

Főszerkesztőnk, Kiss Pál interjúja pályafutásáról

A korszerű közlekedési szaklapkiadás megteremtője



– A közlekedés távol állt a családtól. Bácsalmáson éltünk, apám szabó volt, édesanyám ipartestületi tisztviselő. Nagyon sokat köszönhetek a családomnak, a bácsalmási iskolának és annak a könyvtárnak, amelynek Fekete Dezső volt a vezetője. Hálás vagyok osztályfőnökömnek, Molnár Józsefnek, akinek a segítségével iskolai újságot csináltunk. Kukkantó volt a címe, és én voltam az egyik diákszerkesztője. Már akkor eldöntöttem, hogy újságíró leszek. Alapvetően sportújságíró akartam lenni, ezért is jöttem fel érettségi után Budapestre. Egy barátom segítségével a Láng Gépgyárba kerültem. Gépkocsi-előadóként kora délutánig 70 sofőr munkáját irányítottam, azután mehettem cikket írni, részt vettem a Láng Művelődési Központ könyvtárának munkájában, és természetesen lelkesen jártam egy újságíró-stúdióba is. Az első írásaim meg is jelentek a sportlapokban, de mivel alapvetően rajongó természet vagyok, és éppen akkor kezdődött a magyar foci visszaesése, felhagytam ezzel. Közben nyertem egy díjat az újságíró-szövetség tehetségkutató pályázatán, amihez járt egy gyakornoki állás, amelyet csak három évvel később adódott alkalom elfoglalni, amikor is megüresedett egy gyakornoki státus a Légi közlekedés szerkesztőségében. A közlekedési szakma akkor is zárt világ volt, ma is az. A repülés pedig a zárt világban belül egy

Hatodik általánosban iskolai újságot szerkesztett szeretett (akkor még) szülőfalujában, Bácsalmáson, technikumi érettségije után Budapestre került sportújságírói ambíciókkal. Gépkocsi-előadó volt az angyalfüldi Láng Gépgyárban, majd egy eredményes pályázat után gyakornoki állást kapott a hazai légi közlekedés vezető lapjánál. 1979-ben diplomát szerzett az újságíró-iskolán. 1993-ban a Navigátor, hat évvel később a Magyar Közlekedés főszerkesztője, egyben a '90-es évek végén a német DVZ tulajdonába kerülő kiadó vezérigazgatója lett. 2004-ben visszavásárolta a lapokat, és 2013. július 29-ig a Magyar Közlekedési Kiadó Kft. tulajdonosa, ügyvezető igazgatója és főszerkesztője volt. A jelzett napon eladta a lapokat, az általa szervezett konferenciák rendezési és szervezési jogát a német tulajdonú Fórum Média Kiadó Kft.-nek. „Túlzás nélkül mondhatom, hogy mindent elértem ebben a szakmában. Mint egy bácsalmási falusi gyerek soha nem gondoltam volna, hogy egyszer egy európai rangú kiadónak leszek a tulajdonosa, főszerkesztője” – jegyezte meg Kiss Pál, az egyetlen, Baross Gábor-díjjal kitüntetett közlekedési szaklapkiadó.



Kukkantó

ÖRSI ÖTLETTARISZNYA — ÖRSI ÖTLETTARISZNYA — ÖRSI ÖTLETTARISZNYA —

Ne értsetek félre, nem haza mentem, mégcsak nem is tükörbe néztem. Nagy borítékkal kopogtatott be múltkoriban kedvenc postásunk és a borítékából egy újság került elő. Ez állt rajta:

„Kukkantó.” A bácsalmási 3578. sz. II. Rákóczi Ferenc úttörőcsapat havi lapja. Megjelenik 100 példányban. Szerkesztik: Lapid Lajos, Baka Márton, Zeke János, Harczí Tibor, Kiss Pál, Gertner Ferenc, Ruzsik Dezső, Horváth Máté.

Gondoltam: megnézem ezeket a bácsalmási kukkantókat. Meglátogatom őket, druszákat vagyunk, illő, hogy barátságot kössünk.

Az első meglepetés akkor ért Bácsalmáson, amikor bekukkantottam a Kukkantó szerkesztőségébe. Azt vártam, hogy tanárok vagy legalábbis ifjúságvezetők írják — és kiderült, hogy valamennyien hatodikosok. Ezt az örsi ötlettarisznyát az ő segítségével állítottuk össze. A képek a bácsalmási munkájáról adnak hírt — de a ötletek nincsenek szabadalmaztatva. Utánuk lehet csinálni!

