

Johann Braun, a BR International Consulting Service (BR-ICS) CEO-ja

A katonai célú vasúti szállítások specialistája

A Forbes Magazinba illő sikertörténet Johann Brauné, aki az osztrák vasút, az ÖBB hegyeshalmi kocsivizsgálójából lett évtizedek alatt a katonai rakodások és az európai vasúti engedélyezési eljárások szakértője. Mindkét szaktudása saját vállalkozás indításáért kiáltott, ám a piac legigényesebb megbízójának, az amerikai hadseregnek nemcsak rakodási tanácsadóra volt szüksége, hanem rakodószerekkel és a katonai rakodásokhoz szükséges speciális ismeretekkel rendelkező, Európa bármely pontján bevethető elit-alakulatra – ebbe pedig beruházni és így kockáztatni kellett.

SZÖVEG: ANDÓ GERGELY

– A vasúti logisztikai szolgáltatók sorából kissé kilóg a cége, a BR-ICS, hiszen csupán egy apró, de fontos résztevékenységre fókuszál.

– A 2015-ben alapított tanácsadó-cégem már a következő évben léptéket váltott, amikor megkeresett az amerikai hadsereg egyik illetékese, hogy sürgősen szükségük lenne az Európán belüli, viszonylag rendszeres vasúti szállításaikhoz egy, a rakományok rögzítését végző partnerre, tudnék-e ebben segíteni. Őriási kihívás volt, mert ehhez a szaktudás rendelkezésre állt, de nem voltak a rögzítéshez anyagaink, ennek költségét meg kellett hitelezni. Ezzel egyidőben kellett a szállítóeszközöket és az anyagok tárolóhelyeit biztosítani, az embereket minden országban felvenni, a szállásukat és ellátásukat megszervezni. Az ezekhez szükséges pár százezer eurót ki hitelezhetné meg? A bankok közül senki nem akart segíteni, mert a cég nagyon fiatal volt, és nem hittek bennünk, hogy teljesíteni tudjuk a vállalásunkat. Tulajdonostársammal, *Anna Rechbergerrel* együtt minden megtakarításunk mellett még jelzálog és más hiteleket is fel kellett vennünk, hogy a szállítók által kért 60 százalékos előleget ki tudjuk fizetni. Az első vonat 2017 januárjában Németországból sikeresen leközeledett, a második februárban Lengyelországból indult, azóta az amerikai hadsereg összes európai vasúti szállításában közreműködünk.

– Miért pont Önt keresték meg az amerikaiak?

– Ehhez évtizedeket kell visszamenni az időben! A középfokú tanulmányok befejezése után az Osztrák Államvasútnál (ÖBB) helyezkedtem el mint kocsivizsgáló. Nyolc évig dolgoztam Hegyeshalomban, így még némi magyarnyelvtudás is rám ragadt. Amikor az amerikai hadsereg Kaposvár mellett létesített bázist a délszláv háború után, akkor gyakorta közlekedtek katonavonatok onnan Bremerhavenbe. Vonattal vittek mindent, ami csak elképzelhető. A vonatok határátlépési nehézségeit úgy kezelték, hogy az ÖBB (később a DB is) Kaposvárra telepített egy-egy fő kocsivizsgálót a rakodás ellenőrzésére. Ez a módszer, ha drága is volt, bevált; másfél évet töltöttem Kaposváron. Így ismerkedtem meg a katonákkal, akikben mély nyomot hagyhatott az ott végzett munkám, ezért kértek ki a véleményem közel 20 évvel később, amikor az ukrán–orosz konfliktus árnyékában felülvizsgálták a stratégiájukat, és újra rendszeresen járnak a kontinens országait, elsősorban gyakorlatok miatt.

– Akkoriban ki vezette a rakodást az állomáson?

