

A lámpás ember

Hájas Róbert Sándor a győri Széchenyi Egyetem hallgatójaként indította el a vállalkozását. A roma származású közlekedésmérnököt, a HRS-Traffic Közlekedési Szolgáltató és Fejlesztő Kft. ügyvezető tulajdonosaként végzett munkája eredményeként idén Magyarország 50 legígéretesebb fiatal vállalkozója közé választották. „Az év fiatal közlekedésmenedzsere” kitüntető címet is átvehette. A Példakép Alapítvány díjazottja, az Országos Közlekedési Szakmai Társaság elnöke. Szigetszentmiklóson él, s jelenleg új szerepre készül: januárban születik meg első gyermeke.

Sikerei hátteréről, indíttatásáról, családjáról beszélgettünk vele.

– Az apaságra készülni kell és fel is lehet készülni. Ha az ember olyan neveltetésben részesült, olyan életet él s olyan a mentalitása, identitása, mint nekem, akkor tudatosan készül, és sok mindenre odafigyel. Megtörténtek az ultrahangos vizsgálatok, s minden más előzetes szűrés, a genetikai vizsgálatok is. A legfontosabb az volt, hogy az eredmények jók legyenek, tudjuk, mire számíthatunk. Szerencsére eddig semmi gond nem mutatkozott.

– *Milyen gyermekkori emlékek élnek Önben, amelyek meghatározóknak bizonyultak későbbi életére?*

– Apa nélkül nőttem fel, szüleim elég elég korán elváltak. Apámmal ötéves koromtól nem találkoztam, csak most márciusban, a temetésén kerültem újra valamiféle kapcsolatba vele. Az apa hiánya kedvezőtlen hatással volt rám, nyilvánvalóan emiatt is eléggé korán kellett felnőnem. Az önállóság, mindaz, amit most teszek, ebből adódik. Olyan helyzetek elé kellett állnom, olyan helyzeteket teremtett az élet, ahol én döntöttem, s magamat kellett megvédenem. Ha én belső késztetésből nem teszek semmit, nincs meg az az inspiráció, akkor nem jutottam volna egyről a kettőre. Ezzel együtt igazából kellemes gyermekkori emlékeim vannak. A vasúthoz való kötődésem már kisgyerekként kialakult. Szigetszentmiklóson nőttem fel és a ráckevei HÉV számomra igazi különlegesség volt. Emlékszem egy meghatározó pillanatra a szigetszentmiklósi gyártelepen. Szigethalmon laktam a nagymamám és Szigetszentmiklós állomáson – aminek akkor még hamisítatlan állomási hangulata volt – bevitt a forgalmi irodába, s ott álltam a műszerek mellett. Láttam az összes berendezést. Az egyetem után újra szembesülhettem valamennyivel. Szentendrén, a HÉV raktárában. Már közlekedésmérnök voltam, és ott álltam az álmaimat elindító, megporosodott gyerekkori berendezés mellett... Hát így kapcsolódik össze a jelen és a múlt.

– *Édesanyjával milyen volt a kapcsolata?*

– Egyedül felnevelni egy gyereket, iskolába jártni, az igényeit oly módon kielégíteni, hogy amit szeretne, megkapja, ahova elmenne, elmehessen – óriási teljesítmény. Ő pedig mindezt megtette. Ezt már abban az időszakban is éreztem, értékeltem, nemcsak utólag visszaemlékezve. Természetesen voltak korlátok, s ezeket a korlátokat is éreztem, hiszen



adott esetben nem volt pénz erre, nem volt pénz arra, de mégis nagyon szép gyerekkort teremtett nekem. Anyám emlegeti, hogy nemrég egy szigetszentmiklósi képviselő gratulált a fiához (hozzám), amire ő azt felelte, hogy jó volt a neveltetése. Csak mosolyog rajta az ember, ahogyan ő is, pedig abban a korszakban neki nyilván igen kemény munka volt ezt a „jó neveltetést” biztosítani.

