

Ismerjétek meg Nellit, aki szociológusként kamiont vezet

KÖVESS MINKET A FACEBOOKON!

Nelli egy belevaló nemzetközi kamionsofőr, aki sok éve rója az utakat szerte a világon, és nem mellesleg szociológus. Amikor kiszáll a kamionból, akkor háziasszony lesz, és éli a hétköznapjait, mint az összes többi nő. Tanulmányokat, kutatásokat publikál, és tavaly egy gobelinképzés is volt. Interjú.



Írta: **Szarka Nóra**

| 2017. 04. 26.



Hogyan lettél kamionsofőr? Pláne nemzetközi?

A gépkocsivezető szakmát édesapám szeretette meg velem. Már kiskoromtól vitt magával az IFÁ-val, később az autódaruval, közben játékosan tanított a KRESZ-re és a vezetéselméletre. Tehette, gépkocsivezető szakoktató volt. Kereskedőnek tanultam, de az első munkahelyemen már gépkocsivezetőként dolgoztam, 1997-ben aztán hivatásos jogosítványt szereztem. Végigjártam a ranglétrát, furgonozással kezdtem még abban az időben, amikor hosszú órákat kellett a határátkelőhelyeken várni. Dolgoztam 7,5 és 12 tonnás tehergépkocsival is. Éltem Angliában, ahol jobbkormányos nyerges szerelvényt vezettem. Persze voltam belföldes gépkocsivezető is, de a nemzetközi pálya vonzott inkább. Akkor még csak néhány nő dolgozott Magyarországon hivatásos gépkocsivezetőként, ezért váltottam én is pár év után. Érettségiztem és

2004-ben gépjárművezető szakoktatói oklevelet szereztem, évekig tanítottam KRESZT, és tartottam gépjárművezetési gyakorlatot. Közben főiskolára, szociológiára jártam, és négy éve kamionozom újra. Nem titok: ma már leginkább a pénz miatt csinálom, ugyanis a **kamionozás varázsa megkopott**.



Főzés a pótkocsin

Hogyan fér meg a szociológia és kamionozás egymás mellett?

Csak annyit tudtam, hogy a Pécsi Tudományegyetemen szeretnék tanulni. Olyan szakot kerestem, ahol a humán tantárgyak vannak túlsúlyban. Megjelöltem a szabad bölcsészetet, az andragógiát és a szociológiát. A kapkodásban csak azt láttam, hogy történelem és magyar kell leginkább a felvételihez, és a leírásból érdekesnek tűnt a társadalomtudománynak ez az ága. Felvettek bölcsésznek, de abban az évben nem indult a szak, így maradt a szociológia. Füzér Katalin egyetemi docens előadása alatt már éreztem, hogy jó választás volt. Távlati terveim nem voltak a szociológiával, tanulni szerettem volna, és nagyon élveztem a főiskolai éveket, annak ellenére, hogy munka mellett levelező tagozatra jártam. Már a főiskolás évek alatt a Magyar Szegénységellenes Hálózat részére készítettem mélyszegénységben élő családoknál interjúkat és egy közösségi oldalon létrehoztam a Szociológia Mindenkinek oldalát. Saját honlapom van, felkérésre is készíték kérdőíveket, kutatásokat. A Hajléktaland. című könyv társszerzője vagyok, nagy örömmre rendszeresek a megkeresések.

Sajnos a kamionozás mellett nem tudok annyit foglalkozni a szociológiával, amennyit szeretnék, nem tudok olyan naprakész lenni.

A kamionosokat nem vizsgálod?

A **kamionos társadalom** tagjait több témában is megkérdeztem, ezek a kutatások is olvashatók a honlapomon. Ha kamionosként járom is a világot, akkor is szociológusként szemlélem. Nemcsak a látnivalókat fényképezem le, hanem a szegénységet, a hajléktalanságot is. Fényképezőgép és diktafon mindig van nálam, készítek mélyinterjúkat is, amiket közzéteszek akkor, ha az időm engedi. Ez is egyfajta panoráma, ablak a világra.



Olaszország, 2016

Amikor a foglalkozásodat kérdezik, akkor mit válaszolsz?

Szabadúszó szociológus vagyok, de kamionosként is dolgozom. Mostanra már én is kezdek kissé megélhetési kamionossá válni. Így nevezzük azokat a kollégákat, akik csak a pénzért vállalják ezt a munkát. Sajnos, ma már ilyen a többség, régen elhivatottabbak, összetartóbbak voltak a hivatásos sofőrök. Ma a nemzetközi gépkocsivezetők nagyon kis százaléka végzi szívesen, és tekinti hivatásának ezt a munkát.

