

PILÓTÁK VÉLEMÉNYE AZ ELISMERÉSRŐL

Az IRU aranydiploma új kritériumai

MÁR CSAK EGYSZER KAPHATÓ MEG EGY ÉLETBEN

Az idei évi IRU díszoklevél, aranydiploma és pályázat legújabb feltételeiről, illetve magáról az elismerésről beszélgettünk egyrészt a kitüntetés már birtokló gépkocsivezetőkkel, másrészt az elismerés leendő várományosaival, a Waberer's International Zrt. gépkocsivezetőivel, illetőleg egy másik cég sofőrjével.

A feltételek között szerepel többek között, hogy a kitüntetésre kizárólag az IRU-tag-egyesületek, Magyarország csak az MKFE tagvállalkozásainak gépkocsivezetői terjeszthetők fel, a jelöltek legalább 20 éve megszakítás nélkül hivatásos gépkocsivezetőként kell dolgoznia a szakmában, és természetesen munkaadója megelégedésére kell végeznie feladatát, legalább 5 esztendeje ugyanazon fuvarozószervezet alkalmazásában kell állnia, legalább 1 millió kilométert kell megtennie nemzetközi vagy belföldi forgalomban, saját hibájából nem okozhatott súlyos balesetet az elmúlt 20 évben, nem sérthette meg súlyosan a közúti, vám- és adminisztratív előírásokat a legutóbbi 5 év során sem saját hazájában, sem más országban.

Mégdolgozunk az elismerésért

Dávid István 1969 februárjában kapta meg a jogosítványát, utána két évig katona volt, leszerelt, majd 5 évig dolgozott egy vállalatnál, utána jött a Hungarocamionhoz. Akkor 1976. november irtak, és azóta is ennél a cégnél dolgozik. – Garázsszolgáltatás voltam fél évig – ahogy ez akkor szokásos volt –, és 1977. május 2-án indultam el az első nemzetközi fuvaromba. Két évem van a nyugdíjig. Remélhetőleg addig még kihúzom ezt az időszakot is. Sajnálom is egyúttal, mert szívem szerint dolgoznék még tovább is. De az is lehet, hogy addigra felemelik a nyugdíjba vonulás korhatárát, és akkor maradhatok tovább is. Egyébként már két IRU díszoklevelet is kaptam kamionsofőr pályafu-

tásom során. Tavaly adták a második elismerést. Tudom, most már csak egyet lehet egy élet során kapni. Erről a rendelkezésről nekem az a véleményem, hogy a mi munkánk meglehetősen veszélyes, szinte minden percben veszélynek vagyunk kitéve. Beszélgettem a kollégákkal erről. Valamennyiünk véleménye az volt, hogy az IRU kitüntetés ambicionálja, lelkesíti a gépkocsivezetőket. Komolyan veszik az elismerést, büszkék rá, örülnek neki. Az én meglátásom szerint a régi rendszerinti kitüntetés jobb volt, hogy bizonyos időszak eltelte után, ha kiérdemelte az ember, akkor elismerték a munkáját. Vállalatban belül is el lehet ismereni az embert, nem kell ahhoz nemzetközi kitüntetés, hogy megköszönjék valakinek a lelkiismeretes tevékenységét. Ez is nagy örömet okozhat a kollégáknak.

Sajnos már nincs meg az a bensőséges, családias légkör még így egymás között, gépkocsivezetők között sem. Sajnálom nagyon, valahogy eltűnt belőlünk a kollegialitás. Például jön egy új, fiatal gépkocsivezető kolléga, és már nem is tegez engem. Nekem kell szólnom, hogy ide figyelj, kollégák vagyunk, nyugodtan tegezz. Annak idején, amikor idejöttem huszonvalahány évesen, nekem is felhívták a figyelmemet arra, hogy az idősebb kollégákat nyugodtan tegezzem. Ma is jó lenne, ha maradnánk a régi „szokás”-hoz hűek.

Szerintem lehetne az ilyen nehéz, embert próbáló munkát végzőket, mint amilyenek mi vagyunk, többször is elismerni az életünk során. Pedig még azt sem mondhatnám, hogy ez a kitüntetés akkora dicsőség lenne, hogy a fiatal kollégák felnézzenek ránk. Az természetes, hogy a kezdő gépkocsivezető az idősebb kollégájára szorul tanácsért. Mi pedig nagyon szívesen segítünk, át kell adni a tapasztalatokat. Az is előfordul, hogy én kérdezek meg valamit egy fiatalabb kollégától, mert például először megyek valahová, az illető pedig huzamosabb ideje már

oda jár. De most már a GPS segítségével már ez sem jelent akkora problémát. Harminc éven keresztül kerestem a címet, ami iszonyatos dolog volt időnként, néha órákat tölt el az ember ezzel. És nagy autóval azért ez nem olyan egyszerű, mint személyautóval. A GPS meg olyan, hogy megkapom a felrakó- vagy a lerakóhely címét, ráklikkelek, és már tudom is, hogy hová kell mennem. A nagy autónál ez egy fontos dolog, jelentős segítség. Mindenki nyugodt, senki nem idegeskedik, már akinek van GPS-e. De nem mindenki veszi meg, pedig részletfizetési kedvezményt ad rá a cég.