– *Mikor kapott könyvet először?*

– Nagyon korán. A képes lexikonokkal indultunk. Minden karácsonykor a sorozat egy-egy újabb kötet került hozzám. Már kisiskolás koromban, sőt már óvodásként is könyveket kaptam. Engem mindig a tudományos, műszaki dolgok érdekeltek, de volt egy időszakom, amikor az egészségügy fele húztam. Mindenáron kórboncnok akartam lenni. Amikor középiskolába kerültem és a könyveimnek már nyolcvan százaléka műszaki jellegű volt, eléggé egyértelművé vált, hogy ebből orvosi pálya nem lesz.

– *Jól gondolom, hogy gyerekkorában mindenfélét próbált szétszerelni, összerakni?*

– Jól! (Felnevet.) Annak idején az általános iskolai osztálytársaim „műszaki szakinak” neveztek. Nagyon érződött ugyanis már akkor is ez a mai üzleti vénám. Magam készítette műszaki berendezéseket, gépeket igyekeztem mindenáron rájuk sózni. Régi Commodore számítógépek kazettaolvasóiból csináltam például festőgépet, amit aztán eladtam nekik.

Már alsó tagozatosként is bütyköltém és árultam mindenfélét. Legyezőt, villanymotorral és elemmel, darufelvonót, diszkólámpát villogtatókkal. Ahogy visszaemlékszem, mindig készítettem vagy szereltem valamit. Volt egy érdekes eset, amikor karácsonyfa izzókat aggattam magamra, amiket aztán nagyon gyorsan használhatatlanná tettem. Egy 9 voltos elemet kapcsoltam rájuk, és – nekem az igen nagy szám volt – meg tudtam szólaltatni őket. Hangokat adtak. Így rohángáltam az utcán...

– *Milyen tanárai voltak?*

– Nagyon jók, és gyakorlatiasak. A Kolos Richárd Fővárosi Gyakorló Műszaki Szakközépiskolába jártam, amelyik most már jogutódlással a Trefort Szakközépiskolához tartozik, mint volt tagintézmény. Sajnos a tanárok szétszéledtek. Azért mondom, hogy sajnos, mert nagyon jó tantestület, remek közösség volt ott. A gyakorlati oktatás is élvezhető volt. Viccnek, komolyságnak egyaránt helye volt, és lehetőséget adott az önmegvalósításra.

– *Tartja a kapcsolatot az egykori osztálytársakkal?*

– Érdekes, mert harmincan kezdtünk és a gépész osztály végül alig tízfős lett. Többségükkel tartom a kapcsolatot a közösségi oldalakon, ami nagyon nagy lehetőség. Van, akivel munkakapcsolatom is volt, illetve kialakulófélben van, de van olyan is, akivel a magánéletről beszélgetünk.

– *A középiskola után hogyan született meg a döntés: merre tovább?*

– Eléggyé egyértelmű volt, hiszen addigra már rengeteg, a közlekedésben jártas, a szakmában elismert személyiséggel volt lehetőségem megismerkedni. Ők arra ösztönöztek, hogy a közlekedésmérnöki területet próbáljam meg: aztán majd ott eldöntöm, hogy a kötött pályát, vagy a közúti közlekedést választom. Az előbbihez jobban húzott a szívem, meg – mint említettem – a gyermekkori élmények is ahhoz kötődtek. Egyértelmű volt! Három felsőfokú intézménybe adtam be a jelentkezésemet: a Budapesti Műszaki Egyetemre, a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetemre, és a győri Széchenyi István Egyetemre. Első helyen a szakmában elismert kötöttpályás képző intézményt, a Széchenyit jelöltem meg. (Ez volt régen a Közlekedési és Távközlési Főiskola, ahol postaforgalmi oktatást is folytattak.) Ide nyertem felvételt. Közben folyamatban voltak olyan dolgok, társadalmi szerepvállalások, amik szülővárosomhoz, a Csepel-szigethez és Budapesthez kötöttek. Győrben a kollégiumba nem vettek fel, így úgy döntöttem: megoldjuk ezt másképp. Mivel az akkori viteldíj, nappali tagozatosként kedvező volt, ezért naponta utaztam Győrbe és vissza. Hajnali háromkor, négykor indultam, de a harmadik év után már éreztem a hátrányait. Mégsem bántam meg. Addig is minden nap találkoztam a vasút problémáival, az emberek véleményével... A mai napig is csak tömegközlekedéssel utazom, hogy lássam a valós problémákat.

