

Miskolci Egyetem

Bölcsészet- és Társadalomtudományi Kar

TDK DOLGOZAT

Juhász Balázs

Tartalomjegyzék

1. A benzin csak olaj volt a tűzre, avagy miért alakult ki a taxisblokád? A problémát kiváltó fő okok ...	3
1.1 "Az egész abból robbant ki, ahogy ezt tálalták. Most nem lenne itt semmi, ha ezt normálisan közölték volna az emberekkel." Első kiváltó ok, a passzivitás: a rendszerváltás első kudarca: azonos módszer, eltérő rendszer.....	4
1.2 Értük, de nélkülük. Miért nem számított a kormány nagy ellenállásra az áremeléssel kapcsolatban? Erre válasz az állampolgárok passzivitása, ami amellett, hogy fokozta a kormány passzivitását a második kiváltó oknak is betudható.....	5
1.3 A harmadik kiváltó ok, a bejelentés lebonyolítása és az azzal kapcsolatos inkompetencia.	6
1.4 A negyedik kiváltó ok: sajtó ráerősítő szerepe	7
2. Taxisblokád 3 napjának fő történései, erőszak bevetésének kérdése, blokádi hangulat vizsgálása ..	7
2.1 Be akarták vetni a katonaságot/rendőrséget, erőszakot akartak alkalmazni?	9
2.2 Hogyan zajlott a blokád?.....	11
2.3 Mi történt eközben Borsodban?.....	14
3. Azonnali kérdések szekciója:	15
3.1 Hogyan látja a sajtó és az emberek akkor és most?	15
3.2 Miért pont a taxisok?	15
3.3 Mi volt ez?.....	16
3.4 Jól szerepelt-e a kormány? / sajtó szerepe	17
3.5 Puccs volt-e? / Göncz Árpád szerepe.....	17
4. Konzekvencia: Hogyan vizsgázott az ország? Volt-e értelme a taxisblokádnak?	18
5. Felhasznált irodalom.....	20

TDK dolgozat

Juhász Balázs

Konzulens: Dr. habil. Fazekas Csaba

Bölcsészet- és Társadalomtudományi Kar

egyetemi docens

Miskolci Egyetem

**“Tetszettek volna forradalmat csinálni!”, avagy a taxisblokád és ami mögötte van
országosan és Borsodban. “**

**They would have liked to make a revolution!” or the taxi blockade and what is behind it
nationally and in Borsod.**

Miért fontos beszélni a taxisblokádról, így több mint 30 év távlatából?

Egyrészt, mert a taxisblokád volt a rendszerváltás első nagy megpróbáltatása, másrészt mert mind a mai napig kérdések és legendák sokasága veszi körül az eseményt. Ebben a tanulmányban ezeket a kérdéseket járom körül és közben bemutatom, hogy hogyan is zajlott a taxisblokád országosan és regionálisan, illetve, hogy milyen volt a demokrácia első vizsgálója itt, Magyarországon.

1. A benzin csak olaj volt a tűzre, avagy miért alakult ki a taxisbloká? A problémát kiváltó fő okok

A rendszerváltás előtt a keleti blokk részeként az ország minden szempontból kiszolgáltatott volt, így volt ez a kőolajtarték vonatkozásában is. A nyugat-európai országokhoz képest, ahol több hónapra elegendő tartalékkal rendelkeztek, itthon a Szovjetunió csak 8-10 napra elegendő tartalék felhalmozására törekedett. A keleti blokkból való kiválás után a függőség és a kevés tartalék megmaradt a beszerzési ár viszont megemelkedett, főleg annak viszonylatában, hogy a szovjet utánpótlás akadozott és a kormány kénytelen volt a világpiacról dollárért beszerezni az öbölválság miatt folyamatosan változó árú kőolajat és mivel a korábbi szovjet árakhoz igazított hatósági ár alacsonyabb volt, mint amennyibe az államnak került az üzemanyag beszerzése, a büdzsé pedig kifizített volt és az IMF szigorú keretek közé szorította az állam gazdaságát, ami amúgy sem rendelkezett kiforrott gazdasági programmal így kénytelen volt árat emelni.^{1 2} Tehát elmondható, hogy az áremelés szükséges volt, de ebből szükségszerűen következik-e egy országot megbénító bloká? Alapvetően nem, de akkor mik voltak a blokádot kiváltó fő okok?

1.1 “Az egész abból robbant ki, ahogy ezt tállták. Most nem lenne itt semmi, ha ezt normálisan közölték volna az emberekkel.”³ Első kiváltó ok, a passzivitás: a rendszerváltás első kudarca: azonos módszer, eltérő rendszer.

Az áremelés során nem volt szükséges sem a parlamenti pártokkal, sem az érdekképviselési szervekkel való egyeztetés, sem a társadalom előzőleges tájékoztatása. Ez egy olyan fajta hozzáállás a társadalomhoz, amely az államszocializmusból maradhatott itt, azzal a különbséggel, hogy az államszocializmusban a változások előkészítése hosszasan és végiggondoltan folyt, a hangulatjelentésekkel felmért a társadalmi érzékenységet figyelembe véve. A rendszerváltást követően a hangulatjelentés eltűnt, de a bejelentésekkel kapcsolatos hozzáállás (passzivitás) megmaradt. Ennek az lett az eredménye, hogy a kormány szemében a tömeg egy külső tényező, amit kezelni kell, tehát a társadalom kezelésében és nem a vele való együttműködésben gondolkodott.⁴ Ebből következik, hogy a kormány nem tájékoztatta a lakosságot az áremelés elkerülhetetlenségéről és annak okairól, hogy az ország milyen nehéz

¹ Bod Péter Ákos interjú, 2015

² Székér, 2015

³ Székér, 2015, 17.o.

⁴ Székér, 2015

gazdasági helyzetben van és nem készítette fel az esetleges megszorításokra, nem próbált a szakszervezetekkel egyeztetni, hanem egy hirtelen és gyors döntést hozott, és mivel nem is számítottak arra, hogy ilyen intenzíven fog reagálni a lakosság, így az ezzel kapcsolatos kommunikációt sem dolgozták ki. Nyilván ebben az is közrejátszott, hogy a kormány nem volt, nem lehetett felkészülve és nem is volt ideje felkészülni, ilyen és ehhez hasonló történések kezelésére.

Igaz Antall József miniszterelnök televíziós beszédében ismertette az ország súlyos gazdasági helyzetét, ami viszont a helyhatósági választások előtt, pártsemlegességi okokra hivatkozva nem került adásba.⁵ Így a kormány csak ment az események után és húzta a benzin kérdés ügyét (részben a passzivitás, részben a felkészületlenség miatt), amit végül egy hirtelen döntés követett és védekezés gyanánt csak azt tudták mondani, amivel Bod Péter Ákos a kormány Ipari és Kereskedelmi minisztere is indokolta a hirtelen bejelentést, hogy mivel a készletek csak 3-4 napig elegendőek, ha bejelentik az emelést felvásárolják a készleteket és megáll az élet, ezért rendelt el hírzárlatot a kormány, viszont nem számítottak arra, hogy ekkora ellenállásba ütköznek.⁶ Ez egy hibás kezelése volt a helyzetnek és én azt gondolom jobb lett volna, ha a kormány az elejétől kezdve kommunikál, egyeztet, partnerként kezeli a lakosságot és bejelentik előre, hogy tárgyalásokat kezdenek az áremelésről és addig pedig, ha szükséges (valószínűleg az lett volna) korlátozó intézkedést kellett volna hozni.