Nőként nehéz helytállni egy olyan szakmában, ahol általában férfiak dolgoznak?

Nem bánom, hogy a férfiak világában kell élnem addig, amíg nő lehetek benne – mondta Marilyn Monroe. Ezt én is pont így gondolom. Még mindig erős az előítélet, a sztereotípiák nehezen halványodnak, de azt látom, hogy könnyebben elfogadják a nőket a cégek és a kollégák is, mint 20 éve, igaz, sokszor csak segédvezetőnek és nem teljes értékű gépkocsivezetőnek tekintenek bennünket. A elismerésért még mindig többet kell teljesíteni, mint a férfi kollégáknak. Egyre több kolléganő van tengelyen, sokan egyedül, még többen párban, úgynevezett négykezes járatokon dolgoznak.

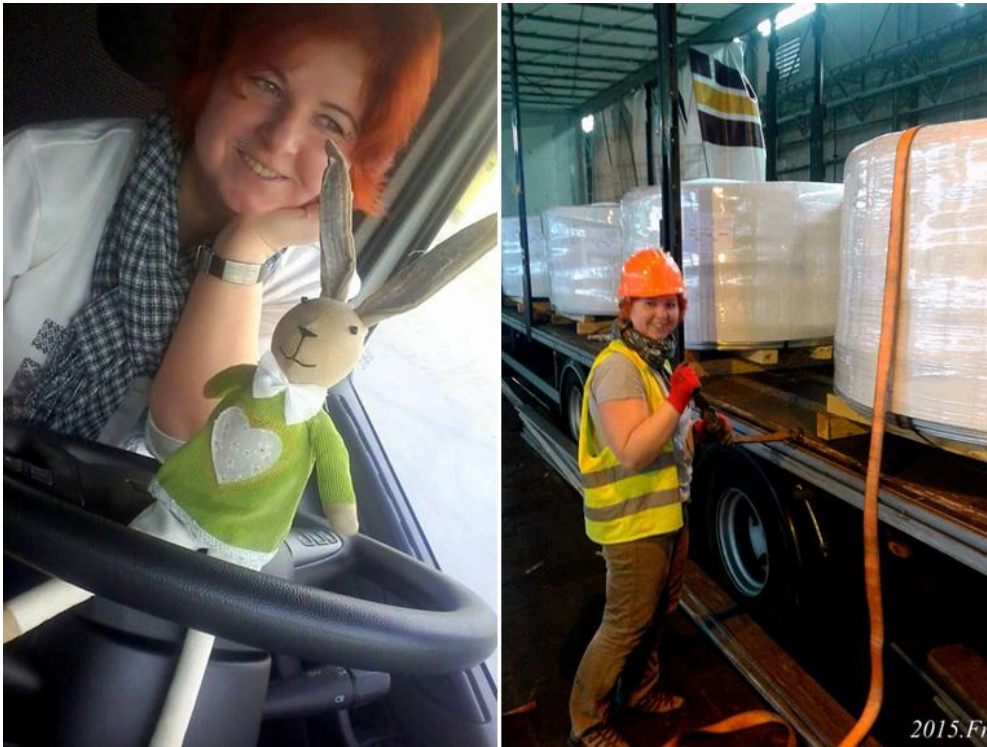


KAPCSOLÓDÓ

„Amikor először jöttem gyakorlatra, azt hitték, hogy takarítani fogok” – Bogdán Bernadett autószerelőnek tanul

A nők néhány fizikai akadálytól eltekintve ugyanúgy meg tudják oldani a feladatokat, mint a férfiak. Valóban nehezebb egy nőnek a ponyvázás, vagy a raklapok emelgetése, de ahogy én látom a kamion vezetésével nagyszerűen elboldogulnak. A tolatás és a kerékcserét boncolgató kérdések pedig idejét múltak. Mindent meg lehet tanulni, és mindenre van megoldás! Egy férfi kereket cserél,

egy nő pedig tudja, hogy kit kell felhívni, ha baj van. Nőként, ami több szervezést és toleranciát igényel, az a fürdő és mosdó hiánya. Sokszor nincs női zuhanyzó vagy zárva van a női mosdó, ilyenkor kényszerhelyzetben vagyunk. Az idővel arányosan persze nő a rutin is, amivel ezek a helyzetek is megoldhatók. Én azt látom, hogy mi nők kevesebbet panaszkodunk, inkább elfogadjuk a szakma sajátosságait.



A Húsvétra várva

Egyedül vagy, amikor vezetsz, vagy van veled még egy sofőr? Nem félelmetes?

