

Beszélgetés Marosi Ákossal

Interview with Ákos Marosi

Kérdező/Questioner: Skopál István

Marosi Ákos 15 éve foglalkozik vasúti sínek roncsolásmentes vizsgálataival, három éve a MAROVISZ elnökségi tagja. Megbízható, elhivatott szakembernek ismertem meg akár ET tanfolyamon találkoztunk, akár a vasúti szakterületi képzés fejlesztéséről beszélgettünk Egerben.

A MÁV-nál sem megy ritkaságszámba az átszervezés. Ezért először is, légy szíves, add meg az aktuális „koordinátáidat”: hol és milyen beosztásban dolgozol jelenleg?

Jelenleg a MÁV Pályaműködtetési Zrt. Központi Felépítményvizsgáló Igazgatóság Vágánydiagnosztika szervezetének vagyok a vezetője.

Milyen pályát futottál be a vasútnál, és melyek voltak a legérdekesebb munkáid?

A MÁV-Csoportnál 2011. október 10-én kezdtem meg a munkásságomat, akkor még a MÁV Zrt. egyik leányvállalataként működő MÁV Központi Felépítményvizsgáló Kft. Síndiagnosztika Osztályán diagnosztikai mérnök munkakörben. A roncsolásmentes anyagvizsgálatokkal itt találkoztam először. A síndiagnosztikai vizsgálatok rendszerét alkotó speciális, kézi és mérővonatokra telepített vizsgáló- és mérőeszközökkel munkám során fokozatosan meg kellett ismerkednem, melyhez az RMV szakma egyes eljárásainak az elsajátítása is hozzá tartozott. Jelenleg UT3, ET2, VT2, PT2 tanúsítványokkal rendelkezem.

A terepi munkavégzés változatossága gyorsan magával ragadott, és ebből adódóan volt szerencsém sok érdekes helyre eljutni és kihívást jelentő feladatokban részt venni. Egy vasúti pályán mozgó, anyagvizsgáló laboratóriumként működő mérővonat műszaki ember számára önmagában is érdekes, hát még akkor, ha az a munkahelye. Kezdő mérnökként tehát számomra a mérővonatokon üzemelő különböző mérőrendszerek vizsgálati, illetve mérési technológiája és – a munkavégzés jellegéből adódóan – a vasúton bejárt sok-sok helyszín – például a semmeringi pálya – különleges élményt adott. A hazai hálózat vizsgálata mellett pályadiagnosztikai szolgáltatásainkkal a szomszédos országokban is jelen vagyunk, így Ausztriában, Szlovéniában, Szlovákiában is bejárjuk az ottani hálózatot.

De a kézi műszeres vizsgálatoknak köszönhetően is voltak kalandos feladataim, mint például a budapesti metróvonalak ultrahangos és örvényáramos vizsgálata. A Csehországban 2014-ben végzett kézi műszeres örvényáramos mérés – többek között – azért is emlékezetes számomra, mert ez volt az első olyan vizsgálati feladatom, amelyre egyedül küldtek ki a cégtől, és önállóan kellett helytállnom. A cseh kollégák persze támogattak, de a



velük való koordináció, a vizsgálatok terepi elvégzése, kiértékelése, az eredmények átadása az rám hárult. Ugyancsak örök emlék marad a Dél-Koreában töltött két hét, ahol egyik kollégámmal közösen örvényáramos elméleti és gyakorlati oktatást tartottunk a KORAIL munkatársainak.

Visszakanyarodva kicsit az időben, a vasúti sínek örvényáramos vizsgálata 2011-ben kezdődött el a MÁV hálózatán két kézi műszerrel, majd 2013-ban került beszerzésre egy mérővonatra telepíthető technológia, így az örvényáramos mérésekkel kezdtem foglalkozni. Ezek elterjedése nyomán egy önálló vizsgálócsoportot kellett létrehozni 2014-ben, melynek vezetésére felkértek.

Ugyanebben az évben indította el a MÁV az FMK-008 „névre hallgató”, új, kétrészes (mérő- és motorkocsiból álló) síndiagnosztikai mérővonat-beruházását. Ebben a fejlesztésben a mérővonatra kerülő mérőrendszerek (ultrahangos, örvényáramos, sínprofil és hullámos sínkopás mérőrendszer) beszerzését projektvezetőként koordináltam. Jó volt, hogy részese lehettem ennek a fejlesztésnek és végigkísérhettem a vasúti jármű építését, a mérőrendszerek specifikálását, beszerzését, telepítését és tesztelését. A szerelvény 2016 végére készült el, 2017-ben állt rendszerbe, azóta folyamatosan végzi a hazai és az ausztriai hálózat vizsgálatát, de megfordult már Szlovákiában és Szlovéniában is.

Erre az időszakra esett, hogy a Síndiagnosztikai Osztály vezetői pozíciója megüresedett, és a MÁV KFV Kft. vezetése felkért erre a feladatra, mely munkakört 2016 decemberétől 2024 áprilisáig láttam el. Ez idő alatt a felelősségi körömbé tartozott a síndiagnosztikai tevékenység koordinálása. A közel 40 főből álló csapat 8 vizsgáló csoporttal, 2 mérővonattal, több tucat kézi vizsgáló műszerrel, valamint a szervezési és kiértékelési, elemzési feladatokat végző irodai csapattal látta el a hazai és – ahogy korábban is említettem – a három szomszédos ország sínvizsgálati feladatait. Ez számokban kifejezve, éves szinten összesen kb. 40.000 km sín és 4.000 db kitérő vizsgálatát jelentette.