– Maga a hadsereg. Ám az ezzel foglalkozó szervezet kiöregedett, leépült, és a tevékenységet is részben kiszervezték. Amerikában például az állomás élé hordják a rakományt és a járműveket, amit a rakodást végző cég emberei helyeznek fel a vagonokra, és ők is rögzítik azt, majd a vasútvállalat emberei ellenőrzik a mun-



Johann Braun és Anna Rechberger

kájukat. Ez nálunk, Európában nem teljesen járható út. Például az amerikai hadsereg járműveit csak amerikai állampolgárok vezethetik. Így Európában is amerikai állampolgárok állnak fel a vasúti kocsikra – mi vagy a DB Cargós kollégák instruáljuk őket, illetve koordináljuk a rakodást annak érdekében, hogy beférjen a rakomány a rakszelvénybe, egyenletes legyen a tömegeloszlás a kocsikon, ne legyen túlterhelt tengely és egyenetlenül terhelt kocsi. A katonai szállításoknál használt pórekocsik felépítése különleges, mivel oldalanként 4,5–5 méter hosszon 30 cm szélességben kell mozgó, 60 tonnás harcjárművek tömegét tartaniuk. Ráadásul csak a lánc-talp 20–20 cm szélességben nyúlik túl a vagon oldalán, és ez még csak nem is a legszélesebb része a járműnek! Különböző padlómagasságú kocsit használunk a hidak és a felsővezeték miatt. A vonat útvonala határozza meg a rakodási profilt, mivel különféle táblázatok vannak az egyes vonalak rakodási szelvényeire Európában. A német–bolgár tengelyen, de még a lengyeleknél is egységesen a második legmagasabb szelvény az irányadó.

– A vasúti rakodási szabályok elég egységesnek tűnnek. Mi a specialitása a katonai szállításoknak, amiért a határon való megállításnak olyan nagy a kockázata?

– A katonavonatok közlekedése ritkább, mint a másféle tehervonatoké, ráadásul nemcsak speciális kocsikat, hanem különleges rögzítést igénylő árukat szállítanak, akár veszélyesárut is. Így az átlagos kocszivizsgálónak eleve ritkán van vele dolga, kevesebb a gyakorlati tapasztalata, de érzik a feladat súlyát, így próbálnak szigorúak lenni – már csak azért is, mert a hatóságok is kiemelten ellenőrzik ezeket a szállításokat. A másik nehézség, hogy a vasútvállalati szabályok és a NATO-, illetve a nemzeti katonai szabványok sem voltak teljes összhangban, ami szintén vitákhoz vezetett. Ebben mondjuk mára sokat sikerült tenni, ebben a feladatban bizottsági tagként vesz részt a BR-ICS. Így az ebből fakadó problémák száma csökkent, illetve gond esetén a munkatársaink órákon belül a helyszínre érkeznek, és megoldják a helyzetet. A mi munkánk tehát nem ér véget a vonat indulásával, valamennyi útközben felmerült, rakodással összefüggő probléma esetén beavatkozunk. Ehhez minden érintett országban vannak munkatársaink, akik készenlétben állnak.

– Mégis milyen eltérések voltak az egyes szabványok között?

– A technika és technológia fejlődése gyors adaptációt vár el mindenkitől. Sajnos a vasutak egy része lassabban vezette át a szabályzataiban az újféle rögzítőelemeket vagy azok új jelöléseit. Például a különféle faelemekre, acéllán-cokra, hevederekre voltak eltérő hosszúságra, szélességre és szakítószilárdságra vonatkozó szabályok. A civil és a katonai könyv most szinkronba került, mindegyikben azonos számok és követelmények szerepelnek.

– Többször felhasználhatók ezek az anyagok?

– Az út végén eltávolítjuk őket, majd minősítjük, és ami használható, az marad, ami nem, az selejt. Van, amit többször is használunk, de sok anyagot csak egyszer-kétszer. Menetközben a rezgés teszi tönkre őket, a teherkocsit pályahibák miatt érő erőhatások, ami a 80–90 km/h sebességtartományban a legnagyobb, az e feletti sebességnél már csökken ez a hatás. A rossz pálya e szempontból jobb, mert lassabban megy rajta a vonat, ezt jobban viselik a kötszerek, hiszen nem állandóan csiszolódnak.

– Miért fontos a vasúttársaságoknak a katonai szállítások megszerzése?

– A vasutaknak a katonai szállítás jó üzlet, de speciális készségek szükségesek hozzá. Például mindegyik országban külön-külön kell a rakminta-engedélyeket beszerezni, a veszélyesáru-szabályokat alkalmazni, hiszen sokszor löszert is szállítunk, amelyek fuvarozása térben és időben is korlátozva lehet.

– Mennyi idő megszervezni egy katonavonat közlekedését?

