

„Az önéletrajz egy emberről szól, ezért emberinek kell lennie”

1950-ben születtem, Domoszlón, egy a Mátra déli lábánál fekvő faluban. Szüleim gazdálkodók voltak. Édesapám 1957-ben, a fogságban szerzett szívbetegség miatt itt hagyott minket.

Édesanyám magára maradva egyedül nevelt fel. Örök hálám neki.

Nemcsak hálámat, de csodálatomat is kivívta, hiszen amíg én az általános iskolát szülőfalumban végeztem, majd középiskolásként Gyöngyösön tanultam, ő velem párhuzamosan, a rólam való gondoskodás és egyéb teendők mellett, levelező tagozaton tanult tovább.

Engem tanulmányaim ezután 1968-ban a Műegyetemre szólítottak, 1970-ben családi okok miatt halasztást kértem.

Ezután egy olyan lehetőséget kaptam, amelyről minden friss pályakezdő álmodik: még abban az évben, 1970-ben, felvettek az Aszfaltútépítő Vállalathoz. Ezzel egy olyan szakmai környezetbe kerültem, ahol nemcsak rengeteget tanultam a munkatársaimtól és mentoraimtól, de szoros barátságokat, életre szóló kapcsolatokat alakítottam ki. Közvetlen főnökömet, Tóth Zsiga bácsi építésvezetőt szakmai nevelőapámnak tartom. Antal Mihály termelési főosztályvezetőtől és Törőcsik Frigyes termelési osztályvezetőtől pedig ottani munkásságom alatt szintén rengeteget tanultam. Időben eltolódva, mindannyian igazi mentoraim voltak, akiknek sokat köszönhetek.

A vállalatnál számos olyan lehetőséget kaptam, amelyek szakmai előmeneteletem nagyban segítettek, ilyen volt például, hogy a cégen belül hónapokig foglalkozhattam először geodéziával, kisműtárgyakkal, majd az aszfalt- és betonkeverőknél labor- és gyártástechnológiákkal. Ezután a kivitelezés területére vezetett az utam, 1972-ben pedig elvégeztem a technikus különbözetest.

Eljutottam egy hatalmas mérföldkőhöz és megkaptam életem első önálló munkáját, Árpádföld-Csömör ök. út. zöldmezős beruházását. De szinte azonnal behívtak katonának. Szerencsére ez az időszak hamar letelt, 1973-ban már itthon is voltam, egy évvel később pedig életem egyik legjobb eseménye is megtörtént, ugyanis '74-ben megnősültem, összekötöttem életem a Zázrivecz Lenkével, akit a mai napig büszkén hívok feleségemnek.

Pályám, ezután két évvel ismét fordulatot vett, 1976-ban építésvezető beosztásban folytattam munkámat. Közben a családi házunk építését befejeztük, illetve a KTMF-en levelező képzésbe kezdtem, ahol az abszolutórium után halasztást kértem, mert időközben családunk gyarapodott, megszületett két csodás kislányunk. Juditka 1977-ben, majd 1980-ban Editke is megérkezett hozzánk.

A munkát természetesen ez idő alatt sem hagytam abba, így sűrűvé vált az életem, de minden percére örömmel emlékszem vissza. 1977 és '81 között például Budapest külső kerületeiben a Fővárosi talajstabilizációs programon, később az M3 és M5 bevezető szakaszainak projektjén is dolgoztam, infradominós burkolat felújítási munkákat végeztem, illetve közreműködtem a hidegaszfaltos burkolatépítés magyarországi elterjesztésében.

Bár a diplomám a mai napig Győrben pihen befejezésre várva, hogy mégis legyen egy elvégzett iskola mögöttem, 1981-ben az Ybl Miklós Műszaki Főiskolát elkezdtem, ahol ezúttal már a teljes tanulmányi képzést befejeztem, és 1985-ben sikeresen le is diplomáztam.

A karrierem is szépen ívelt felfelé, 1985-ben főépítésvezetőnek neveztek ki, én voltam a legfiatalabb ebben a beosztásban, amire büszke voltam és vagyok ma is.

Ifjúkori pályafutásom csúcsmunkájának a '85/86-os években történő Hungaroring építését tekintem, kilenc hónap alatt elkészült!!