1.2 Értük, de nélkülük. Miért nem számított a kormány nagy ellenállásra az áremeléssel kapcsolatban? Erre válasz az állampolgárok passzivitása, ami amellet, hogy fokozta a kormány passzivitását a második kiváltó oknak is betudható.

Tehát ez a passzivitás kétoldalú volt és jelen volt a társadalom oldaláról a politika felé és a politika oldaláról a társadalom felé. Fel lehet tenni a kérdést, vajon miért voltak passzívak az állampolgárok, miért nem vettek részt tömegmozgalom szintjén a rendszerváltásban, miért volt ez egy békés átmenet? Az én narratívám szerint ez az előző rendszer bélyegének mondható, mivel az államszocializmus milyensége miatt az állampolgároknak akkoriban nem volt vélemény szabadsága (sem) vagy azt mondták, amit rájuk kényszerítettek, vagy hallgatniuk kellett, illetve egy magyar sajátosság is közrejátszott ennek a passzivitásnak a kialakulásában, ami nem más, mint az államszocializmusban jelen lévő mesterségesen generált, elért és

⁵ Antall József pizsamás interjú, 1990

⁶ Bod Péter Ákos interjú, 2015

fenntartott jólét (gulyáskommunizmus, legvidámabb barakk), aminek fenntartása adósságspirálba kergette az országot és ami az életszínvonal alku egyik hozadéka volt a magyarságnak, annak fejében, hogy a magyar állampolgárok az "aki nincs ellenünk az velünk van" címszó alapján nem kritizálták a rendszert, így Kádár depolitizálással stabilizálta az országot. Ennek eredménye/következménye az, hogy sokan nem is akarták lebontani azt a rendszert, mert viszonylag jól éltek benne, viszont a rendszerváltás után megjelentek a megszorítások, privatizáció, bezárások, elbocsátások és ezekből adódó nehéz megélhetési helyzet és egzisztenciális félelem, amit sokan a rendszerváltás következményeként éltek meg, egy olyan esemény következményeként, amivel kapcsolatban a fejük fölött döntöttek.

Erre pedig még rájöttek a korábbi emelések (1990 júliusi gázolaj ár emelése, élelmiszerek árának növelése), amik nem voltak ekkora mértékűek és hirtelenek, de az egymásra halmozódásuk viszont hozzájárulhatott a taxisblokádnak ilyen mértékű támogatottságához és akár a kitöréséhez is, illetve a meglévő, de le nem vezetett tettekkészség, amely a rendszerváltás folyamata során a levegőben lógott és többek között ennek volt az a hatása, hogy akkor, a taxisblokádnak idején nem voltak passzívak az emberek.⁷

1.3 A harmadik kiváltó ok, a bejelentés lebonyolítása és az azzal kapcsolatos inkompetencia.

Antall József kórházba kerülése miatt október 21-én egy rendkívüli kormányülésen hozták meg a döntést a 60% feletti áremelésről és arról, hogy ezt a döntést hírzárlat védi.⁸ Vita volt, hogy egy, vagy két lépésben történjen az emelés. Bod Péter Ákos két lépésben akarta megoldani az áremelést, mivel az egyszeri nagy emelést túl nagy sokknak gondolta, nem csak a lakosságra nézve. Végül le lett szavazva és Rabár Ferenc pénzügyminiszter egyszeri nagy emelése mellett döntöttek. Az ok nem volt más, mint a kifeszített büdzsé.⁹ Bod Péter Ákos így emlékszik vissza erre:

“A Nemzetközi Valutaalap viszont a finanszírozás fejében 1990 márciusában lényegében kiegyensúlyozott költségvetést várt el arra az évre: a hitelszerződés keretében az éves maximális deficit 10 milliárd forint lehetett. Ezért az év vége felé (ekkor szeptember után

⁷ Szekér, 2015

⁸ Szekér, 2015

⁹ Bod Péter Ákos interjú, 2015

voltunk) már lehet látni, hogy egy sereg célra kellene a kormánynak kiadást fordítani, közlekedésre, honvédségre, mezőgazdaságra. Akkor viszont be kell seperni ugyanannyi pénzt valahonnan, mert nem lehet a deficitet elengedni. Azt sem lehetett pontosan tudni, hogy mennyi a hiány, mert ehhez naprakész, nagyon precíz informatikai rendszer kellett volna, ami akkor még nem volt. Igazából ködben kellett vezetnünk.¹⁰ Az sem dőlt el, hogy ki fogja kommunikálni, és hogyan.”¹¹

1.4 A negyedik kiváltó ok: sajtó ráerősítő szerepe

A sajtó már a bejelentés előtt, tényként lehozta a benzináremelést a lapokban és a rádióban, párhuzamba állítva azzal, hogy máshol csökkentek az árak (nálunk az árak csak felfelé ismerik az utat) ez is lehetett egy ok a tüntetésre. A Népszava már az október 19-i szám címlapján “Árulás: jön az 56-62 forintos benzin” címmel jelentetett meg cikket.¹² A kormány hallgatott, majd október 25-én csütörtökön délután kettőkor a sajtótájékoztatón bejelentették az emelést és azt, hogy ez már a következő napon, október 26-án, pénteken éjfélről életbe lép.¹³

2. Taxisblokádnak 3 napjának fő történései, erőszak bevetésének kérdése, blokádi hangulat vizsgálása

1990. október 25-én 18:35-kor a BRFK Központi Ügyeletére bejelentés érkezett, hogy taxisok az üzemanyag-áremelés ellen tüntetni akarnak. A közterületen való tüntetést viszont be kell jelenteni a rendőrkapitányságon. Nem azért, hogy engedélyezzék, mivel a gyülekezési jog gyakorlásához nem szükséges állami engedély, hanem hogy a rendőrség fel tudjon készülni és biztosítani tudja a közbiztonságot. A taxisok viszont nem jelentették be demonstrációjukat 72 órával előtte, de a 18:35-kor érkező bejelentés idejében hagyták el egy másik gyűlés utolsó résztvevői a Kossuth teret, így az eseményt biztosító rendőri jelenlét rendelkezésre állt és 19:40-re már 500-600 taxi állt a Kossuth téren. 19:48-kor Majoros Zoltán rendőr százados a Kossuth téren felvette a kapcsolatot Horváth Pállal, a taxisok képviselőjével, akik Horváth Balázssal akartak tárgyalni az áremelés visszavonásáról, az esetleges elutasítás esetére pedig kilátásba helyezték, hogy a főváros összes közúti hídját teljesen lezárják. 20:10-kor Siklós Csaba közlekedési miniszter Horváth Balázs utasítására tárgyalt a taxisok képviselőivel,

¹⁰ Bod Péter Ákos interjú, 2015, 118.o.

¹¹ Bod Péter Ákos interjú, 2015, 121.o.