– Minden ország maga határozza meg, mennyi időt kér rá, de összességében 40–45 nappal számolhatunk – feltéve, hogy nincs vágányzár útközben. Azt tapasztaljuk, hogy túlméretes vonatoknak nem minden országban található könnyen kerülő útvonal. Az USA Army a DB Cargónak ad meg minden, a vonattal kapcsolatos információt, köztük azt is, mit milyen típusú vagonon kell szállítani. A DB Cargo az ehhez szükséges speciális teherkocsik üzemmentartójaként ez alapján összeállítja a szerelvényt, kidolgozza a közlekedési tervet, figyelembe véve a speciális követelményeket, szabályokat, amelyek azt is eldöntik, katonai kísérettel közlekedik-e a vonat, vagy sem – ha igen, a katonák részére egy személyvagont is beállítanak a vonat első kocsijaként. Ezek üzleti vonatok, üzleti szerződés

alapján, békeidőben. Szükség esetén mindez sokkal rövidebb idő alatt is megvalósítható, mi is fel tudunk sokkal gyorsabban készülni és odautazni.

– Ez hogyan lehetséges?

– Ehhez szükség van furgonokra, raktárakra és állandó személyzetre szinte mindegyik érintett országban. Így 20 raktárt bérlünk Európa-szerte, 27 járművünk van, valamint 80 állandó és 60 időszakos munkatársunk 9 országban. Ők, ha menni kell, napi háromszori étkezést, védőitalokat, védőfelszerelést is kapnak a mi költségünkre, hogy nekik csak a munkára kelljen figyelni. Nagyon büszke vagyok rá, hogy a megfelelő embereket találtuk meg ehhez a tevékenységhez a vasúti szektorból, megfelelő tudással, karakterrel és szakmai alázattal. Ez mégiscsak egy katonai tevékenység, még ha üzleti alapon is végezzük. Minden nap új kihívásokkal szembesülünk, a megbízó megoldást vár mindenre, de nem különösebben érdekli, hogyan – csak oldd meg! Taszáron megtanultam az amerikai katonák gondolkozását, filozófiáját. A minőségnek 100 százalékosnak kell lennie, éjjel-nappali elérhetőség mellett. Ezek a tapasztalatok beépültek a cégembe.

– Csak az amerikaiaknak dolgoznak?

– Már a norvég seregtől is kaptunk feladatot, illetve a DB Cargo is megkért már egy olasz vonat utólagos ausztriai rakományigazítására Welsbe. Ehhez a magyar, osztrák és német csapataink érkeztek a helyszínre, szerencsére a vonatot kísérte egy olasz tankvezető, aki elvégezte a szükséges néhány méteres mozgásokat a vasúti vagonokon. Az olaszokra ezzel olyan jó benyomást tettünk, hogy azóta már két újabb megbízást is adtak. Vasúttársaság és hadsereg egyaránt lehet megbízó, az utóbbiak esetében ez attól függ, mennyire fontos nekik, hogy lássák, ki dolgoznak nekik ténylegesen a kritikus feladatokon.





NÉMETH NÁNDOR, A BR-ICS MAGYARORSZÁGI VEZETŐJE

Németh Nándort mindenki ismeri a vasúti logisztikában itthon, hiszen a győri Audi gyár belső vasútüzemének DB-s színekben való megszervezésével az egyik első hazai magánvasút vezetője lett és maradt 2017-ig. *Johann Braunt* azonban még az előző, MÁV-os életében ismerte meg: hegyeshalmi állomásfőnökként napi kapcsolatban állt az ott dolgozó osztrák vasutasokkal, együtt oldva meg a különböző kihívásokat. Hogy nyugdíjas vasutasként miért vállalt mégis aktív szerepet egy új cégben, arról a BR-ICS honlapján a rá jellemző egyenességgel az olvasható, hogy „45 évnyi vasutasság után sem akartam még otthon ülni naphosszat, új kihívást kerestem, amit a BR-ICS családi környezetében találtam meg”. Az új kihívás egyben sok utazással is jár, hiszen az általa kiválasztott, betanított és felügyelt magyar rakományrögzítési szakemberek már német, lengyel, belga, holland, osztrák és román rakodóhelyeken is dolgoztak az elmúlt másfél évben.