A következő mérföldkő a szakmai pályafutásomban 2024 áprilisában érkezett el, amikor a társosztályunkat, a Vágánydiagnosztikai Osztályt vezető kollégánk távozásával felkértek, hogy vegyem át ennek a szervezetnek a vezetését. A tevékenységet és a feladatokat természetesen ismertem, de szakmailag új kihívást jelentett és jelent

napjainkban is a vágány, vagyis a két sínszál geometriai viszonyait vizsgáló vágánymérési szakterület.

Tavaly félévkor a MÁV KfV Kft., mint önálló gazdasági társaság megszűnt és 2025. július 1-jén beolvadt a MÁV Pályaműködtetési Zrt.-be, ahol továbbra is a Vágánydiagnosztika szervezetét irányítom. Ezzel vissza is jutottunk az első kérdésre adott válaszomhoz.

Hogyan, milyen tanulmányok után jutottál el a MÁV-hoz?

A gimnáziumi évek után 2005-ben kezdtem meg tanulmányaimat a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Építőmérnöki Karán, ahol 2009-ben építőmérnök alapképzettséget (BSc) szereztem. Az alapképzés után a mesterkurzuson (MSc) folytatva 2011-ben okleveles szerkezet-építőmérnöki diplomámat vehettem kézhez. Ezek után már egyből a vasút következett. Itt már – a „lifelong learning” szemléletet követve – a tanulmányaim a szakterületre fókuszáló (vasúti forgalmi szempontú, pályás valamint a korábban említett RMV) képzésekkel folytatódtak. A vezetői kompetenciák fejlesztése céljából 2023-ban az ELTE Gazdaságtudományi Kar MBA képzését végzettem el.



Miért „a vasút következett”? Ilyen diplomával sokfelé lehet munkát találni; eleve ehhez vonzódtál?

Megvoltak a „beugró feltételek”: volt vasutas a családban, illetve HO-ás modellvasútam is. A tréfát félretéve, mindig is kedveltem a vasutat, a kötőpályás közlekedési eszközöket és jelentkeztem a MÁV által meghirdetett gyakornoki programra, melyre kifejezetten frissen végzett építőmérnököket vártak. A többkörös kiválasztási folyamat vége felé a jelentkezőknek pár fős csoportban kellett megbeszélniük egy problémakört egy bizottság előtt. A testületben ott ült a későbbi főnököm is. A meghallgatás után felhívott...

Őszintén szólva meglepett, hogy a MÁV több szomszédos országban is síndiagnosztikai szolgáltatást nyújtott és nyújt! Minek köszönhető ez? Miben voltunk gyorsabbak, miben vagyunk fejlettebbek e téren, mint az osztrákok vagy a csehek?

A cseh vasúton végzett örvényáramos mérés egyedi eset volt. Az osztrákoknál viszont már több évtizede mi végezzük a sínek ultrahangos vizsgálatát. Nem rendelkeztek ultrahangos mérővonattal és pályázatot írtak ki a teljes hálózatuk vizsgálatára. A jelentkezőknek tesztmérésen

kellett részt venniük, melynek során egy adott pályaszakaszt kellett megvizsgálniuk. Az osztrákok pontosan tudták, hol milyen hiba van a pályában. Az nyert, aki a legpontosabb jegyzőkönyvet tudta átadni a hibákról. Ez 1997-ben történt. Azóta mi végezzük Ausztriában az ultrahangos sínvizsgálatot mérővonattal.

A szlovén és a szlovák vasúttársaság szintén nem rendelkezett síndiagnosztikai mérővonattal. Náluk a hálózat méretéből kifolyólag gazdasági értelemben nem is éri meg fenntartani egy ilyen technológiát, sokkal racionálisabb döntés a piacról igénybe venni ezt a szolgáltatást.

A gazdasági racionalitás mellett természetesen a csapatunk elhivatottsága, precizitása, továbbá a megrendelői igények maximális figyelembevétele, flexibilitás, agilitás, vezetői támogatás és vállalkozási kedv mind-mind hozzájárultak a külföldi sikereinkhez. Csak egy példát

említve: nálunk az ultrahangos kiértékelés B-kép alapján kvázi valós időben történik a mérés közben a vonaton. Így az azonnali intézkedést igénylő, forgalombiztonság szempontjából súlyos hibákat rögtön jelentjük, miután átgördültünk felette. Az adott napi mérés végeztével pedig a megrendelő kezébe adjuk a hibalistát, az általa kért formátumban 24 órán belül. Ezt kevesen csinálják meg.

Jut-e időd valamilyen hobbitevékenységre ennyi munka mellett, és ha igen, mi az?

A szabadidő eltöltésén nem sokat kell gondolkodnom, mivel két gyönyörű gyermek édesapja vagyok. Áron fiam 5, Zsófi lányom 2 éves, így gondoskodnak a programról. Velük is, ha lehet, inkább a szabadban töltött idő az, ami igazán feltölt. Már nagyon várom a jó időt, hogy biciklire pattan hasson a család. Áronnal már rövidebb túráknak is nekivágunk. A nagy szerelem számomra egyébként a vitorlázás, amit gyerekkorom óta sok éven keresztül űztem hobbi szinten szüleim kis vitorláshajójával, valamint jó néhány évig egy amatőr csapatban is versenyeztem. Sajnos ez a sport, hogy stílusos legyek, jelenleg horgonyon vesztegel, de szeretném majd újra feléleszteni és gyermekeimmel is megismertetni a balatoni vitorlázás nyújtotta élményeket, melyek nagyon boldog életérzésként élnek bennem.

Köszönöm a beszélgetést! Kívánom Neked (és magunknak, mint utasoknak is), hogy a pályád íve továbbra is ilyen szépen alakuljon! Sok sikert és jó szeleket a Balatonon...!