Én már négy éve négykezes járaton dolgozom. Van ennek több előnye is, de mint mindennek van árnyoldala is. Szórakoztatóbb, kevésbé lesz az ember antiszociális, könnyebb a gondokat megoldani, ha van kivel megbeszélni. Itt viszont sokkal hosszabb – 21 óra – a munkaidő, és nem kevés tolerancia szükséges a békés egymás mellett éléshez a néhány négyzetméteres fülkében.

Mennyit vagy külföldön? Hány országban jártál?

Én már csak olyan munkát vállalok, ahol 3 hét munka után minimum 1 hetet otthon tölthetek. Sokan mindent elvállalnak, és hetekig nem jutnak haza a családjukhoz. A fülkében eltöltött magányos évek pedig nem múlnak el nyomtalanul. Az ilyen ember antiszociális, szorongó és intoleráns lesz. Bár azt gondolják, hogy a kamionos egy világot látott ember, de ez csak akkor van így, ha tesz is érte. A legtöbben a kamionfülkén az autópályán túl csak az ipari zónákat látják, és a nyelvtudás hiánya miatt kerülnek a kommunikációt a helybeliekkel. Ha megfigyeljük a parkolóknál a kollégák egymással folytatott beszélgetéseit, azok nagyrészt a munkáról, fel és lerakodásról szólnak. Szinte hihetetlen, de rendkívül ingerszegény környezetben élünk. 24 országban jártam, és szerencsés vagyok, mert

szinte egyetlen alkalmat sem hagytam ki, hogy megismerjem az elérhető látnivalókat, nevezetességeket. Ha kell, vonatozok, hosszú kilométereket gyalogolok, stoppolok. Több ezer fénykép dokumentálja ezeket a kirándulásokat, nekem ebben a szakmában ezek az élmények adják a legtöbbet.

Milyen országok adtak maradandó élményeket?

Szakmai szempontból Anglia a bal oldali közlekedésével, Írországra menet a hosszú hajóút, Anglia irányába vonatozás a Csalagúton – mindenhol más és más az élmény. Átkelés a Brenner-hágón, a Mont Blanc-alagúton...

Rengetegfelé jártam, sok mindent láttam, vannak meghatározó élmények:

Párizs, Spanyolországban, Figueresben a Dali múzeum, a pisai ferdtorony, Brüsszel, Amszterdam, Monte Carlo....



Franciaország, 2015

Amikor itthon vagy, akkor mit csinálsz?

Amikor kiszállok a kamionból, akkor azok a hétköznapi feladatok várnak rám, mint a többi nőre. A házimunkán túl kertészkedem, fotózom, motorozok, túrakajakozom, és persze találkozom a rokonokkal, a barátokkal. És van egy csodálatos vizsla is a családban, aki rengeteg törődést igényel. Másokkal ellentétben nekem mindezt egy hétbe kell belesűrítenem.

Az olvasás után talán a gobelinhímzés az, amivel a legtöbbet foglalkozom, tavaly volt egy kiállításom, több mint 40 munkámat nézhették meg az érdeklődők. Nagyon szeretek kirándulni is, ez utóbbi tevékenységek jól összeegyeztethetőek a kamionozással.

Megváltoztál a munkád hatására?

Meg, de nem a munka miatt, hanem a körülmények miatt. Húsz évvel ezelőtt ennek a hivatásnak presztízse volt. Felnéztek azokra a gépkocsivezetőkre, akik eljutottak külföldre, és ott is helyt tudtak állni. A gépkocsivezetők akkoriban komolyan vették a szakmai képzéseket és a hivatásuk szakmai és morális részét is. A munkáltatók az embert látták egy-egy szerelvénnyel volánjánál, nem egy rendszámként viszonyultak hozzá. A ranglétrát végig kellett járni, de megbecsülték a kollégákat.

Manapság nagyon erős érdekellentét feszül a munkáltatók és a munkavállalók között. A kényszerből erre a pályára tévedt sofőrök szenvednek a kamionban, nyugósek. A képzéseket nem veszik komolyan, erős a korrupció, valódi tudás nélkül is megszerezhető a képzettséget igazoló plasztikkártya. Felhígult a szakma, megváltozott az értékrend. A tudás már nem hatalom, sok esetben úgy látom, inkább hátrány.