De a vasutaknak is fontos lehet a katonai rakodás független minősítése, hiszen minden vasúttársaság a lehető legszigorúbb átvételi eljárást alkalmazza – ami az olaszoknál még belefért, az Ausztriában már nem. Az RCA hiába veszi át a katonavonatokat bizalmi elven, nem viszi végig úgy őket, hogy ne néznék meg útközben.

– **Miért van 7 országban saját cégük is, hiszen EU-tagállam mindegyik?**

– Sokkal egyszerűbb így, hiszen állandó csapatunk van ezekben az országokban, eszközeink is, ráadásul vasúti és katonai zárt üzemi területeken mozgunk, aminek szintén sajátos szabályai vannak, amiknek a kollégáknak meg kell felelniük. Egyébként kaptunk már felkérést EU-n kívüli országra is, ám ez vámszabályok alkalmazását tette volna szükségessé, a dolgozók jogszerű kinti munkáltatását sem lett volna egyszerű legalizálni, így végül nem tudtuk vállalni.

– **A BR-ICS egy másik üzletága a vasútvállalati biztonsági tanúsítványok megszerzésében való segítségnyújtás. Ez hogy alakult?**

– A Rail Cargo Group biztonsági tanúsítványaiért feleltem 2007-től kezdve, így a Rail Cargo Carrier által megszerzettekért is szerte Kelet-Közép-Európában; 8 országban dolgoztam projektvezetőként. Minden pályaháló-

zatra külön engedély kell, csak Ausztriára hatfélélt szereztem meg az RCA számára, amelyek elnyerése után még hozzáférési szerződést is kell kötni a pályahálózat-működtetővel. A biztonsági tanúsítvány része a mozdonyok futásengedélyeinek megszerzése is. Mivel Taurus mozdonyaink voltak, ezeket kellett a Siemens-szel közösen tanúsíttatni. A Bombardier a Traxx mozdonyaival lemaradt ebben, ők nyugatra fókuszáltak addig, ám az új termékükkel Ausztria és Törökország között promóciós célú vonatot akartak közlekedtetni. Két héttel indulás előtt derült ki, hogy ehhez csak német és osztrák engedélyük van. Megkértem az RCA-n keresztül, hogy segítsen ezt az utat létrehozni. Ez normálesetben lehetetlen lett volna, de szerencsénk volt, mert a magyar, román és bolgár hatóság is rekordidő alatt engedélyezte a járművek egyedi közlekedését. Az ausztriai Welsből való indulás napján érkezett meg a török engedély is. Így a vonat leközlekedhetett, sok helyi vasúti és politikai celebritással a vezetőálláson. A Bécsbe való visszaérkezés-kor a Bombardiertől megkérték, hogy segítsen a végleges engedélyek megszerzésében, de mondtam, hogy erre nincs időm az RCA-s munkáim mellett, azt csak attól függetlenül, saját céggel vállalnám. Erre ígert mondtak, de akkor még nem volt cégem! Így az első megbízást a partnerem cégén keresztül

kaptam, aminek alapvetően más volt a profilja.

– **Miért érdemes ezzel szakértőt megbízni?**

– Sokan vesztegetik felesleges körökkel, a semmiért az idejüket, ezt lehet megspórolni egy szakértő céggel. Megtanultam az európai uniós szabályozásokat, jól ismerem a rendszert, mely ismereteket más országokban is fel tudunk használni. Ismerjük a hatóságokat, évtizedes munkakapcsolatban vagyunk velük, hiszen úttörők voltunk több közép-kelet-európai ország vasúti piacán.

– **Mik a tervei a cégnek?**

– Bővítjük a szolgáltatási portfóliót. A katonai és más egyedi nehéz szállítások hasonlítanak egymásra, így nyitottak vagyunk a közreműködésre civil szállítási feladatokban is, hiszen a szabályok azonosak, a BR-ICS tapasztalat megfeleltethető nagy motorok, különleges járművek, gépek, turbinák rakodásához is. A legnagyobb és legkomplikáltabb hadsereg jó referenciát ad ehhez. Átalakítjuk a céget holding-szerkezetűvé, saját raktárak építésébe vágunk, elsősorban a saját igényeink kielégítésére, de más megbízók felé is nyitva. Még talán motelt is építenénk ott, ahol sokat vagyunk: van olyan bajor hotel, ahol 200 ezer eurót hagytunk egy év alatt. Szerencsére a tulajdonosok három fia is a cégnél dolgozik, így a következő menedzsgeneráció már betanul.

