

az apuka, hogy visszahozná a tanulót. Apuka, engem akkor Ön nem kérdezett, de én most megkérdezem, miért? Mit tapasztalt? Hát ez egy karosszérialakatos az biztos, de mióta a tanuló ott van, még autót nem látott, mert nem kapott ilyen munkát. Az autónak a közelébe sem engedte a maszek. Naná, egy elsőéves tanulót nem enged az autó közelébe, nehogy tönkre tegye. Továbbá, a maszek nem engedte meg a tanulónak, hogy gyakorolja a hegesztést. Gyere ide fiam, megmutatom hogyan kell hegeszteni. Meghegesztette, elzárta, leakasztotta, láttad, és be is volt fejezve. Kész. Azt mondtam az apukának, ne haragudjon, nem fogadom vissza a tanulót. Ezt akartam elmondani mielőtt elment a maszekhoz. Persze tisztelet a kivételnek, vannak olyan maszekok is, akik remekül foglalkoznak a tanulókkal, remekül megtanítják, de nem lehet mondani, hogy ez általános.

– *Van-e valamilyen ellenőrzés?*

– Valamikor volt, amikor az intézet állományában voltak úgynevezett szórvány szakoktatók. Az volt a feladatuk, hogy elindultak és a hozzájuk beosztott kisiparosokat végigjárták, megnézték, hogy áll a szakmai képzés, a munkaruha- és egyéb szociális juttatások. Van-e a tanulóval probléma és így tovább. És ha valahol úgy látták, hogy nincsenek a feltételek biztosítva, javasolták, hogy onnan a tanulót el kell hozni. De ezt a törvény eltörölte. Még egy darabig valahogy kimenegettünk, aztán abbahagytuk.

– *És erre nem lenne szükség?*

– Dehogynem. A másik ellentmondás az, hogy a gyakorlati képzés szervezése, irányítása, ellenőrzése mind át fog menni a Gazdasági Kamara hatáskörébe, és az iskolát teljesen ki fogja zárni ebből a folyamatból. Csak arra vagyok kíváncsi, hogy ez a Gazdasági Kamara mekkora hatalmas apparátust fog fölállítani, hogy ennek a feladatának eleget tegyen. Ebben a pillanatban olyan híg, olyan elasztikus, és olyan ellentmondásos ez a törvény, hogy egyszerűen nem tudom, mi lesz belőle.

– *Milyen kapcsolata van az iskolának a kisiparosokkal?*

– Általában arra kérjük a kisiparosokat, ha valami gondjuk van, akár szakmai, akár pedagógiai, keressenek meg bennünket. Nekünk arra már nincs módunk, hogy kimenjünk. De arra igen, hogy ő megkeressen. Hát nagyon-nagyon kevesen jönnek be. Általában pont azok keresnek meg bennünket, ahol minden rendben van. Mondok egy érdekes példát. A tanuló ellenőrző könyvét a kisiparosnak minden nap alá kellene írni, hogy a tanuló megjelent vagy pedig nem jelent meg, és osztályzatot kellene adnia. Kitiúzenünk az egyik kisiparosnak: üres az ellenőrző. Egyáltalán volt a tanuló, nem volt? Mert nekünk ha három alkalommal hiányzik a tanuló, értesíteni kell a szülőt. Visszaüzent, hogy neki nincs adminisztrátora, aki ezt csinálja. Ha ez így nem jó, akkor kész. Ennyi. És nem tehetünk semmit, mi nem kényszeríthetjük, hogy ezt csinálja. Időnként kimegyek a vállalatokhoz, megnézem a tanulókat. Kimegyek az egyik prominens, nagyon jól menő magáncéghez, keresem a tanulót. Nekik ilyen tanulójuk nincs. Utánanézek az anyakönyvben, márpedig ez a tanuló itt van. Kimegyek, drága uram, tisztelt hölgyem, ez a tanuló ide van beírva szeptember óta. Ez volt április-májusban. Behívták a műhelyfőnököt. Itt van a tanuló? Nem is ismeri. Elmegyek, megkeresem a gyereket. Be se érek még ide, csöng a telefon, megvan persze, itt van, hogy felejthettük el? Vettem a fáradtságot, futottam három kört, és kiderült, hogy ez a tanuló valóban nem volt ott. Rendszeresen leadták az ellenőrzőjét, 4-es gyakorlati jegyet kapott, miközben nem jelent meg ott egyszer sem. Az apuka meg a főnök sógor-koma, jó barátok, a gyerek meg a jó isten tudja hol volt.

*(Az interjút Lökkös Attila készítette)*

## AUTÓSZERELŐ SZAKOKTATÓ

*“Az autó előttünk jár, mi csak követjük...”*

– *Mondjon egy pár szót magáról, a szakmai múltjáról.*

– 1976-ban végeztem szakközépiskolában, ennek az iskolának a jogelődjében. Azt követően jelentkeztem továbbtanulni, de nem vettek föl, úgyhogy elkezdtem dolgozni. Közel tíz évet dolgoztam a szakmában, és a honvédséget is letudtam. Közben részt vettem továbbképzéseken. Aztán megkeresett egy régi tanárom ebből

az iskolából, hogy nincs-e kedvem erre a pályára átjönni. Itt feltételként szabták, hogy szerezzem meg a pedagógiai végzettséget. A Budapesti Műszaki Egyetemen a Természet és Társadalomtudományi Karon szereztem meg pár éve. Végül is ez egy összevont szak volt, mert voltak velünk vegyészek meg autósok. Tehát autós szakon végeztem, a szakiránynak megfelelően. Azóta itt dolgozom ebben a jó kis iskolában, ez a második munkahelyem.

