

Eszes Ádám

## A RIKSÁSOK VILÁGA

*A közelmúltban olvastam Lévi-Strauss szomorú trópusok című művét. Ebben, az egyik talán utolsó, modern civilizáció hatásaitól mentes, Amazonas-videki törzssel szerzett tapasztalatait írja le. Ahogy olvastam a könyvet, többször is eszembe jutott a nyári munkám, a riksászás. Én is ugyanolyan idegenként érkeztem abba a közösségbe, amiről azt hittem, hogy teljesen „normális” emberek alkotják, de rá kellett jönnöm, hogy ez egy majdhogynem teljesen zárt közösség, sajátos kultúrával. Engem – Lévi-Strauss-szal – ellentétben nem ért meglepetés, amikor a „saját mocskunkkal” találtam szembe magamat; ami meglepett, az az volt, hogy miközben olvastam a könyvet, rájöttem, hogy a riksásokról is lehet a kulturális antropológiai esettanulmányt írni. Persze lehetne könnyen másról is írni, de egyrészt nincsenek sokan azok, akik hasonló dolgról írhatnának (akik igen, azok vagy még ott dolgoznak, vagy műszaki beállítottságúak és ott fel sem merül ez), tehát valamennyire egyedi lesz. Másrészt, pedig könnyen felépíthető, viszonylag sok szempont szerint tudom bemutatni a riksás „társadalmát”, gondolkodok itt a kasztrendszerre, a „törzsi szokásokra”...*

Az a fajta riksa, ami itt Magyarországon és túlünk nyugatabbra, egészen az USA-ig az utcákon látható, voltaképpen egy háromkerékű bicikli, ami sokban különbözik a Távol-Keleten fellelhető „eredeti” riksáktól. Elöl egy, hátul kettő kerék található, amikhez tartozik általában teleszkóp, az utazás kényelmesebbé tételének érdekében. A riksa alkalmas arra, hogy személyeket, vagy, ha a helyzet úgy kívánja, akkor nagyobb méretű tárgyakat lehessen szállítani vele (általában maximum kettőt, vagy hármat), az utasok számára kialakított hátsó ülésen. Ez egy bőrből, vagy műbőrből készült ülés, ami inkább hasonlít egy olcsóbb fotelhez, mint egy biciklisüléshez, amin a riksa sofőrje hajtja a járművét. Itt még csak körülbelül három éve jelent meg az első cég, jelenleg három van. Ezeknek az alapítói, régi munkatársai – az öreg rókák – mind külföldön dolgoztak először riksásként, főleg Londonban vagy New Yorkban, ahol még télen is több száz riksa rója az utakat. Természetesen ezeket a városokat nem akarom Budapesthez hasonlítani, itt is lenne legalább száz ilyen járgány, ha lenne akkora turizmusa és népessége a városnak, mint a fentebb említetteknek. Budapestben még a riksászás főszezonjában is (május-

szepember közepe) csak körülbelül 30 riksa közlekedik. Azért tudok csak körülbelüli számot mondani, mert folyamatosan amortizálódnak a járgányok, és érkeznek újak, annak ellenére, hogy nem olcsó mulatság, 500.000-2.500.000 forintig terjed az áruk, persze attól is függ, hogy használt-e és, hogy milyen típusú. Az is közrejátszik még a tudatlanságomban, hogy 3 cég van jelenleg Magyarországon, ennek mindegyike Budapesten üzemel, de csak egyszerre egy helyen tudtam dolgozni. A rivális cégek, pedig mindent megtesznek azért, hogy a „hadititkokat” megtartsák maguknak.

A három cég, név szerint: Pedicab, Triáker, RKV nagyjából egy időben jöttek létre. A nehéz kezdetek után a Pedicab és az RKV egy telephelyre költözött. A Triáker pedig gyakorlatilag egyedül maradt. A rivalizálás is ennek megfelelően zajlott: A Pedicab és az RKV talán a közös telephely miatt a Triákerre egy misztifikált ellenségként tekintett. Persze ez nem azt jelenti, hogy olyan összetűzések voltak a főnökök között, mint a szerződött taxisok és a taxis hiénák között, hanem inkább olyanok, mint amilyenek Coca-Cola és a Pepsi Cola párbajában is előfordulnak. Ennek oka nyilván a szűkös, de még kiépítetlen piacon való nem osztozkodni akarás volt. Csak egy példát említek: 2010-ben csak a Triáker riksásai hajthattak be a Sziget Kft által szervezett fesztiválokra teljesen a főbejáratig. Egy kívülálló számára ez lehet, hogy nem nagy szó, de mivel a riksások gyakran jóban vannak egymással úgy is, hogy nem egy cégnél dolgoznak, kiderült, hogy amíg a Pedicabes és RKV-s sofőrök nem mehettek be a Balaton Sound fesztivál területére – ugye a kizárólagosság miatt – és úgy kerestek átlag napi 10-20 ezer forintot, addig a Triákeresek, akik behajthattak, kerestek átlag 25-40 ezer forintot. Ha egy kicsit visszatérhetek a Colás hasonlatra, akkor ez itt olyan volumenű dolog, mint az, hogy kinek a termékeit árulja kizárólagosan a McDonald's. Az ilyeneket leszámítva nem volt komolyabb konfliktus a három cég között, a sofőrök – egy-két kivételtől eltekintve – nagyon jól kijöttek egymással. A Pedicab egyébként körülbelül 18, a Triáker 7, és az RKV 5 járművet birtokol. Én a nyár során RKV-sként, de a Pedicab riksáin dolgoztam. Lényeges különbség a kettő között, hogy még az egyiknek 150 kilós motor nélküli, maximum két személyes németországi monstrumai voltak, addig