Felnézhetünk az idősebb kollégákra

Fehér József az Autó- és Kamionmentő Kft. munkatársa. Éppen két új MAN-t hozott be a Waberer's cégnek Németországból, ennyi fér a trélerre. Mindössze 25 éves, és két esztendeje van a szakmában.

– A tapasztaltabb sofőrök „sokat megjártak”, több gyakorlattal rendelkeznek, mint a fiatalabb nemzedék. Magától értetődik, hogy felnézünk rájuk, tőlük lehet tanulni. Szinte olyanok, mint a kolléga által emlegetett GPS. Talán többet is tudnak, mint egy gép. No, nem a címekről beszélek most, hanem úgy általában a szakmánkról.

Ha betanul, ha az idősebb kollégákra hagyatkozik az ember, akkor szinte vakon lehet bízni az ő tapasztalataikban. Én is betanultam, ami úgy történt, hogy többször elmentem különböző külföldi, belföldi utakra az idősebb, tapasztaltabb kollégákkal. Voltam így Angliában, Franciaországban. Elinultunk, és az idősebb kollégák megmutatták, hogyan kell kitölteni például a menetlevelet, a határokon hogyan kell rendezni a pályadíjakat, mire kell odafigyelni. Szóval a ma már alapvetőnek tűnő dolgokat elmagyarázták. Akkor mindez nehéznek, körülményesnek tűnt, ma már kicsivel könnyebb, mert beleszóltam.

Annak idején, amikor ezt a



Dávid István:
Szerintem lehetne az ilyen nehéz, embert próbáló munkát végzőket, mint amilyenek mi vagyunk, többször is elismerni az életünk során



Fehér József:
Az idősebb kollégák megmutatták, hogyan kell kitölteni például a menetlevelet, a határokon hogyan kell rendezni a pályadíjakat, mire kell odafigyelni

pályát választottam, az örökös jövés-menés, a mozgás motívált. Szeretek úton lenni, autót vezetni, szeretem a kamionokat, ezért választottam ezt a foglalkozást, sőt inkább életformát. Persze nem úgy gondolja az ember, hogy örökké autót vezet, mindig úton van. Otthon is szeretek lenni. Emberek vagyunk, így van ezzel mindenki. Van, amikor egy hétre kell kimenni, van, amikor három nap az út, ez a fuvarról függ, teljesen változó.

Az édesanyámmal lakom, aki amikor elkezdtem ezt az egészet, nem ellenezte a kamionozást. Csak annyit mondott, ha ezt a munkát akarod választani, akkor próbáld ki. Az eredeti szakmám ugyanis festő és mázó. Ez a második állomás az életemben. Ki akartam próbálni magam, illetve a kamionozást, hogy milyen is ez. A kíváncsiság hajtott. És hát nagyon tetszik. Egy hónapos útra azért nem mennék el, mert az már sok. Egy-két hét maximum, annyi elég.

Távol a családtól

Téglás János nyolc hónapja dolgozik a Waberer's International Zrt.-nél. A Vajdaságból jött Magyarországra, Bácskapoljáról származik, ott autóbuszsofőrként dolgozott. Itt, a budapesti cégnél kamionokat vezet, és az unió területén Anglia kivételével minden országban járt már. De igazából még nem sokat vezetett. Az autóbusz kormánykerékét is csak két évig szorongatta a kezében, most meg kamionozik. Magyarországról indul, és valahol Európában köt ki.

– Nekem nem sok esélyem van az IRU aranydiplomára. Ha az ember ötvenévesen dönt úgy, hogy elmegy kamionsofőrnek, mint én, annak oka van. Az ok pedig az, hogy nem volt munkám, az építészetén kívül a sofőrködéshez értek. Először az autóbusz-vezetést, majd a kamionsofőrséget vállaltam. Megjegyzem minden elismerésem azoké a kollégáké, akik ennyi évtizeden át képesek kitartani egyetlen szakmában, a kamionsofőrségben. Nem

véletlenül mondom ezt. Nagyon kemény, embert próbáló feladat ez. Nehéz a távollét az otthontól, a családtól, nem egyszerű az élet a kamionfülkében, a körülmények, az útviszonyok Európában, veszély leselkedik az emberre minden irányból.