¹² Népszava, 1990

¹³ Szekér, 2015

közölte az emelés okait és azt, hogy az emelés szükségszerű, illetve, hogy a kormány majd csak másnap tér vissza az ügy tárgyalására. A taxisok nem fogadták el a velük közölt álláspontot és 20:35-kor megkezdte a fővárosi hidak, a kivezető közlekedési főútvonalak és fontosabb csomópontok elzárását, CB rádión segítségül hívták taxis társaikat, így a demonstrációban résztvevők száma folyamatosan nőtt. Felhívásukra viszonylag rövid időn belül magánfuvarozók, vállalati gépkocsivezetők és polgári személyek is csatlakoztak járműveikkel, így 21:00-ra valamennyi közúti híd forgalmát a taxisok lezárták. A demonstráció széles polgári elégedetlenséget fejezett ki, de mivel ez a gyülekezés még nem volt egységes, hanem spontán jellegű, a határozott rendőri fellépés eredményes lehetett volna.¹⁴

Viszont ahogyan a kormányt, úgy a rendőrséget is váratlanul érte ez a fajta hozzáállás, új volt számára, de nem is a hozzáállás volt igazán új, hanem inkább a helyzet, ahol ezt kezelni kellett és ez jelentett megpróbáltatást és újdonságot a rendőrség és a kormány számára, hogy hogyan kezelje demokratikusan a blokádot. Ebből a szempontból nehéz helyzetben volt az egész ország, tekintve, hogy mind az első szabadon választott kormány tagjai, mind a rendőrség és az egész társadalom egy diktatúrában szocializálódott, ahol a tiltakozásnak nemhogy nem volt jogi kerete, hanem mindenfajta tiltakozás tilos volt. Ez meglátszódott a blokád kezdeti kezelésében is, mivel két hibát is elkövettek. Az egyik, hogy a blokádot a kezdeti időszakában még meg lehetett volna állítani erőszakmentesen, erre nem került sor. A másik hiba pedig, hogy a blokád felosztatására később, mikor már látszódott a megkerülhetetlensége és nagysága, próbálkozást tettek.

A Honvédség bevetéséről viszont szó sem esett! Maximum az elszállításra alkalmas eszközöket kölcsönözték volna tőlük, ha a kocsik eltávolítása mellett döntenek egy-két gócpontnál.¹⁵ Horváth Balázs nyilatkozatában, ahol péntek reggel délig adott haladékot a taxisoknak sem feltétlenül az erőszak alkalmazását helyezi kilátásba, hanem azt, hogy a kormány nem engedheti, hogy akadályozzák fő feladatában, az ország működtetésében és emiatt kész az ország működését akadályozó blokádot felbontani, ami nem feltétlenül jár együtt erőszakkal:

„A kormány tiszteli az egyesülési és a gyülekezési jogot, a kormány viszont nem tűri el a jogszabállyal ellentétes és a jogszabályt sértő demonstrációkat. A kormánynak az az

¹⁴ Riba, 2015

¹⁵ Szakonyi, 1990

álláspontja, hogy hajlandó tárgyalni, azonban nem hajlandó asszisztálni ahhoz, hogy egy ország közlekedése megbénuljon, akkor, amikor erre jogszabályi lehetőség nincsen. Ma déltől kezdve megkíséreljük a hidakat megtisztítani, és visszaadni az országnak a lehetséges eszközökkel a közlekedésben a vérkeringést. Erre a kormánynak törvényes eszközök állnak a rendelkezésére”¹⁶

Ennek fényében Túrós András vezérőrnagy intézkedett, hogy rendőrségi járművekkel szállítsák a honvédségi technikát az Árpád hídhoz. A katonai járművek már elindultak a laktanyákból, amikor Göncz Árpád, mint a honvédség legfelsőbb parancsnoka visszarendelte a kocsikat. Barna Sándor pedig telefonon jelentést tett Horváth Balázsnak, hogy a helyzet fokozódik és az Árpád hídon komolyabb ellenszegülő, erőszakos tüntetés kezdett kibontakozni.¹⁷ A tüntetők pedig teherautókkal akarják eltorlaszolni a Budapest-Hegyeshalom vasútvonalat, ha nem sikerül megegyezni.¹⁸ Azt követően, hogy Horváth Balázs tudomást szerzett a blokád országos méreteiről és arról, hogy ennek mekkora a társadalmi és politikai támogatottsága, a délelőtti nyilatkozatát visszavonta és délben egy újabb nyilatkozatot adott ki, amiben azt kommunikálta, hogy a kormány nem kíván erőszakot alkalmazni, és ennek megfelelően a rendőrség munkatársaival is tudatta, hogy tanúsítsanak toleranciát. Horváth Balázs ezt többször is beolvastatta a médiában és amikor tehette többször is megerősítette, hogy a kormány még törvényes keretek között sem fog az erőszak eszközével élni.¹⁹

2.1 Be akarták vetni a katonaságot/rendőrséget, erőszakot akartak alkalmazni?

Én azt gondolom a kormány és azon belül is Horváth Balázs itt követte el a legnagyobb baklövését azzal, hogy miután elszalasztotta azt a lehetőséget, hogy az elején feloszlassa az éppen akkor kialakuló blokád, azután a már meglévő és nagy támogatottsággal rendelkező blokád akarta feloszlítani, de azt gondolom a belügyminiszter sem gondolta, mint ahogy korábban az áremelés bejelentésénél sem, hogy ekkora támogatottsága lesz a blokádnak, hogy nem csak taxikat kell odébb vinni, amik akadályozzák az ország működését. Kiderült, ez nem csak a taxisok ügye, a taxisblokád nem akadály a lakosság számára, hanem véleményük megtestesítése, aminek eltávolításával nem oldódott volna meg a probléma, amire miután rájött

¹⁶ Szekér, 2015, 28.o.

¹⁷ Riba, 2015

¹⁸ Szakonyi, 1990

¹⁹ Szekér, 2015

a kormány, korrigálta döntését és érdekegyeztető tárgyalásokba kezdett. Emiatt tekinthető határozatlannak az a lépése, hogy először elindítja a rendőrséget majd visszavonja, de ezt nem úgy kell tekinteni, hogy a belügyminiszter erőszakot akart alkalmazni a taxisok ellen, majd meghátrált. Alapvetően a taxisok ellen sem akart erőszakot alkalmazni, nyilván a cél a blokádnak megszüntetése és az ország felszabadítása volt, aminek, ha a végrehajtása ellenállásba ütközik, a teljesítés okán erőszakot kellett volna alkalmazni, ha ez csak egy kis csoport által szervezett blokádnak és nem egy országos kiterjedésű válságtűnet lett volna.