a másiknak 85 kilós, 2-3 személyes és könnyen kormányozható amerikai pedicabjei. Csak, hogy ne maradjon tisztázatlan rész az írásban; a Pedicabtól bérelt az RKV 5 darab riksát a nyárra, hogy bírják a megrendeléseket, a Pedicab pedig a jó kapcsolat miatt áldását adta az üzletre.

A pénz a következőképpen került a céghez (és a sofőrökhöz): A sofőr kivitte a riksát a belvárosba, ahol sok a turista. Ott vagy ő szólógatott le embereket, vagy őt szólították meg. Ha beültek hozzá, akkor mondott egy árat. Például egy Vörösmarty tér – Fővám tér táv átlagosan 3000 forintba került két személynek, egynek 2000, amire még – ha a sofőrnek szerencséje volt – jött a borraival. Egy egyórás városnézés 40 euró volt kettő, és 20 egy személynek – ez valamilyen szinten alkuképes ár volt. A befolyt összeget fuvar végén a fuvarlapba be kellett írni, ez alapján kellett nap végén elszámolni a főnökkel. A borraival nem számított bele az elszámolási alapba. Így előfordulhatott az is, hogy valaki egész nap 0 forintot keresett, de az is, hogy egy nap 50 ezer forintot tett zsebre (nagyon ritkán). Az alap felét kapta a cég, a másik felét a sofőr. A cég a pénzért cserébe szerelőköt küldött, ha a riksa lerobbant, vagy defektet kapott, telefonon egyeztetett ügyfeleket és karbantartotta a járgányokat és természetesen a munka idejére kölcsön is adta. Azonban nem minden sofőr írta meg teljesen becsületesen a fuvarlapot. A legjellemzőbb csalási forma az volt, hogy kevesebb bevételt írtak be, mint amennyi volt, így kevesebb pénzt kellett felezni, a fennmaradó összeg pedig 100%-ig az ő tulajdonába került. Ezen kívül voltak fix fuvarok/túrák is, amit a cég szervezett, általában 1500 forintos órabérért, ahol nem lehetett csalni, mert a főnök adta a fizetést, aki a megrendelőkkel rendezte a pénzügyeket.

A zsebre dolgozó sofőrök nem voltak olyan sokan a többséghez képest, de a többség nem csak sofőr volt, hanem családtag. Itt érzem elérkezettnek az időt arra, hogy bemutassam a különböző típusait a garázsban és utcán egyaránt megtalálható riksásoknak.

**Főnök:** A főnök olyan riksás, aki általában külföldön kezdte karrierjét. Ide nem csak azok a főnökök tartoznak, akik hivatalosan vezetik a céget, hanem az őket segítő és ott dolgozó barátai is. A főnök reggel 10-re pontosan érkezik, hangosan köszön, mindenkivel kezecskéz, a garázsban tartózkodó, de általa nem ismert embereknek bemutatkozik. Baráti társaságának nagy részét a többi főnök

és a régebbi riksások teszik ki, gyakran előfordul, hogy munkaidő letelte után is a garázsban marad. Ilyenkor kevéske alkohol mellett beszélnek meg a hét-köznapokat a szokásos társasággal, néha a zöldfülű kategóriából frissen szintet lépettekkel egészülnek ki. Sokszor nem is olyan kevéske az alkoholmenynység.

