították azt, hogy egy abszolút profi, tökéletesen szervezett... puccskísérletről van szó. Nekem most is egyébként ez a véleményem...” (Elhangzott 1991. 01. 21-én a torontói Magyar Házban. Idézi: –szeg 1993).
- ⁶ Mikor például kiszúrájk annak a kocsinak a kerekét, amelyik a taxisok által „jó placcnak” tekintett közterületen parkol, vagy amikor sípcsonton rúgják a megkopasztható külföldi vevőt felvilágosító állampolgárt.
- ⁷ Ebből természetesen nem következik, hogy ne fogadnám el a politológusi elemzéseket a blokádnak a politikai mezőben való utóéletéről és hatásairól (lásd Bozóki András, Szabó Máté és Kiss Zsolt Péter munkáit). Fenntartom azonban, hogy az általam leírt munkaerőpiaci és kulturális elemek nélkül a blokád létrejötte és hatásai nem értelmezhetők, illetve, hogy a blokád kezdetben nem volt sem polgári engedetlenség, sem mozgalom, sem kormánybuktató akció, hanem csupán egy sajátos munkaerőpiaci kollektív akció.

Hivatkozások

- Bozóki A. 1992. *Democrats Against Democracy?* In: Gy. Szoboszlai (ed.) *Flying Blind*. Budapest
Bogdán T. 1991. „Félfársári lár Romániában”, *Magyar Hírlap*, nov. 15, 2.
Hobsbawm, E. 1974. *Primitív lázadók*. Bp. Kossuth
Kiss Zs. P. 1992. „A taxisok hetvenvalahány órája”, *Valóság*, 68–78.
Mars, G. 1983. *Cheats at Work*. London: Allen and Unwin Press
Melbin, M. 1978. „Night as Frontier”, *ASR* (Vol. 43) 1, 3–22.
Népszabadság 1992a április 21, 19.

Népszabadság, 1993. március 3, 2.

Népszabadság, 1992b június 12, 2.

Népszabadság, 1992c június 24, 23.

Sik E. 1991. „A zavarban lévő keselyű esete a csapással — avagy miért tudtak a taxisok fellázadni a benzináremelés ellen”. 2000, január, 9–16. old.

Siklaki I. 1991. „CB: A hír megvalósítja önmagát”, *Népszabadság*, január 5. 19.

Szabó M. 1992. The Taxi Driver Demonstration in Hungary - Social Protest and Policy Change. In: Szoboszlai (ed.) Op.cit. 1992.

Szoboszlai Gy. 1992. *Flying Blind*. Bp.: PTI

— szeg 1993. „A medve bőre”, *Beszélő*, február 6.

Udvarhelyi A. 1992. „A lassú taxisblokádk?” *Kurír*, április 4.