Ezen állításomat bizonyítja Szabó Győző országos rendőrfőkapitány és Horváth Balázs beszélgetése is a helyzet kezeléséről, ahol elhangzik, hogy a honvédség segítségével csak biztosítani akarták a forgalmat, illetve a forgalmat akadályozó taxikat honvédségi szállítóeszközökkel elszállítani.²⁰ Illetve ezt bizonyítják még Riba András és Házi Balázs tanulmányában szereplő rendőrségi dokumentumok, amik pontosan végigkövetik a rendőrség és Horváth Balázs lépéseit. Ezek alapján elmondható, hogy nemhogy diktatórikus eszközökről nem volt szó, de még a demokratikus lehetőségekkel sem élt a hatalom.²¹ Nyilván emellett Göncz Árpád magánakciója is közrejátszott abban, hogy megghiúsult a blokádnak felszámolása, ami abból a szempontból egy pozitív cselekedetnek tűnhet, hogy megakadályozta, hogy a kormány véghez vigye ezt az átgondolatlan és veszélyes műveletet, de ha jobban megnézzük Göncz Árpád viselkedésében megmutatkozik az egyértelmű állásfoglalása, a kormánnyal való szembenállása és munkaköréhez való nem megfelelő hozzáállása, ami adódhatott abból, hogy egyszerűen máshogy látta a helyzetet és az embereknek adott igazat, de emellett még ok lehetett az SZDSZ-hez való kötődése, illetve a populisták politikája is. És hogy miben mutatkozik meg a fent említett hozzáállás?

Például abban, hogy Göncz Árpád visszarendelte a honvédségi járműveket, miközben ehhez nem volt neki joga (békeidőben nem főparancsnok, nincs joga közvetlen utasításra a honvédelmi erők felé)²², vagy abban, amikor a kormány kifejezett kérése ellenére nem mondott tévés beszédet, amelyben nyugalomra inthette volna a taxisokat, később viszont a kormányt az áremelés felfüggesztésére szólította fel, a taxisokat pedig arra kérte, hogy a felfüggesztéssel egyidejűleg szüntessék meg az útlezárásokat. És akkor mondta el ezt a beszédet, miután már fellendült a tárgyalás a kormány és a taxisok között, aminek eredményeként szombat hajnalban

²⁰ Riba, 2015

²¹ Riba-Házi, 2015

²² Szakonyi, 1990

megállapodás született, miszerint a blokádot felfüggesztik a tárgyalások idejére, a tárgyalást vasárnap folytatják és összehívják az Érdekegyeztető Tanácsot, hogy hétfőre megtalálják a kompromisszumos megoldást, addig pedig a felemelt árak maradnak érvényben. Majdnem megállapodtak, a taxisok viszont biztatásnak vették az elnöki szavakat és ez is közre játszhatott, hogy elálltak az egyezségtől. Így a Teherfuvarozók Budapesti Ipartestülete nem tartotta be a megállapodást és az országos blokádtól fenntartására szólított fel, mivel úgy vélték ez is csak a kormány időhúzója, mivel tanácstalan, illetve ezzel akarja elvenni a kedvüket a taxisoknak a blokádtól, mivel másodjára már lehet nem fogják ugyanúgy blokádtól alá venni az országot és nem is fogják tudni, mivel a kormány már jobban felkészül erre és időt nyernek, hogy mobilizálni tudják a kormánypárti tömegeket és idővel az országban is egyre többen forduljanak a taxisok ellen, ezzel megfordítva a kormányellenes hangulatot az utcán.²³ A kormány álláspontja ezzel kapcsolatban, hogy mivel az árcsökkentés szóba sem jöhetett, megígérte, hogy a taxisoknak a kedvezményes üzemanyag ellátását három napon belül kidolgozza, de ezt ők nem akarták. A kormány következtetésként azt vonta le, hogy a taxisok nem is nagyon törekednek megállapodni. A helyzetet szerintük nem megoldani akarták, hanem gerjeszteni.²⁴ Horváth Pál a taxisok képviselője szerint, azért nem fogadták el, mert ők nem alamizsnát és kuponokat kérnek, hanem egy tisztességesen képzett benzinárat, amit mindenki (nem csak a taxisok) hajlandóak megfizetni. Nem a kormánnyal és nem is a pártokkal van bajuk, hanem a benzináremeléssel van bajuk.²⁵ Így az ország minden pontján minden taxis szóvivő kijelentette a demonstrációt csak akkor fejezik be, ha felfüggesztik az áremelést. A tárgyalások tovább folytatódtak és szombat éjjelre megszületett a kormány és a taxisok képviselőinek közös nyilatkozata. Az Érdekegyeztető Tanács előtti tárgyalások eredménye a következő volt: a kormány szerint az áremelés miatt kialakuló események nem sorolhatók a sztrájk körébe és sértik a gyülekezési jogról szóló törvényt, így ezt a demonstrációt törvénytelennek és elfogadhatatlannak tartja, de kifejezi tárgyalási és megegyezési szándékát és reális lehetőséget lát a literenkénti 10-12 forintos csökkentésre, viszont az érdekegyeztetések feltételeként a kormány kérte az útlezárások megszüntetését az országban.²⁶

2. 2 Hogyan zajlott a blokádtól?

²³ Szakonyi, 1990

²⁴ Bod Péter Ákos interjú, 2015

²⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=8Jbi1LHL9N8&t=15s>

²⁶ Szakonyi, 1990

A blokádról általánosan elmondható, hogy eleinte békésen zajlott le egy-két kirívó esettől eltekintve. Ez köszönhető volt a taxisoknak, a rendőröknek, a kormánynak és a lakosságnak, függetlenül attól, hogy “kormánypárti vagy taxispárti” volt, mert ahogyan a kormány nem akart erőszakot alkalmazni, úgy, ha a rendőrség megkérte a blokád megnyitását különböző okokból (mentő, élelmiszer szállítás), a taxisok azt megtették. Békésen zajlott le egy-két kirívó esettől eltekintve, ilyen eset volt például az országba jövő külföldiek, akik megpróbálták felborítani az utakat elzáró taxikat, vagy egy szolgálaton kívüli ittas, pisztollyal hadonászó rendőr, vagy egy szintén pisztollyal fenyegetőző német autós Miskolcon, de ezekben az esetekben is rendőrség segítségével sikerült helyreállítani a rendet. Ez esetben is jól látszik a kormány álláspontja és célja, hogy ez a tüntetés a lehető legbékésebben menjen végbe, ne érezze senki azt, hogy még mindig az államszocializmusban él. A nyilatkozatokban is felfedezhető ennek az eredménye, igaz ezek közül valamelyiknek a háttere homályos. Itt van például Barna Sándor, aki kijelentette, hogy ha erőszak bevetésére kerül sor, lemond, későbbi interjújában viszont kijelentette, hogy fel sem tételezte ezt a kormányról, és hogy mindenki tartotta a kapcsolatot mindenkivel, mindenki tudott mindenről. Felmerül a kérdés, hogy ezeket alapvetően megnyugtatóképpen mondta válaszolva az újságírói kérdésre, tisztázva azt, hogy ilyenről szó sem volt és ha lett volna, akkor sem lett volna belőle semmi és erre azért volt szükség, mert a kormány kommunikációja nem volt tiszta és egységes, sem az áremelés bejelentése kapcsán, sem a központi fellépés/rendőri beavatkozás kapcsán és így Barna Sándor kommunikációja betudható egy biztosítéknak a homályos kormányzati kommunikáció között, vagy ő nála is megjelenik a kormánnyal való szembenállása és munkaköréhez való nem megfelelő hozzáállása hasonló okokból, mint Göncz Árpádnál? Alapvetően elmondható, hogy a lakosság²⁷ támogatta a taxisokat, viszont ez is békésen történt és ez a támogatás is inkább abban merült ki, hogy elfogadták a blokád tényét, nem háborodtak fel azon, hogy megbénították az országot, érzelmileg azonosultak, szimpatizáltak a tüntetéssel, annak ellenére, hogy őket is korlátozta a megmozdulás. Sokan úgy érezték, ezzel a blokáddal értük állnak ki, ezért segítettek is a taxisokat, ellátták őket.