Nagyon jól ért a riksákhoz, múltjából kifolyólag. Ezért néha láthatjuk szerelni, ha nagyon unatkozik. Viszont nem sofőröködik, csak akkor, ha kevés a munkaerő, vagy, ha a közeli boltba kell menni. Ezen kívül még új sofőrök oktatásánál sem, ilyenkor, ha az új sofőr nem tud valamit, akkor ujjal mutogatja, hogy mit kellene csinálni. Van egy-két kivétel, akinek nincsen riksás múltja, de rá is vonatkozik minden állítás a riksához értés kivételével. Ezt grafikai és webes programozói ismeretekkel kompenzálják. Fix fizetésért dolgoznak. Ha előfordul esetleg olyan, hogy nincsen bent senki közülük, akkor a garázmester felel a garázsért, ő ad instrukciókat a sofőröknek, ha kell.

**Garázmester:** funkcióját tekintve olyan, mint az autószervezekben az autószerelő, csak egy kicsit sokoldalúbb. Két műszakban (10-18/18-04-ig) dolgozik, fix fizetésért, ezen kívül, ha kimegy sofőröködni, felezés helyett csak a bevétel harmadát kell leadnia. Ezért cserébe az általános karbantartáson kívül mentenie, és a helyszínen szerelnie is kell a terepen tönkrement riksákat. Az új riksások oktatását és szűrését is ők végzik. Régebben, a riksás idők előtt, kerékpár-szervizeléssel foglalkoztak, vagy az elsők között kezdtek el Pesten riksázni, aktív bringások.

A garázmesterek már a műszakkezdés előtt bent vannak, kávét szürcsölve és morcosan fogadják a sofőröket. Az újakat zöldfülűnek hívják (később én is ezt a kifejezést fogom használni), gyakran szidják őket és nyavalyognak a velük kapcsolatos, számukra magától értendő dolgok miatt. Bár néha kedvtelenül és bunkón fogadják az embert, de az egy-másfél hónapnál régebbi sofőröknek szívesen segítenek, legyen szó a riksa indulás előtti ellenőrzéséről, vagy a garázsban található szolgálati csocsó használatáról, ha éppen nincs meg a négy ember hozzá.

A társasági szokásaik, baráti körük egy kicsit jobban kötődik a riksázáshoz. A népszerű közösségi site-on, a Facebookon létrehozott profiljuk is ezt tükrözi: feltöltött képek között nagy mennyiségben vannak munka közben, és riksán készült képek. A baráti körük a bringás spanokkal és a riksások közül

pár emberrel egészül ki a főnökökéhez képest. Szabadidejük nagyrészt is a garázsban töltik, bulizni is gyakran járnak együtt, de gyakran mulatnak a főnökökkel is.

A garázmester ritkán kerül összetűzésbe a főnökökkel, ezeknek az összetűzéseknél az oka általában a fizetés. Gyakran konfrontálódnak viszont a kisleányokkal, aminek oka általában a kisleányok nagy szája.

**Sofőrök/ Riderek:** *riderek* az öreg rókák hívják a sofőröket, ezt olyan angol nyelvterületről hozták magukkal, ahol a budapesti rikszás előtt sofőröködtek, konkrétan sajnos nem tudom, hogy az Egyesült Államokból, vagy Angliából vették-e át. Ezek között nehéz hierarchikus sorrendet felállítani, az utolsó helyen nincsen gond, mert ők ugye az újonnan érkezettek, a zöldfülűek. Mivel a kisleányokat az előbb említettem, velük kezdem a bemutatást. Még annyit mondanék el, hogy a fizetése itt mindenkinek a felezéses módszeren alapul, tehát teljesítménybéres.

**Kisleányok** /ahogy a többi sofőr és garázmester hívja őket, seggnyaló/: semmivel sem különb, mint egy sima rikszás. A különbség annyi, hogy ez a szűk réteg többet gondol magáról, mint ami, és ezt érzeti a többi *riderek* is. Innen ez az obszcén megnevezés. A kisleány ugyanazt a munkát végzi, mint a többiek. Ez kiegészül azzal, hogy önszántából jelenti a szabálytalanságot a főnököknek, például, ha valaki pihenőidőben dohányzik a hátsó ülésen, vagy ott eszik. Az ilyen dolgok pénzlevonással járnak, ezt a kisleány is tudja, de ez szemében nem kiszúrást jelent a másikkal, hanem a főnököknek való megfelelést. A jelentések hatására hiheti azt magáról, hogy felette áll a többieknek. Ezért parancsokat osztogat olyan dolgokban, amit egy zöldfülű is el tud dönteni az első nap után, a szemtelenebb kisleányok még az öreg rókákat is beosztottjaiknak tekintik. A kisleány fontoskodó kérdéseivel gyakran bombázza a főnököt, ennek oka megfigyelésem alapján a minél gyakrabbi kapcsolattartás és a bizalmas viszony kiépítése a felsőbb szint felé. Neki nem parancsolhat garázmester, ő is annak képzi magát. Ezek miatt nem kedveltek az ide tartozó *riderek*.