Kukkantó Marci

HOGYAN DOLGOZIK A SZERKESZTŐSÉG?






LAPID LAJOS HARCZÍ TIBOR BAKA MÁRTON KISS PÁL

A legfontosabb: összeülnek egy nagy asztal körül. (Enélkül semmiképpen sem megy!) Aztán azt mondja a »főnök«, Lapid Lajos:

— Pál, az őrs most tett látogatást Thököly bácsinál. Ő már régóta részt vesz a munkaszabályokban, harcolt a spanyol polgárháborúban is, majd közösen írunk róla az első oldalra. Mikorra tudod elkészíteni az anyagot?

Kiss Pál (ránéve a homlokát, mint aki gondolkodni próbál):

— Holnap dolit írunk... holnaputánra meglesz. Rendben?

Bólint a szerkesztő bizottság. A dolit komoly dolog, méltányos haladékok, még ha »lapzárt« van is.

Harczí Tibor beletúr az asztalon fekvő papirosokba.

— Itt van két írás őrsi foglalkozásokról. — (Elhúzza a száját.) — De mindkettőben hógolyózásról van szó.

Baka Márton aggodalmaskodik.

— Mire megjelenik a Kukkantó, már elolvad a hó.

Egy kis vita — aztán Dimitrievics Miklós és Dódy István cikke egyaránt bekerül az újságba. Elvégre

őrsi foglalkozásról adnak hírt, s ha egyszer hógolyóztak — hát azt kell megörökíteni.

Kiírtam magamnak, ami erről a foglalkozásról szól, mert ezen én is ott voltam, sőt fényképeket is csináltam. Megkezdődött a csata. Repültek a hógolyók. Kinek a fejét, orrát, kinek a hátát találta el a szálgulós hótömeg.

Közben azért nem álltam meg, hogy meg ne kérdezzem a »kollégáktól«:

— Egyedül szerkesztitek az újságot?

Általános sértődöttség. Hát persze! Hogy is lehet ilyet kérdezni?

Azt már tudom, hogy mi történt akkor, ha »együtt az anyag«. Elviszik a Tanácsba, ott sokszorosítják a lapot. Szívesen segít nekik mindenki, mert az almásiak nagyon büszkék a II. Rákóczi Ferenc-csapatra. Idén már Vörös Selyemzászlós csapat lesznek, a MEH-től és a tanácstól nemrégiben kaptak 2000 forint értékű úttörő-felszerelést. Nem is zavarom őket tovább, nézzük meg inkább, mi van az ötlettarisznyában.

TITOKZATOS FAKIR BÁCSELMÁSON

— avagy a jól sikerült farsangi karnevál jelmezesversenyének győztese: Kolenák Ernő, kedvenc kigyójával... és ugyancsak ő, szakáll nélkül, egy terpesztett leugrás közben a tornacsapat edzésén. Hogy mit tud egy fakir a levegőben!



Egy kicsikét összegyűrjük...
Aztán hajráááááá...
... és bummi!
Tombol az ütközés



még zártabb világ. Ilyen környezetben csak úgy lehet eredményesen dolgozni, ha elnyered az ott dolgozók bizalmát. Szerencsém volt, mert az első interjúalanyom barátja és parancsnoka volt az apósomnak, aki fiatalkorában vadászpilótaként ezredparancsnok-helyettes volt Kecskeméten. Ettől a pillanattól engem (is) elfogadtak.

— Zárt világokat említettél... A Légiközlekedés után — igaz, jó pár évvel később — nem lehetett könnyű a váltás.