Nelli és vizslája

A fuvarozó vállalkozók nem szeretik azt a gépkocsivezetőt, aki tudja, hogy mit miért tesz, mert őt már nem lehet szabálytalan munkavégzésre

kényszeríteni. A gépkocsivezetők sok esetben el sem olvassák a szerződést, amit aláírnak, pedig ezek nagyon egyoldalú szerződések. Minimálbér szerepel bennük, gyakori a jogszabály által szigorúan tiltott ösztönző bér, például ilyen a kilométer alapú bérezés. Ezek a szerződések a gépkocsivezető kötelességeit hosszasan taglalják, de keveset írnak a foglalkoztató kötelezettségeiről. Jogtalan levonásokkal tesznek szert plusz bevételre a vállalkozások. Nem ritka, hogy ki sem fizetik a munkavállalót, aki aztán a minimálbérről szóló szerződésével hiába is menne a bíróságra jogorvoslatért.

Valamikor működött a kollegalitás a sofőrök között. Persze akkor még messziről láttuk, ha magyar kolléga jött szembe, köszöntünk CB rádión, beszélgettünk. Ma már gyakran a szlovák rendszámú vontatóban magyar gépkocsivezető ül, és osztrák rendszámú pótkocsit húz. Kevés cégnél van úgynevezett saját szerelvény, amit régen feldíszítettek a sofőrök. Ma a kamion egy eszköz, csak kevesen érzik magukénak. A parkolókban behúzott függöny mögött filmet néznek vagy a családdal skype-olnak a sofőrök. Ha összeverődnek, akkor ott az alkohol fogyasztása a kohéziós erő.

Bizony, a dolgok megváltoztak: ma, ha kimondod, hogy kamionos, az embereknek a kinyúlt mackónadrágos, műanyag papucsos, hiányos fogazatú ember jut az eszébe. Koszos, bűzös parkolók, erőszakos vezetési stílus... Sajnos ez már nem előítélet, ez tapasztalat. Amikor az ilyen sofőr a telefonján mutogatja a fuvarfeladat adatait egy cégnél, mert nem beszél semmilyen nyelvet, az előző esti delírium miatt a sajátját is csak alig, akkor bizony én szégyellem magam. Hiába nem vagyok ilyen, az ilyenek miatt általánosítanak. Természetesen tisztelet a kivételnek!

Ezek a változások engem is megváltoztattak. Óvatosabb, gyanakvóbb és távolságtartóbb lettem. Tudomásul kellett vennem, az, hogy valaki kamiont vezet, még nem feltétlen jelenti azt, hogy kolléga! A tudás csak addig erény, amíg a fuvarozó vállalkozó a saját javára fordítja, ha azt a saját érdekében kívánom felhasználni, akkor már problémás vagyok.

Megváltoztam igen, bármennyire is szeretek úton lenni, világot látni, már el tudnám képzelni az életem pusztán csak a társadalomtudomány világában. Bármennyire is szerettem tanítani, már nem akarom megváltoztatni az embereket, tudomásul vettem, hogy csak ott szabad tanítani, ahol igény van rá. A szakmai részét és a világjárást még kedvelem.



Állandó utitárs a kamionban

A családot nem félt, amikor útra kelsz?

Nem. Megszokták, és mitől is féltene nek? Csak dolgozni megyek.

Rendszeresen írsz egy kamionos blogon...

A kamionos oldalt a kollégám kezdte írni. Úgy látta, hogy sok a félreértés, a „parkolói egyetemen” szerzett tudás sok esetben nem válik javára a szakmának. Ezért kezdett blogot írni, ami mára komoly honlappá fejlődött. Nagyon gyorsan nőtt az olvasottság, én felkért társszerzője vagyok az oldalnak. Hiánypótló az oldal, havonta 25-30 ezer oldalmegtekintés van. Sok szakmai kérdést kapunk emailen, kollégáktól, cégvezetőktől is. Jó érzés segíteni, a cél a szakmai tudás átadása. Nem csak elméleti, de gyakorlati oldalát is bemutatjuk a kamionos életnek. Ez nagy segítség a kezdőknek. Ha lehetőségünk adódik, szívesen kirándulunk, ezeket is leírjuk, fotókkal bemutatjuk a nevezetességeket és igyekszünk kedvet csinálni hozzá másnak is, ha már a világban jár, ott lásson is, ne csak nézzen. Van némi öncél is a honlap írásban. Ha felmerül egy-egy cikk témája, akkor azon gondolkodni kell, utánaolvasni, írni, szerkeszteni. Ez a hosszú úton töltött éjszakákon ébren tart minket és a szakmai tudásunkat is.

Ha lehetne egy kívánságod, ami azonnal valóra is válna, akkor mit kérnél?

Ezen nem szoktam gondolkodni, inkább vagyok racionális ember, mintsem álmodozó. Jobb világ kellene, sok-sok szempontból. Szociológusként sem prognosztizálhatok a közeljövőben számottevő pozitív irányú elmozdulást.