A kisleányok rövidebb ideig maradnak a cégnél, ha kudarcot mond a felsőbb szintek meghódítása, akkor továbbállnak, hogy valahol máshol kezdjenek hasonló „karrierépítésbe”. Átlagos munkaviszonyuk négy-öt hónapig tart, de volt már példa beszámoló

alapján másfél évre is. A másfél évig ott dolgozó kisleány – nevezzük Marcinak – igazi minta lehetett volna a többi kisleány-újoncnak. Szépen haladt a karrierje, de ami másfél év után elkerülhetetlen, az az, hogy néha nem tudott különbséget tenni aközött, hogy minek gondolja magát, és hogy kicsoda ő valójában. A kirúgásához is egy ilyen hiba vezetett: egy főnök hozzátartozójával beszélt olyan hangnemben – amelyet egyébként még egy főnök sem engedett meg magának senkivel azelőtt –, ezért rögtön ki lett dobva onnan szó szerint. A kisleány azzal magyarázta tettét, hogy a szabályoknak megfelelően járt el és ezért küldte ki az illetőt onnan. Ő a főnököknél is jobban betartja a szabályokat.

**Öreg róka:** Őket akkora tisztelet övezi, mint a főnököket, ez abból fakad, hogy nagy részük régebb óta rikszázik, mint a főnökök. A kisleányokkal ellentétben nem tepernek, ők a rikszázson kívül nem akarnak semmi mást, ha valamibe beleszólnak, akkor azt azért teszik, mert valaki tényleg elrontott valamit. Gyakran mondják rájuk, hogy a nyeregbe mennek nyugdíjba; sokan közülük télen is dolgoznak rikszásként. Páran itt maradnak Pesten, de nagyrésztük kimegy Londonba, vagy Berlinbe, mert ott állításuk szerint még télen is meg lehet keresni legalább 20 ezer forintnyi eurót, vagy fontot. Néha előfordul, hogy az itthon maradottak más jellegű alkalmi munkákat is vállalnak. Baráti körükről nem sokat tudni, de az biztos, hogy a garázsban mindenkivel jóban vannak. A zöldfülűket leginkább ők szokták segíteni, ellátják jótanácsokkal, hogy hol igen és hol nem érdemes drosztolni, körülbelül milyen árral dolgozzanak, hogyan alkudjanak, hogyan építsenek fel egy túrát. Otthonosan mozognak a garázsban, a javítások nagyrészt ők is meg tudják csinálni. Saját rikszájuk van, ami azt jelenti, hogy csak ők használják. Az öreg rókákhoz szokás sorolni azokat a *ridereket* is, akik bár nem dolgoznak ott években mérhetően, de a hét 6 napján dolgoznak már legalább egy fél éve, rájuk is igazak azok az állítások, amik az öreg rókákra – a rengeteg tapasztalattal leszámlálva, nekik „csak nagyon sok” van.

**Rider:** a sima *riderek* az a sofőr számít, aki legalább negyed éve dolgozik ott, és tudják a névét a fentebb említett csoportok tagjai. Ez sokszínű réteg, általában fizetés-kiegészítő felnőttekből, és albérletre, vagy tandíjra gyűjtő diákokból áll. Csak főszezonban (május-szeptember közepe) lehet velük találkozni, közben a fő tevékenységeikre koncentrálnak.

nak. Előfordul, hogy bekerülnek a tapasztaltabbak társaságába, ilyenkor néha-néha visszanéznek télen is, csakhogy megnézzék, mi a helyzet a garázsban.

**Zöldfülű:** a zöldfülű attól eltekintve, hogy kezdő riksás, tulajdonságai teljes mértékben megegyeznek a fent említett sima riderrel. Gyakran célpontja a garázmester szitkozódásának/tréfáinak. A zöldfülűek harmada lép tovább általában a rider szintre, a többiek nem bírják, vagy találnak más munkát.

Én májustól október végéig dolgoztam riksásként. Ez alatt az idő alatt sima rider lettem, heti

átlag 2-3 munkanappal. A társaság, amit megismerem ott, tényleg hasonlított egy családra. Pénzkereseti lehetőségnek nem volt rossz, és a hangulat is jó volt, általában. Nem éreztem magamat családtagnak, annak ellenére, hogy barátságokat kötöttem, ennek az lehetett az oka, hogy a többiekkel ellentétben a nyaram teljesen be volt táblázva, nem volt időm lazítani munka után, beülni egy sörre a többiekkel, stb. Ennek oka a zenekar, a barátó és három baráti társaság volt. De ezt már nem az én tisztem megítélni, nem tudom, hogy kívülről milyennek látták ezt és hogyan ítélték meg a többiek.



*Ruhatisztító és tulajdonosa  
Edith Pezdika osztrák fotográfus munkája.*