Az, hogy békésen zajlott le, az annak is volt köszönhető, hogy csak 3 napig tartott, mivel vasárnapra már elszabadultak az indulatok és miközben országszerte enyhültek a blokádok, Budapesten a hidakon egy-egy sávon megindult a forgalom, egyre feszültebb lett a helyzet, néhol polgárháborús állapotok uralkodtak. Szegeden török, jugoszláv, bolgár kamionosok

²⁷ Bíró, 1990

pisztollyal, Molotov-koktéllal felszerelve garázdálkodtak. Kecskeméten is elszabadultak az indulatok mind a tüntetők, mind a rendőrség oldaláról, amikor fel akarták oldani a blokádot páran az autók elé feküdtek, ezzel megakadályozva a blokád feloldását és miközben a rendőrök elvitték onnan őket párszor lesújtott a gumibot. Békéscsabán is fokozódott a blokád ellenes hangulat, főként nyugdíjasok gyűjtöttek aláírást a blokád ellen, azt hangsúlyozva, hogy miközben ők pár ezer forintból tengődnek, közben a taxisok több tízezret keresnek, így nincs okuk a tiltakozásra, amivel viszont nagy károkat okoznak az országnak.²⁸ Emellett megjelent a lakosság azon része, aki a kormány mellett állt ki, ilyen volt az MDF által szervezett, taxismegmozdulást elítélő tüntetés, ahol azt neheztelték, hogy egy kis csoport önös érdekei védelmében megbénítja az országot. Vasárnap este az Munkaügyi Minisztérium (spenótház) épülete előtt a két tábor egymásnak feszült, verbálisan (CB-terror, Taxisok haza! feliratú transzparenszekkel tüntettek). A rendőrök élő sorfallok akadályozták meg, hogy a konfliktus fizikai bántalmazásba menjen át. Eközben az érdekegyeztető tárgyaláson közeledtek az álláspontok, a benzin árát 12 forinttal csökkentették, míg nem döntenek az árak felszabadításáról, erőszakot nem alkalmaznak, büntetni nem kívánnak. A taxishírközpont pedig utasította a taxisokat, fuvarozókat a blokád lebontására, a hidak, határátkelőhelyek járhatóvá váltak, és felszabadult az ország hétfő reggelre.²⁹

Elmondható, hogy ez egy tényleges kompromisszumos megállapodás volt. A kormány nem meghátrált és azért engedett az árból, hanem azért, mert cserébe kapta a legnagyobbat a taxisok képviselőitől és a lakosságtól, a gazdasági liberalizálás lehetőségét/elfogadását. A kormány nem akart engedni az árakból, mert a későbbi liberalizálás miatt majd ismét árakat kell emelni és kétszer kellett volna elvinni a balhét. A megállapodással viszont elérték, hogy a társadalom elfogadta, ha felmegy a dollár felmegy az üzemanyagár, mivel dollárért szerezték be az üzemanyagot.

Abban, hogy erre a kompromisszumos megoldásra sor kerülhetett, viszonylag nagy szerep jutott Antall Józsefnek, aki még a kórházból is segítette az ország kilábalását ebből a helyzetből. Antallnak ebben a válsághelyzetben Helmut Kohl német és Franz Vranitzky osztrák kancellár segítségével sikerült az Európai Közösségtől 350-400 millió dollárnak megfelelő összegű támogatást előre hozni, ami a jövő évre lett volna esedékes és ez hozzájárult ahhoz, hogy az ország fenntarthassa a fizetőképességét és ennek köszönhetően

²⁸ Szakonyi, 1990

²⁹ Szakonyi, 1990

tudott a kormány kompromisszumot kötni a taxisokkal.³⁰

2.3 Mi történt eközben Borsodban?

A bejelentést megelőző nap hasonló volt, mint országszerte. Mindenki, aki autóval rendelkezett a benzinkútra sietett és tankolt, amennyit bírt, volt, aki 50000 forintért vett benzint és olyan is, aki 600 liter benzint vásárolt. A forgalom megháromszorozódott. Péntek öt órára már teljesen eltorlaszolták a miskolci bevezető utakat, megállt a közlekedés se busz se villamos nem tudott közlekedni és az utazni akarók egyetlen reménye a MÁV maradt, ahol menetrenden kívüli, sűrített vonatindításra is vállalkoztak és megszervezték a személyszállítást egy szárnyvonalon, a diósgyőri üzemekbe. Ezalatt Borsod-Abaúj- Zemplénben az utakat lezáró taxisok csak a mentőknek és a rendőrségnek adtak áthaladási lehetőséget, illetve később a kenyeret tejet szállító járműveknek is. A December 4. Drótművekhez is csak a dolgozók 10%-a tudott eljutni így óránként félmillió kár érte a céget. Itt is érződött a felfokozott hangulat, bizonytalanság és az emiatti felvásárlási láz. Délutánra egyre több ittas személy volt a csomópontok körül és rendezavarásra is sor került. A hírek többek közt egy német autósról számoltak be, aki pisztollyal fenyegeti a taxisokat és akit a rendőröknek kellett megfékezni, a helyzetet kihasználva pedig néhányan kirakatokat törtek be. Illetve történt egy betelefonálás is Miskolc közkedvelt napilapjának, a Déli Hírlapnak a szerkesztőségébe, egy újnacionalista szervezethez tartozó férfi volt a betelefonáló, aki robbantással fenyegetőzött, ha a rendőrség fellépne a taxisok ellen, akkor felrobbantják az egyik miskolci Shell-kutat. Erőszakot szerencsére Miskolcon sem alkalmaztak. Dr. Tuza László, a város rendőrkapitánya volt az országban az egyik első rendőr, aki határozottan kijelentette: nem készülnek a blokádok felszámolására. Ezt már pénteken délelőtt tíz óra tájban hallhattuk tőle, amikor egyébként még arról érkeztek az aggasztó hírek, hogy a fővárosban a rendőrség délben nekilát a hidak megtisztításának. Emellett viszont terjedtek bőven a “fake news”-ok is például, hogy a Búza téren már lövöldöznek és eddig négy halott van, hat sebesültet a mentők a kórházba szállítottak. Másfél órával később Sátorajárhelyről érdeklődtek: igaz-e, hogy Miskolcon a tömeg közé lőttek. Szóval sok volt a rémhír, ami fokozta az alapvetően békés, de azért egyre feszültebb és bizonytalanabb hangulatot, viszont a taxisok és a rendőrség között tárgyalások folytak péntek reggeltől, ennek eredménye lett, hogy a taxisok átengedték a munkásokat szállító Volán autóbuszokat is. A miskolci lakosság és szervezetek (A Magyar Demokrata Keresztény Párt