Az én családom Szerbiában, a Vajdaságban van. Sajnos csak úgy hathetente találkozom velük, ez ugye sűrűnek éppen nem mondható. Két gyerekem van, tizenkét és tizennyolc éves fiúk, akik mindig nagyon várnak. De nem tudok más munkát találni magamnak. Szerbiában nagyon nehezek a körülmények, itt meg egyelőre nem tudok máshoz fogni. A feleségem meg sajnos munkanélküli. Ha összehalmozom a kollégákkal a parkolóknak, a mindennapi dolgairól váltunk szót. De mindig ugyanarra a témára lyukadunk ki: kevés a pénz, nagy a megterhelés, veszélyes a munkánk. Mindig erről beszélgetünk, erről szól az életünk. Nagyon ritka esemény, ha kártévünk a parkolóban, az már ellazulást jelent. Mi viszont állandó feszültségben, állandó stresszben élünk.

Két hét után már hiányzik a фуlke

Szűcs Dezső 1983 májusa óta dolgozik az egykori Hungarocamionnál, a mai Waberer's International Zrt.-nél. 19 éves kora óta vezet, autószerelő a szakmája. 18 évesen kapta meg a katonakönyvét, majd az MHSZ-nél levizsgázott, harmincegy éve sofőr. Ötvenéves lesz az idén decemberben. Az IRU diplomát egy nagyon szép és megtisztelő elismerésnek, kitüntetésnek tartja, tartaná. Szeretné persze megkapni ő is, de úgy érzi, ezért már nem tud tenni semmit.

– Én sajnos még egyetlen ilyen elismerést sem kaptam. Tudom, melyek a feltételek, és azt is tudom, a múltammal megfelelő a kiírt feltételeknek. Nagyon komoly balesetem nem volt. Egy-két visszaillesztőtűkötés persze „becsúszott” ennyi év alatt, ilyesmi azért előfordult, de ez nem tartozik a baleset kategóriájába. Ami pedig

Téglás János:
Nagyon kemény, embert próbáló feladat ez. Nehéz a távollét az otthontól, a családtól, nem egyszerű az élet a kamionfülkében



Szűcs Dezső:
Becsületesen végzem a munkámat, nem válogatok az utak között, mindig mindenhová elmegyek, ahová küldenek



a levezetett kilométereket illeti, évi minimum százezer kilométert biztos hogy lehet számolni, sőt ennél jóval többet is. Ennyi idő alatt már biztosan levezetem vagy két és fél milliót. Azt szoktam mondani, már gyerekkorom óta itt vagyok a vállalatnál. Mindenesetre nagyon szép elismerésnek tartom, ha ezt az IRU diplomát egy gépkocsivezető életében egyszer megkapja, és most már csak egyszer kaphatja meg mindenki. Pedig ismerek olyan kollégát, akit már több ízben is kitüntettek. Amikor a szakmáról, a szakma szeretetéről kérdezem, egy nagy sóhajlás a válasz. Aztán jön a magyarázat.

– Egyre nehezebb, talán ebbe belejátszanak az eltelt évek is, mármint az én életemből eltelt évek, amelyekkel az ember egyre idősebb lesz, és egyre kevesebbet bír. De ugyanakkor ehhez értek, ezt csinálom, ezt szeretem, és még bírom is. Mi kell még? Mint mondtam beszélgetésünk elején, autószerelő a tanult szakmám, de annak már harminc éve, hogy abból levizsgáztam. Elméletben ma is tudok mindent, de a gyakorlatban szinte már semmit. A kamionozás az életem. A nemzetközi viszonylatban eltöltött 25-26 év fárasztó is meg nehéz is. Hogy szeretem-e? Nos, erre egyértelműen nem tudok válaszolni, de valamiből meg kell

élni. Becsületesen végzem a munkámat, nem válogatok az utak között, mindig mindenhová elmegyek, ahová küldenek. Nem keresek és nem is találok kifogásokat. Végzem a munkámat. Hogy mekkora kedvvel? Hát kicsit már belefáradtam, ez az igazság.

Aztán van egy másik történet. Egy ismerős elment nyugdíjba, és igen rövid idő eltelté után ült az otthonában, és várta, mikor cseng a telefon. Tisztában volt azzal a ténnyel, hogy nyugdíjas, mégis várta a telefont, mikor hívják be dolgozni. Persze valami hasonló dolog velem is előfordult már nem is egyszer. Például ha szabadságom vagyok, mondjuk két hétig, akkor már nekem is hiányzik az a tény, hogy úton legyek. Tehát lehet, hogy ez azt jelenti, hogy szeretem csinálni, szeretek ülni a kamionfülkében, és úton lenni. Nyilván ez a munka, ez az életforma már a véremlen van, vagy valami ilyesmi... Azt hiszem, nem tudok élni a munkám nélkül. Ez egy életre szóló hivatás, egy életstílus! Erre születni kell, ha meg nem erre születünk, akkor belerázódunk! Aki már 26 éve ezzel foglalkozik – mint például én is –, az bizony nemigen tudja abbahagyni. Maradjunk annyiban, szeretem a kamionozást!

B. Lengyel Anna