– *Sikerrel zárult az egyetem is?*

– Igen, mert a „szakirányosodásom” – hú, micso-da meglepetés! – a kötött pálya lett. Itt olyan nagy-szerű, hosszú évtizedek óta a pályán lévő oktatóim voltak, akiket a szakmában igencsak elismertek. Arató Károly, Dr. Prileszky István, Szabó Lajos – ők mind olyan meghatározó személyek a közlekedésben, akikre mindenki felnéz. Nemzedékeket oktattak végig. Sajnos a gyakorlat a felsőoktatásban nem annyira jelenik meg, inkább elméleti síkon mozog. Az elméleti oktatás viszont kitűnő volt.

– *Hol tudott gyakorlatot szerezni?*

– Nagyon jó lehetőségem adódott, mert egy úgynevezett practing-program működik az egyetemen. Ennek keretében a Budapesti Közlekedési Vállalatnál voltam kiküldetésben. A Metró és HÉV Forgalmi Főmérnökségen töltöttem másfél évet, aztán a BKV Forgalmi Tervezési és Üzemeltetési Szakigazgatóságán. Ezalatt ösztöndíjat kaptam az egyetemtől. A gyakorlat részben így valósult meg, részben önszorgalomból. Dr. Döbrei István, a BKV kötöttpályás közlekedési igazgatója ugyanis engedélyezte az egyéni forgalmi szolgálattevői felkészülésemet, tehát forgalmista vizsgát is tettem.

– *Alakult-e ki ezeken a gyakorlati helyeken olyan kapcsolata, ami segítette a későbbiekben?*

– Természetesen. A mai világban kapcsolatok nélkül semmit nem ér el az ember. Ezek a kapcsolatok inspirálták az előrelépésemet, és a mai napig működnek. A sorsom 2010-ben eldőlt. A diploma megszerzése után egy vasúti üzemeltető céget alapítottam. Ez ma Magyarországon az egyetlen vasútforgalmi üzemeltető. Saját vállalkozásban, a magam gondolatai szerint, az én irányítással foglalkoztathatok embereket és megvalósíthatok olyanfajta dolgokat, amiket szeretnék. Azokhoz hasonló történet ez, mint amiket „igazi amerikai sikersztoriként” szoktak emlegetni. Egy olyan beszerzésbe kerültünk a MÁV közbeszerzései között, amiről fogalmunk sem volt.

– *Véletlenszerűen?*

– Igen, és ezt a mai napig nem hiszik el. 2010-ben én, Hájás Róbert rendszeresen közlekedéstörténeti kiállításokat szerveztem Szigetszentmiklóson, s a Civil Kontrol Országos Egyesület képviselőjelöltjeként indultam a helyi választáson. Nem úgy alakult azonban a dolgok, ahogyan szerettem volna. A székesfehérvári önkormányzattól ekkor kaptam felkérést egy kollégával, hogy az ottani közlekedést reformáljuk meg. Végül azonban ez sajnos nem valósult meg. Nagy kudarc volt! Mélypontra tett, mert egy gazdasági vállalkozást hoztam erre létre. A színpad a díszletekkel tehát megvolt, de az előadás elmaradt. Mit csináljunk? Eszembe jutott, és mondtam is a kollégámnak, hogy 2009-ben a HÉV lehetőséget adott arra, hogy önszorgalomból LED-esre alakítsam át a forgalmisták kézilámpáját. Az csak egy kis technikai módosítás volt. Egykori középis-

kolám műhelyében készítettük el a paneleket hozzá. (Ilyen maradt a kapcsolatom az iskolával, hogy utólag is vissza tudtam menni.) Mi lenne – kérdeztem a kollegámat –, ha beterjesztenénk a MÁV-nak: csinálnánk a vasutasoknak is LED-es lámpákat? Most már utólag el merem mondani – mert egyre több helyen megjelenik ez a sztori, és büszkének kell lenni rá –, mi valóban a nulláról indultunk. Beterjesztettük a javaslatunkat.