³⁰ Antall, 1990

Országos Elnöksége, Szakszervezetek Megyei Szakmai Szövetségei) is nagyrészt szolidaritást vállalt a taxisokkal, de volt néhány szervezet, amik elutasították a taxisok emberi jogokat sértő akcióját és a kormány mellett álltak ki. Ilyen volt a A Keresztény Értelmiségiek és a Keresztény Orvosok Szövetségének Miskolci Szervezete vagy az IDF Miskolci Szervezete. Szombat éjjel megszületett az egyezmény és ezt követően a miskolci főhadiszálláson, a Tempó Taxi központjában elkezdtek megfogalmazni a közlendőt a kollégák számára és egyeztettek dr. Tuza László városi rendőri kapitánnyal, közben pedig tartották a kapcsolatot Budapesttel, ahol már volt tömegközlekedés. Vasárnap reggelre Miskolcon is megtisztították az utakat, újra indult az élet. De néhány autót még kerülgetni kellett, néhol megmaradt a blokádnak arra az esetre, ha mégsem vezetnének eredményre a kormánnyal folytatott tárgyalások. Ebben az esetben ugyanis ismét teljesen eltorlaszolták volna az utakat, a csomópontokat, a kereszteződéseket. Amikor aláírták megállapodást a fővárosban, a borsodi megyeszékhelyen is hazamentek a fuvarozók. Hétfő reggel 6-tól ismét lehetett hívni a taxikat.^{31 32}

3. Azonnali kérdések szekciója:

3.1 Hogyan látja a sajtó és az emberek akkor és most?

Alapvetően, a közvetlenül a taxisblokádnak utáni sajtóban az esemény pozitív megítélése, spontán demonstrációként való értelmezése volt jelen, amiben az MDF kormány és azon belül is az Antall Józsefet helyettesítő Horváth Balázs felelőssége dominált. Ezzel szemben a kétezres években, főként az évfordulók során megszólaló visszaemlékezők által, egy titkosszolgálati akciónak, szervezett destabilizációs kísérletről olvashatunk, vagy egy SZDSZ által szervezett kormánypuccsról, ahol Horváth Balázs a részeges, tömegbe lövetni akaró belügyminiszter, Göncz Árpád pedig az SZDSZ bábja. És míg a 1990-es években a "földön maradva" próbálták megérteni mi történt, addig a 2000-es években már szárnyra kaptak a legendák és azok kivizsgálása került középpontba.³³

3.2 Miért pont a taxisok?

Milyen érdekes, hogy ez az egész egy szervezetlen kommunikáció miatt alakult így és egy szervezett kommunikáció miatt lehetett ekkora kiterjedésű. És én ebben látom az okot, hogy

³¹ Észak-Magyarország, 1990.10.25, 1990.10.26, 1990.10.29

³² Déli Hírlap, 1990.10.25, 1990.10.26, 1990.10.29

³³ Keresztes, 2021

miért pont a taxisok. A taxisok szervezettek voltak, köszönhetően a jó kommunikációnak és a CB, URH rádióknak. A motivációjuk pedig egyértelmű. Miután oly sokan munkanélkülivé váltak a rendszerváltást és a kapukon belüli munkanélküliség megszűnését követően és ezek az emberek (mivel többségük rendelkezett jogosítvánnyal) taxinak álltak (ezért lehetett az, hogy nagyjából 20000 taxis volt csak Budapesten), nem akarták elveszíteni a munkájukat, viszont az áremelés ezzel fenyegetett.

3.3 Mi volt ez?

Miközben a rendszer demokratizálódott, sok helyen nem alakultak ki az érdekvédelmi szervezetek és ha mégis, akkor a velük való egyezkedés kultúrája hiányzott (a tanulmány elején említett passzivitás okán). Ebből adódott, hogy ha valaki tárgyalni akart, az egyetlen eszköze a nyomásgyakorlás volt, így szükség volt a blokádra, mert enélkül a kormány nem tárgyalt volna. Első ránézésre ez egy törvénytelen tüntetés volt (mivel nem jelentették be előre, illetve mert a blokáddal a közlekedés rendjét sértették), aminek kiváltó oka, egy szükségszerű döntés meghozatala volt. Viszont jobban megnézve és az akkor uralkodó helyzetet tekintve ez egy polgári engedetlenségi mozgalomnak tekinthető, ami fellépés az igazságtalan, méltánytalan törvények, szabályozás vagy hatósági gyakorlat ellen, de az állam legitimitását nem kérdőjelezi meg és amelynek létjogosultsága volt ebben a helyzetben, mivel a kormány áremelése formailag legális volt, morálisan mégis indokolt volt az ellene való fellépés. Viszont bármi is volt ez, az biztos, hogy tárgyalásos úton békésen kellett megoldani, mert ha nem sikerül megegyezniük, annak a következménye a gazdaság összeomlása vagy a kormány erőszakhoz folyamodása. Mindkettő a demokrácia végét jelentette volna. A taxisok nem csak magukért, hanem a többi emberért is kiálltak, ők voltak a szikra, akik kirobbantották az egészet, hogy megakadályozzák a tömeges sztrájkokat, erőszakos megnyilvánulásokat (ez később több interjúból is kiderült, ahogy az is, hogy nem akartak maguk köré egy tüntetést szervezni, békésen akarták megoldani a helyzetet) és később ők értük is kiálltak és kijelentették sztrájkba kezdenek. ha nem tárgyalnak a taxisokkal vagy erőszakot alkalmaznak (VDSZSZ, FKSZOSZSZ (Független Közlekedési Szakszervezetek Országos Szakmai Szövetsége, Független Rendőrszakszervezet, MSZP, SZDSZ). Az áremelés viszont szükséges volt, így a két jogos álláspont közelítésére volt szükség, ez ment végbe az Érdekegyeztető Tanácson.^{34 35}

³⁴ Szakonyi, 1990

³⁵ Feledi, 1995

3.4 Jól szerepelt-e a kormány? / sajtó szerepe

Alapvetően mindenki tartotta mindenkivel a kapcsolatot (Antall-Horváth-Barna-Göncz), felálltak válságstábok a helyzet kezelésére (gazdasági, érdekegyeztetői, energiaügyi). Mégis úgy tűnt elbeszélnek egymás mellett a vezetők. A kormány nem szerepelt jól (a bejelentés előtti kommunikáció és egyeztetés hiányzott, később nem volt tisztába a helyzettel és annak súlyosságával és végig határozatlan volt). Próbálta a problémát békés, kompromisszumos tárgyalásokkal megoldani és ezt az álláspontját hangoztatni, kommunikálni is, viszont ennek ellenére is voltak félreérthető megnyilvánulások, bizonytalan kimenetelű helyzetek, amire a sajtó csak rátett egy lapáttal. A kormány mozgástere olyan szűk volt a médiában, mint a gazdaságban. A Pesti Hírlap volt az egyetlen kormányt támogató médium, a sajtó nagyobb része a kormány intézkedéseit folyamatosan kritizálta és miközben folyamatosan tájékoztatót, sokszor félre is tájékoztatót megágyazva a kormányellenes közhangulatnak. Az, hogy részeg volt Horváth Balázs és ehhez hasonló legendák szintén a sajtó által kitalált és hangoztatott állítás, a kormány lejáratása céljából. Én nem akarom felmenteni Horváth Balázst, határozatlansága és megnyilvánulásai, például a blokádnak felszámolásával kapcsolatban, hozzájárultak a kormány és a taxisok, illetve a kormány és a lakosság kapcsolatának romlásához, a tárgyalások elhúzódásához és táptalajt adtak az amúgy is többségben kormányellenes sajtónak, amivel növelhették a kormányellenes hangulatot.³⁸