— Az újságírói pályafutásomnak tulajdonképpen három nagy szakasza van. Az első és legfontosabb a Légiközlekedés volt, 16 évet töltöttem

a lapnál. Szép korszak volt, sok mindent megtanultam, mondhatnám úgy is: a szakma egyszerűjét. Már felelős szerkesztőként megélhettem a Malév egyik legszebb korszakát. Sikeres volt a vállalat, jöttek az első nyugati gépek, és azt is el kell mondanom, hogy a cég jóvoltából bejárhattam a világot. Amire a leginkább büszke vagyok: egy újságíró-delegáció vezetőjeként vendég voltam Seattle-ben, a Boeing gyárbán. Azután 1992-ben mégis el kellett jönnöm a laptól, hozzáteszem: nem önszántamból... Egy eléggé viszontagságos időszak következett az életemben. Különböző lapokat indítottunk, egy időben Végh Antal kiadó-

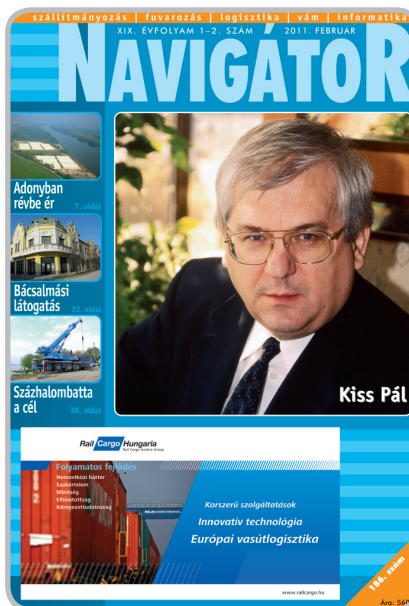
ját is vezettem, mígnem 1993 őszén szólt nekem egy maléves barátom, hogy van itt egy fiatal speditőr, aki indított egy lapot, és főszerkesztőt keres. Így indult a kapcsolatom Ötvös Nándorral és a Navigátorral. Az elején nem láttam a dologban fantáziát, de az évek során kiderült, hogy igaza volt Nándornak, amikor arról győzködött, hogy kell egy olyan lap a szakmának, amelyikből a szakma szereplői, vezetői értesülhetnek a történesekről. Ma már úgy gondolom, részei, elindítói voltunk a rendszerváltás után létrejövő klasszikus szaklapkultúrának.

— Változott a közlekedésnek a sajtóban játszott szerepe a rendszerváltást követően?

— A közlekedés mint téma a rendszerváltás után elvesztette a belpolitikai vezető szerepét. Korábban nem beszélhettünk klasszikus értelemben vett belpolitikáról, aminek viszont volt egy húzóágazata — a közlekedés. A rendszerváltás után mindez megfordult. Polgárjogot nyert a valóságos belpolitika, a közlekedés bizonyos mértékig háttérbe szorult az országos sajtóban. Amire persze azt is mondhatnám: nagyon kedvező számunkra, mivel még inkább erősíti a szaklapok szerepét. Azt szoktam mondani, hogy most kezdődik a szaklapboom. Az internet nem ellenfél, ott bárki bármit leírhat, annak nincs értéke. A meghatározó személyiségek ma egyre inkább a szaklapok felé fordulnak, és szeretnek részt venni a rendezvényeinken is. Nem ritkaság 3–400 jelentkező egy-egy szállítmányozási konferenciára.

— Ebben azért komoly szerepet játszottak az általatok szervezett különféle fórumok, konferenciák, továbbképzések, sőt szakkönyvek is.

— A lapok mellett a 2000-es évben elkezdtünk egy konferenciaprogramot, amely nagyon sikeres lett, mert újabb lehetőséget biztosított a szakmai zártágot feloldani szándékozó szakembereknek. Fórumot adtunk a különböző véleményeknek, mert az a véleményem, hogy a szaklapok és a konferenciák a szakmai kultúra részei. Ha ezek a fórumok magas szintet képviselnek, akkor a szakmai kultúra is magasabb színvonalú lesz. Számomra nagyon megtisztelő, hogy Kovács Imre, a Rail Cargo Hungaria elnöke elismerően nyilatkozott a szakmában betöltött szerepünkről. Szerinte a vélemények megszólaltatásával, a konferenciák szervezésével, a részérdekekre épü-



lő közösségek összehozásával jelentős szerepet vállaltunk a szakmai belüli versenykultúra alakulásában. Ma már nem annyira zártak ezek a területek, ami egyértelműen a fejlődésre, a szakmai liberalizációra utal.

– *Más lapok is foglalkoztak, foglalkoznak a közlekedéssel. Nem érezted, hogy a szakmai tájékoztatóipar többi résztvevője versenytársat látott benned?*

– Most nagyképp lesz, amit mondok, de leírhatod: a mi lapjainknak nem volt, és ma sincs versenytársa. Azért, mert mi nem ismeretterjesztő lapot készítünk, hanem prémiumlapokat, ami azt jelenti, hogy a döntéshozóknak, a vezetőknek, a topmenedzsereknek készülnek a kiadványaink, exkluzív tartalommal és kivitelben. Mindemellett mi mind a négy közlekedési ágazatot lefedjük.