Érdekes és izgalmas idők voltak ezek a cégünk számára, 1989-ben vegyesvállalattá vált az osztrák Bau-Holdinggal, majd később teljes mértékben leányvállalattá nőtte ki magát.

Közben nem lassítottam, rengeteg budapesti felújításban és útépítésben, valamint különböző villamospályák (14-es, 3-as, 49-es, 6-os, 19-es, 62-es, 69-es) építésében, felújításában is részt vettem, de a Chinoin laborépítés, a Száva úti, Hungária körúti, Bosnyák téri villamos remiz felújításán, és a Nagybani piac bővítésén is dolgoztam.

Folyt ekkor egy sok évet átívelő, nagyobb volumenű projekt is, ez volt az Észak-Déli metró felszíni munkája a Metroinvest kkt. keretein belül.

1992-ben személycsere kapcsán átkerültem a másik „honfoglaló” multihoz, a Strabaghoz. 1995-ben már területi igazgatóként tevékenykedtem, '97-re pedig a két cég egyesülésével Strabag logó alatt folytattuk a munkát.

Szeretem a kihívásokat, a változatosságot, így amikor úgy éreztem, hogy a Strabag szervezete és működése kezdett falanszter jellegűvé válni, ellaposodni, és inkább a közepszerűség, mint a kiemelkedés volt az elvárás, éltem egy olyan lehetőséggel, amely kiutat biztosított ebből a semleges irányból. Mivel '85 óta építkeztem és növekedtem, tudtam, hogy a langyos lavór nem az én műfajom.

2002-ben tehát, amikor megkeresett a Swietelsky tulajdonosa és helyi képviselője, elfogadtam az ajánlatát és június 1-től már náluk dolgoztam ügyvezetőként. Hatalmas előrelépés volt ez nemcsak az én pályafutásomban, de a cég növekedésében is. Egy hároméves építkezés alatt a 6,5 milliárd Forintos ágazatot igazi csapatmunkával, 40 milliárd Forintos céggé növeltünk. Négy évet töltöttem a

vállalatnál, azonban 2006-ban a tulajdonos képviselőjével történt komoly morális vita után elváltak útjaink.

Ezekben az években komoly tapasztalatot szerezve több nagyobb projekten dolgozhattam, például az M4 Vecsés elkerülő, az M6 érdi-tető Dunaújváros koncessziós autópálya építése, a 6-os, 7-es és 33-as út felújításában és a 37-es út négy nyomúsításában, valamint hídépítésekben is részt vettem.

A Swietelsky-től való elválásom után ismét gyorsan megtaláltam a helyem a világban, júliusban már a Vegyépszer ágazati igazgatója voltam. Út, vasút, közmű, gépészet. Itt további két évig építkeztünk, egy projekt vállalatból kis híján sikerült egy igazi céget létrehozni, de a 2008-as válság és egy számomra vállalhatatlan tulajdonosi döntés miatt ez mégsem valósulhatott meg.

Az M7-es Balatonkeresztúr-Nagykanizsa, Ordacsehi-Balatonkeresztúr befejező munkálataim, majd az M8 és Dunaújvárosi híd csatlakozó úthálózatán dolgoztam, de a Szajol-Tiszatenyő vasút és az Ukk deltavágány is az akkori projektek közé tartozott, ezek után pedig pályafutásom kivitelező korszakának végéhez is elérkeztem.

2009. februárjától a Metrőbernél tevékenykedtem, mint mélyépítési igazgató. A vállalat tulajdonosát és egyben barátomat azonban váratlan és szerencsétlen betegség érte utol, kommunikációképtelensége egyebek mellett a szóbeli egyezségünket is megvalósíthatatlanná tette.

Ezekben az időkben az M43-as Móra Ferenc híd, az M6-os Dunaújváros-Szekszárd szakasz, a 76-os út rehabilitációja és Pécs kulturális fővárosa tartozott a legfőbb projektjeim közé.

Fontos kiemelnem, hogy egy szerető és támogató családi háttér nélkül nem lehetett volna ezt így végigcsinálni. Feleségem, gyermekeim és négy tündér unokám, az életem csúcsát jelentik.

2011. február elsejével beléptem az Eurouthoz. Ezzel egy új fejezet, új időszámítás vette kezdetét.

Marokházi István

Budapest, 2023. február 1.