3.5 Puccs volt-e? / Göncz Árpád szerepe

Én azt gondolom, hogy egyrészt volt annyi kiváltó ok, hogy ez egy spontán megmozdulás lehessen és volt annyi lehetőségük, hogy megszervezzék. Másrészt ki csinálta volna a puccsot? Kinek jött volna jól? Az SZDSZ-nek? Mi haszna lett volna az SZDSZ-nek ebből? Miért akarta idő előtt leváltani/megbuktatni a kormányt? Ha megbukik a kormány és ő veszi át a helyét, ő lesz a kamikaze kormány, az ő nyakába hullottak volna a nehézségek, neki kellett volna végig vinnie a társadalmat, a gazdaságot a rendszerváltás utáni átálláson és neki kellett volna meghozni a megszorító intézkedéseket és úgy megfelelni az IMF szigorú követelményeinek,

³⁶ Magyar Helsinki Bizottság

³⁸ Szakonyi, 1990

ami az ő vesztét is okozhatta volna a következő választásokkor. Viszont lehetséges az, hogy ezt nem tudatosan, az elejétől fogva gondolta így az SZDSZ, hanem erre rájött, viszont az elején megpróbálta kihasználni a kormányellenes hangulatot és amellet, hogy azt gondolom, ez egy spontán megmozdulás volt, látok rá lehetőséget, hogy ezt valaki ki akarta használni és egy szervezett tüntetéssé alakítani. Ezt a lehetőséget támasztja alá a röpcédulák ügye, amiket a magyar-jugoszláv határon adtak át rendőröknek, illetve Budapest több pontján is találtak ilyeneket és amelyek gyárak, üzemek, intézmények sztrájkjára buzdítanak. Ami viszont biztos, hogy az SZDSZ a demonstrációt a polgári engedetlenség körébe sorolta, amelynek létjogosultságát látta ebben a helyzetben és emiatt szolidaritást vállaltak a demonstráció résztvevőivel. Szerintük a kormány a tárgyalások során is az időhúzásra törekedett, és ha a tárgyalás normális útját választotta volna a kormány, akkor pénteken eredmény született volna. Az egész helyzet pedig elkerülhető lett volna, ha már az áremelések előtt sort kerítenek a tárgyalásokra. Az SZDSZ Göncz Árpád személyét meghatározónak tartja az események békés kimenetelében, szerintük az ő parancsa a hadsereg bevetésével kapcsolatban eldöntötte a kormány és a rendőrség magatartását. Erről azt gondolom, hogy Göncz Árpád személyének és cselekedeteinek csak negatív hatása volt az események kimenetelére. A kormány amúgy sem akart erőszakot alkalmazni és nem Göncz Árpád parancsa miatt gondolták meg magukat, hanem a blokád országos mérete és támogatottsága miatt, ahogy ezt Horváth Balázs belügyminiszter és Barna Sándor budapesti rendőrfőkapitány is kihangsúlyozta. Az pedig, hogy a kormány kifejezett kérése ellenére nem mondott tévés beszédet, amelyben nyugalomra inthette volna a taxisokat, később viszont a kormányt az áremelés felfüggesztésére szólította fel, a taxisokat pedig arra kérte, hogy a felfüggesztéssel egyidejűleg szüntessék meg az útlezárásokat, aminek hatására a taxisok elálltak a megállapodástól csak rontott a helyzeten. Mivel én ezt egy spontán megmozdulásnak tartom és nem egy SZDSZ puccsnak, ebből következik, hogy Göncz Árpádot sem tartom az SZDSZ bábjának, aki egyértelműen emiatt súlyosbította volna ezt a helyzetet. Göncz viselkedésének 3 fő mozgatórugója volt, ami alakította cselekedeteit: Antallal és az MDF-el való szembenállása, SZDSZ-es kötődése, populista gondolkodása. Az pedig egyértelműen kijelenthető, hogy mint köztársasági elnök és legfőbb közjogi méltóság azzal, hogy egy komoly belpolitikai vitában nem volt pártatlan, hanem nyíltan a taxisok mellé állt, azzal súlyos hibát követett el.³⁹

³⁹ Szakonyi, 1990

4. Konzekvencia: Hogyan vizsgázott az ország? Volt-e értelme a taxisblokádnak?

Miután felvázoltam a blokádnak okait, mentét, így már csak a céljai maradtak ki. Sokan azt mondják, a blokádnak nem volt értelme, mert nem sokkal később ismét jelentősen megemelkedtek az árak. Én azt gondolom, hogy a blokádnak az elsődleges/egyértelmű célja az áremelés megszüntetése volt, illetve a hirtelen bejelentés okán való felháborodás miatti egyfajta gőzkiengedés. És annak ellenére, hogy az áremelést nem sikerült hosszabb távon megszüntetni, mégis volt egy nem tudatos, de ezzel együtt járó eredménye, az pedig a hozzáállásbeli változás és az, hogy mind az állampolgárok, mind a kormány részéről megszűnt a passzivitás, mivel az állampolgárok aktivizálódtak a blokádnál, emiatt pedig a kormány hozzáállása is megváltozott, reagált rá és érdekegyeztetésbe kezdett, majd az eseményt követően a kommunikációja is nyitottabbá vált, ami elősegítette, hogy a társadalom elfogadóbb legyen a kormánnyal. A taxisblokádnál az ország élelmszer ellátási problémákkal, telefonközpontok túlterheltségével, betegszállítás veszélybe kerülésével, robbanásszerű felvásárlással, munkahelyre való eljutás lehetetlenségével küszködött. Légi közlekedés megbénulására, sínek eltorlaszolására is sor került, de végül sikerült megoldani ezt a kaotikus helyzetet. Így nézve jól vizsgázott az alig 1 éves demokráciánk, viszont úgy nézve, hogy ez az egész elkerülhető lett volna, nem vizsgázott jól. És ebben a kormány volt a hibás, annak ellenére is hibás, hogy első szabadon választott kormányként belekerült egy új helyzetbe, ami tele volt bizonytalansággal. Annak ellenére volt hibás, hogy ez egy "kamikaze kormány" volt, aminek része a népszerűtlen megszorító intézkedések meghozása. Ennek ellenére minden szereplő tanulni tudott valamit ebből az esetből. Tanult a társadalom, tanultak a taxisok, tanult a kormány. A lakosság és a taxisok megértették azt, milyen nehéz állapotban van az ország és talán empatikusabb, szolidárisabb, megértőbb, elfogadóbb lett a kormánnyal. A kormány tanulságát, pedig 3 szemponttal lehet megfogalmazni: egységes gazdasági koncepció, ennek kommunikálása minden szinten és ezzel létrejövő érdekegyesítés. Mivel ezek hiánya volt a taxisblokádnál kitörésének fő oka.