– *Mi a legfontosabb szerkesztési elv az általad vezetett lapoknál?*

– A szerkesztés során rendre találkozunk különböző szakmai elképzelésekkel, véleményekkel. Eldöntjük a kollegákkal, hogyan fogunk egy-egy dologban állást foglalni, kitől kérünk interjút, kinek a véleményét fogjuk publikálni. De szakmai kérdésekben nem szoktunk állást foglalni. Ha a nézetek ütköznek, akkor mindig mindenkinek lehetőséget adunk a véleménye kifejtésére. Általában arra törekszünk, hogy arra a kérdésre keressünk megfelelő interjúalanyt, akinek a válasza mi is tudjunk támogatni. Mindazonáltal az elmúlt 20 év nem volt örömfutás. A legküzdelmesebb időszakot a '90-es években éltük meg, amikor el kellett fogadtatni a szakmával egy szaklap szükségességét.

– *Az elmúlt húsz év mennyiben változtatta meg a szakmai lapkiadásról vallott véleményedet?*

– Volt egy német főnököm, aki a piaci médiából jött. Mi a megboldogult szocializmus időszakában nem tekintettük a kultúrát terméknek. Úgy nevelt bennünket – azt kell mondjam, helyesen –, hogy a tartalom a legfontosabb. A piaci médiában pedig az újság egy termék. Egy magyar újságíró kiver a víz, ha azt mondok neki: termék. Miután én kettős szerepben voltam, kiadó is, meg főszerkesztő is, nem volt elég előállítani a terméket, azt el is kellett adni. A végén mindkettő sikerült, de ahhoz, hogy ezt fel tudjam dolgozni, és hogy én is terméknek tekintsem a lapot, kellett egy 30 éves tapasztalattal rendelkező német szakember tá-

mogatása. (Jürgen Wioczerektől, a hamburgi DVV vezérigazgatójától azt is megtanultam, hogy csak a teljesítmény számít. – Kiss Pál kiegészítése) Tudomásul vettem mindezt, miközben a mai napig is tartalomközpontú lapokat szerkesztetek. Még egy gondolat: Németországban a szaklapkiadásnak fantasztikusan nagy tekintélye és kultúrája van. Az új tulajdonosunk, a Fórum Média Európa 20 országában van jelen, nagyon dinamikusan fejlődő, és kifejezetten a szaklapkiadásra koncentrált. Örülök, hogy a részese lehettem annak, hogy a magyar közlekedés köré kialakult egy nyugati mércével is elismert kiadó, e mögött nagyon sok munka áll.

– *Egyetlen szakmai újságíróként 2006-ban azért kaptad a Baross Gábor-díjat, mert a korszerű magyar közlekedési szaklapkiadás létrehozóját fogadták el személyedben. Miben állt a modernizálás?*

– A korábbi években készült kiadványok nem voltak klasszikus értelemben vett szaklapok. Inkább tudományos folyóiratok, közlönyök voltak. A mi szaklapjaink ma már a szakmáról szólnak – a szakmának. Az a különbség, hogy amíg a tudományos lapokban tanulmányok, közlemények jelennek meg, addig a szaklapokban hírek, információk, interjúk, elemzések; ami az újság alapvető jellemzője.

– *Lehet azt mondani, hogy a közlekedési újságírást, szaklapkiadást eltér az egyetemes újságírástól?*

– Nagyon sokat vitatkoztunk a '90-es évek végén a német kollégákkal Hamburgban, hogy mihez kell értenie egy közlekedési lap szerkesztőjének: az újságíráshoz vagy a közlekedéshez. Abban maradtunk, hogy az újságíráshoz, a saját szakmájához. Mert ha ez az újságíró a saját szakmáját, az „újságcsinálást” jól ismeri, akkor mindig megtalálja azokat az embereket, akik meghatározó módon tudnak nyilatkozni, elemezni és orientálni a lap szellemiségét. Ezeknek a lapoknak – nem tagadom – van közvélemény-befolyásoló szerepük is, és mint főszerkesztő az elmúlt években mindig is éltem ezzel a lehetőséggel, ami persze bizonyos értelemben felelősség is. Azt hiszem, ahhoz volt jó érzékem, hogy mindig megtaláltam azokat az embereket, akiket a szakma elfogad, és akik mérvadóak. Olyan vélemény nem sokat adtunk közre, amelyet a szakma nem tudott elfogadni vagy tolerálni.