Egy napon – éppen egy cinkotai légópincében voltam – megszörrent a telefonom. Központi számról érkezett a hívás: „Üdvözlöm, Tóthné vagyok a MÁV-tól”. Atyaúristen! Pincében voltam, a térerő megszakadt. Fölmentem, megpróbáltam visszahívni a számot, amin a recepció jelentkezett be. Mondom, hogy a Tóthné kérem. De hát melyik Tóthné? – kérdeztek vissza. Tóthné annyira rendes volt, hogy újra hívott, és azt mondta, nem is érti, miért ilyen későn küldjük az anyagot a lámpáról, mivel a közbeszerzés már jó ideje tart. Bocsánat - mondtam én – nem tudom, milyen beszerzésről van szó. Én ne mondjam ezt neki! – felelte. Tényleg fogalmunk sem volt arról, hogy a MÁV-nál épp folyik egy ilyen beszerzés. Ezt seholy nem hiszik el. Ez az, amire előbb utaltam. És akkor, ugye előállt egy váratlan helyzet. Jeleztem az előbb, hogy most már elmerem mondani, ugyanis abban a pillanatban egyetlen egy darab lámpánk sem volt készen. Tervünk sem volt, semmink sem volt, hiszen csak az ötletet akartuk felvetni. Az infrastruktúránk, de eszközünk és pénzünk is hiányzott. Egyszerűen csak egy gondolat volt a fejünkben, ami a MÁV-nak nagyon megtetszett. Készítettem egy dizájn-tervet, egy rajzot. Szerdán hívtak és pénteken kellett bemutatnunk a mintapéldányt. Két nap alatt, minden nélkül. Na! Visszaigazolván, hogy megmaradtak és jók a kapcsolatok: Szentendrén a kézi jelzőlámpákat már nem használják a korszerűsítés miatt. Ezek olyanok, mintha újak lennének. Felhívtam az akkori osztályvezetőt és kértem tőle egy lámpát. Megkaptam azt,

amit 2009-ben korszerűsítettünk. Mi meg bevittük a MÁV-hoz. Egy bizottság – amelynek tagjaival mi nem találkozhattunk – bírálta el a terméket. Valószínűleg nem akarták észrevenni, hogy ez nagyon régen az ő lámpájuk volt. Azt mondták jó a lámpa, de ezt és ezt a módosítást végre kell hajtani. Ezek szerkezeti módosítások voltak, ami viszont már pénzt, anyagot és tervezést igényelt.

Na, innentől indult az érdemi, nagy munka. A bíráló bizottság döntését egy hétfői napon kaptuk meg, írásban. Pénteken tizenegy órakor volt az ajánlatok beadásának a határideje. Én tizenegy órakor ezzel az egy darab lámpával úgy álltam a lift előtt, hogyha valaki jön, én azt visszalököm, mert akkora szervezést igényelt, annyi munka van benne, hogy ezt tőlem senki nem veheti el. Beadtam. Két kifogás érkezett, az egyik munkavédelmi a másik funkcionális jellegű. Végrehajtottuk a változtatásokat. Szerdán, amikor a második bírálóbizottsági döntés megtörtént, az észrevételeket délután megkaptuk írásban, és én péntek reggel úgy mentem be hozzájuk, hogy most azonnal hívjuk össze a bírálótestület ülését. (Akkor már én is találkozhattam velük, mert csak én tettem érvényes ajánlatot.) A bizottság tagjai azt hitték, hogy a módosítás két-három hónapig is eltart, a mi érdekünk viszont az volt, hogy mielőbb termelni tudjunk, s üzlet legyen ebből és bevétel. Épp a téli felkészülés zajlott, így nekik is nagyon kellett a lámpák. Mi, nagy szerencsénkre épp egy piaci résbe futottunk bele.

Hihetetlen véletlenek sora és egy iszonyatosan erős, nagy csapatmunka kellett ehhez az „amerikai” sztorihoz. Azóta nem is egyszer láttam, amikor a külső forgalmi szolgálattévó a vonat az állomásról kézi jelzőlámpájával menesztette. Amikor magasra emelte a lámpát – mit ad Isten? – ott volt rajta a HRS-logó. Ez azért nagy szó és az életem sinre került...

O. K.

Gratulálunk a 25 éves Tanac Táncegyüttesnek!



A jubiláló együttes november 23-án két teltházás bemutatót tartott a pécsi Nemzeti Színházban.