5. Felhasznált irodalom

Szakirodalom

- “Antall József jó döntést hozott” Bod Péter Ákos interjú (2015). In: Székér Nóra - Nagymihály Zoltán (szerk.): Taxisbloká. Egy belpolitikai válsághelyzet története I. - tanulmányok, interjúk, segédletek. Lakitelek, Antológia Kiadó. pp. 117-137.
- Keresztes Bence (2021): A taxisbloká elbeszélése a magyar sajtóban. In: Barta Róbert (Szerk.): Történeti tanulmányok LXXIII. Debrecen. pp. 345-346.
- Nagymihály Zoltán (2015): Gondoljuk újra a taxisblokád! In: Székér Nóra - Nagymihály Zoltán (szerk.): Taxisbloká. Egy belpolitikai válsághelyzet története I. - tanulmányok, interjúk, segédletek. Lakitelek, Antológia Kiadó. pp. 62-64.
- Riba András László - Házi Balázs (2015) (szerk.): Taxisbloká. Egy belpolitikai válsághelyzet története II. - források. Lakitelek, Antológia Kiadó.
- Riba András László (2015): Rend(szerv)változás. In: Székér Nóra - Nagymihály Zoltán (szerk.): Taxisbloká. Egy belpolitikai válsághelyzet története I. - tanulmányok, interjúk, segédletek. Lakitelek, Antológia Kiadó. pp. 39-58.
- Szakonyi Péter (szerk.) (1990): Bloká (avagy kocsisor Kelettől Nyugatig)., Budapest, Haas és Singer Alapítvány.
- Székér Nóra (2015): Átmeneti állapot. In: Székér Nóra - Nagymihály Zoltán (szerk.): Taxisbloká. Egy belpolitikai válsághelyzet története I. - tanulmányok, interjúk, segédletek. Lakitelek, Antológia Kiadó. pp. 16-32.
- Peredi Péter (felelős kiadó) (1995): Volt egyszer egy bloká. Riportok, visszaemlékezések, dokumentumok., Budapest, FUVOSZ.

Sajtó

- Bíró Lajos (1990): „Tisztító vihar...” Közvélemény kutatás a blokádról. Népszabadság, 1990.11.03. https://adt.arcanum.com/hu/view/Nepszabadsag_1990_11/?pg=55&layout=s (Hozzáférés ideje: 2023.10.29.)
- Déli Hírlap (1990): A benzinárak drasztikus emelése miatt Taxis tüntetés, Megbénult Miskolc közlekedése. Déli Hírlap, 1990.10.26. https://adt.arcanum.com/hu/view/DeliHirlap_1990_10/?pg=169&layout=s (Hozzáférés ideje: 2023.10.24.)
- Déli Hírlap (1990): A miskolci taxisok is kitartanak. Déli Hírlap, 1990.10.27.

- https://adt.arcanum.com/hu/view/DeliHirlap_1990_10/?pg=177&layout=s (Hozzáférés ideje: 2023.10.24.)
- Déli Hírlap (1990): Amíg megszületett a megegyezés... . Déli Hírlap, 1990.10.29. https://adt.arcanum.com/hu/view/DeliHirlap_1990_10/?pg=185&layout=s (Hozzáférés ideje: 2023.10.24.)
 - Észak-Magyarország (1990): BENZINSOKK, Taxis-sztrájkból országos krízis, Ellátási zavarok Miskolcon és a megyében, A nagyüzemekben csökkent a termelés. Észak-Magyarország, 1990.10.27. https://adt.arcanum.com/hu/view/EszakMagyarország_1990_10/?pg=208&layout=s (Hozzáférés ideje: 2023.10.25.)
 - Észak-Magyarország (1990): Újra szabaddá váltak az utak. Észak-Magyarország, 1990.10.29. https://adt.arcanum.com/hu/view/EszakMagyarország_1990_10/?pg=224&layout=s (Hozzáférés ideje: 2023.10.25.)
 - Észak-Magyarország (1990): Vitték, mint a cukrot, Mától: benzináremelés. Észak-Magyarország, 1990.10.26. https://adt.arcanum.com/hu/view/EszakMagyarország_1990_10/?pg=192&layout=s (Hozzáférés ideje: 2023.10.25.)
 - Kovács Örs: A rendszerváltás kihívásai – a taxisblokádnál. rubicon.hu, <https://rubicon.hu/cikkek/a-rendszervaltas-kihivasai-a-taxisblokad?rovat=rubicon-rendezyenyek> (Hozzáférés ideje: 2023.10.20.)
 - Kovács Örs: A taxisblokádnál gazdasági háttere. rubicon.hu, <https://rubicon.hu/cikkek/a-taxisblokad-gazdasagi-hattere?rovat=rubicon-rendezyenyek> (Hozzáférés ideje: 2023.10.20.)
 - mult-kor.hu (2010): Taxisblokádnál: négy örült nap krónikája. mult-kor.hu, 2010. 10.25. https://mult-kor.hu/20101025_taxisblokad_negy_orult_nap_kronikaja Hozzáférés ideje: 2023.10.21.)
 - Népszava (1990): Árulás: jön az 56-62 forintos benzin. Népszava, 1990.10.19. https://adt.arcanum.com/hu/view/Nepszava_1990_10/?pg=216&layout=s (Hozzáférés ideje: 2023.10.28.)
 - Riba András László (2020): Nem tudott mit kezdeni a rendőrség a taxisblokádnál. mult-kor.hu, 2020.10.25. https://mult-kor.hu/nem-tudott-mit-kezdeni-a-rendorseg-a-taxisblokadnal-20201025?utm_source=social&utm_campaign=nem-tudott-mit-kezdeni-a-rendorseg-a-

[taxisblokaddal-](#)

[20201025&utm_medium=facebook&fbclid=IwAR2MPIp_w986sjyotQ21qzulC-](#)

[XkE7Yrxo2e0t5UVRK4ORY78-uEas3BN2o&pIdx=3](#) (Hozzáférés ideje: 2023.10.22.)

- Szegő Iván Miklós (2010): Mementó 1990: a taxisblokad története és következményei. hvg.hu, 2010.10.25. https://hvg.hu/tudomany/20101024_memento_1990_taxisblokad
- (Hozzáférés ideje: 2023.10.22.)

Videók: Készült a Magyar Televízió megbízásából a MAFHIR Film Kft-nél
1996-1997:

- <https://www.youtube.com/watch?v=khh0zDrwGZY>
- <https://www.youtube.com/watch?v=8Jbi1LHL9N8&t=15s>
- <https://www.youtube.com/watch?v=bD5qfOpZB0A>
- <https://www.youtube.com/watch?v=o5nrq7ABzZc&t=1s>
- https://www.youtube.com/watch?v=SDFfJ_ksMS4&t=1s
- <https://www.youtube.com/watch?v=yhv3bsKTVaA&t=334s>

(Hozzáférés ideje: 2023.10.29.)

Egyéb internetes forrás:

Antall József pizsamás interjú (1990): http://www.antalljozsef.hu/hu/a_pizsamas_interju (Hozzáférés ideje: 2024.04. 10.)

Magyar Helsinki Bizottság: <https://helsinki.hu/emberi-jogi-szotar/polgari-engedetlenseg/> (Hozzáférés ideje: 2024.04.10.)