Iszak Tibor, az MSZSZ elnöke és Kovács Imre, az RCH elnöke a hagyományos szállítmányozási konferencián mondott köszönetet Kiss Pálnak több évtizedes kiadói és főszerkesztői munkájáért és tolmácsolta a szakma elismerését

– *Ki a jó szakmai újságíró?*
 – Az, aki szakmai ismerete, szélesebb látótere birtokában jó előadást tud tartani a szakmáról a szakmának. Nem biztos, hogy egyet is értenek vele, de fontos, hogy leköti a hallgatók figyelmét. Itt szeretném elmondani, hogy egy kicsit fáj, hogy a fiatal újságírók nem érdeklődnek a közlekedési szakma iránt. Amikor fiatal újságírók voltunk a '70-es évek második felében, felnéztünk az akkori közlekedési újságírókra. Örömmel látom viszont, hogy a vasúti téma érdekli a fiatalokat, nagyon sokan foglalkoznak a vasúttal. 2005-ben létrehoztunk egy közlekedési újságíró-stúdiót. Ez egy fél éves tanfolyam volt, amely nagyon jól sikerült. Mintegy 30 hallgatónkból többen is szép sikereket értek már el. Közöttük van munkatársam, *Andó Gergely* is, aki a magyar újságírás egyik legnagyobb reménysége. Ő lesz az utódom a főszerkesztői székben. *Bándy Zsolt* pedig a kiadói üzletkötést veszi át tőlem. Remélem, hasonló sikerrel.

– *Ez év augusztusában eladtad a lapokat. Elfáradtál, elég volt? De hát a neved meghatározó volt a szakmában!*
 – Évek óta készülök a visszavonulásra. *Sándor Csikar*, aki egy fantasztikus futballista volt, mondta egyszer egy interjúban, hogy a csúcson kell abbahagyni. Előtte is ez volt a példa. Azt hiszem, túlzás nélkül mondhatom: mindent elértem ebben a szakmában. Mint egy bácsalmási falusi gyerek soha nem gondoltam volna, hogy egyszer egy európai rangú kiadónak leszek a tulajdonosa, főszerkesztője. Nem vonulok vissza, csak a napi újságírás helyett könyvet szeretnék írni a jövőben.

– *Miről fogsz írni, mik a terveid?*
 – Három nagy tervem van. Szeretnék írni egy könyvet a Malévről, egy szociográfiát a szülővárosomról, Bácsalmásról, és szeretnék egy kötetet összeállítani az életem során megjelent cikkeimből. Nem feltétlenül a legjobbakból, hanem a korszakot legjobban jellemzőekből. Talán nevezhetnék ezt szakmai memoárnak is. Az egyik barátom jóvoltából már tudom is a címét: *Légi szép idők*. De még én vagyok a főszerkesztő, valószínűleg egy darabig az is maradok. Elsődleges feladatomban tekintem a fiatalokkal való foglalkozást, hogy az utódok jóval erősebb és dinamikusabb kiadói tevékenységet folytassanak, mint ami nekünk sikerült. Szeretnék aktív nyugdíjasként bejárni hozzájuk és gratulálni nekik.

– *Györfi Nóra, az új tulajdonos, a Fórum Média Kiadó Kft. ügyvezető igazgatója mondta nemrégiben egy fogadáson, hogy a sikered titka az emberközpontúság.*
 – Azért örülök ennek, mert ő vette észre először, hogy akárhol dolgoztam – voltam főszerkesztője az *Esti Hírlapnak* is '96-ban –, mindig az emberközpontúság vezérelt. Azért szerepelnek a címlapjainkon emberek, mert véleményem szerint a technika fontos, de az ember sokkal fontosabb. A közlekedésnek van egy látványos szakmai alaptörvénye: itt csak az tud megmaradni, aki nagyon szereti, aki nagyon kötődik hozzá.

Tóth Lajos

(Megjelent az *Autóközlekedés* 2013. decemberi számában)