– *Hogyan került az autószerelő szakma közelébe?*

– A középiskolában majdnem a véletlen folytán lettem autószerelő. Különösebb elhivatottságot nem éreztem ez iránt a szakma iránt. Hát ugye szülői irányítással jelentkeztem, itt van a szakközépiskola, egy nagy hírű iskola, ez jó lesz. És valahogy kiválasztottuk ezt a szakot. Maga a szak annyira még el sem árulta, hogy én hová lettem felvéve. Mert gépjárműtechnika volt a neve. Én falun születtem, szüleim is ott laknak, hát nekem ez sokat nem mondott. Később derült ki számomra, hogy autós szakra vettek fel. Nagy volt a túljelentkezés, vagy háromszoros, de sikerült a felvételim.

– *Mi volt a szülei foglalkozása?*

– Édesapám eléggé műszaki beállítottságú, szereti a fém munkákat is, de inkább a fát. Egyébként segédmunkás volt, a vízügynél dolgozott asztalosműhelyben mielőtt nyugdíjba ment. Édesanyám mindig háztartásbeli volt, tehát ő a családi gondokkal, kerttel, ilyesmivel foglalkozott.

– *A gyerekeit minek szánja?*

– Elég kicsik még a gyerekek. A fiam hatéves, a kislány négy. A fiú rettenetesen érdeklődik az autók iránt, de én nem tervezem a jövőjét. Szeretném, ha olyan területre kerülne, amit ő szeretne.

– *Mindig itt laktak?*

– Lényegesen jobb körülmények vannak a Dunántúlon, mint itt, keleten. Ettől függetlenül sosem vágytam el erről a vidékről, és nem is bántam meg, hogy itt maradtam. Az egyik bátyám maszek, és ő hívott, hogy menjek és dolgozzak vele, de én nem mentem. Jól érzem itt magam, főleg jól éreztem, mert most elég zúros a világ. Igaz, hogy sokkal többet kerestem volna nála, mint amennyit itt keresek. Itt borzasztó nagy a szegénység. Ez sok mindenre rányomja a bélyegét. Nálunk műszakiaknál ez másképp van, mint az elméleti tanároknál. Ő felkészül az órájára, bemegy, a tértkép megvan, a szemléltető eszköz megvan, a fizikai kísérlethez szükséges eszköz úgy-ahogy megvan. Jó, nem a legszuperebbek, nem a legmodernebbek, de azért ezek még adottak. Kréta van, arra még van pénz, világít a neon, és fűtés is van. Nálunk, itt lent a műhelyben viszont rengeteg az anyagigény, és hónapok óta nem vesznek semmit. Mert nincs pénz. A legutóbbi gyakorlati vizsgán is a vizsga előtti napon mentek ki húsz liter benzint hozni, hogy a pótvizsgán a gyerekeknek legyen mivel a motort beindítani, és ne kézzel kelljen forgatni.

– *Mennyire ismeri a gyakorlati képzést itt, az iskolában?*

– Mi itt a műszaki gyakorlaton tevékenykedő kollégákkal elég jóban vagyunk. Ismerjük egymást, de annyira nem érezzük egymásnak a gondjait.

– *Minden szak külön munkaközösség?*

– Egyértelműen külön munkaközösség, ez a szakcsoportoknak megfelelően van. Itt az autós munkaközösség külön munkaközösség, a gépész megint külön, a gépjáratástechnológia megint külön.

– *Hány szakoktató van összesen?*

– A munkaközösség elég nagy létszámú, de ebbe beletartoznak az elméleti oktatók is. Van olyan kolléga, aki elméletet és gyakorlatot is oktat. Viszonylag magas az óraszámuk. Huszonhárom óra kötelező, mert mi ugye szakoktatók vagyunk, huszonöt és a harminc között ingadozik kollegánként a heti óraszám. Autószerelő szakoktató összesen négy van, villamosságival együtt hat, és még van két-három elméleti tanár is a munkaközösségben.

– *Mekkora a fluktuáció?*

– Az iskolában a vándorlás nem jellemző. Én kilenc éve kerültem ide, akkor az egyik kollega elment, és én az ő helyére kerültem. Azt követően egy kollega sajnos tavaly meghalt, és egy kollega ment el, ő maszek autószerelő

lett. Nem tudta már egyeztetni az oktatást azzal, hogy otthon maszek autószerelősködik, ez már borzasztó leterhelés volt a számára, és inkább azt választotta, mert abból jobban meg lehet élni, mint az oktatásból.

– *Milyen a szakoktatók közötti viszony?*

– A munkaközösségen belül szerintem nagyon jó. Ez korábban baráti közösség volt, rendszeresen eljártunk korábban a Fegyveres Erők Klubjába, és ott baráti asztaltársaságként beszélgettünk, vacsoráztunk. Pillanatnyilag az anyagi lehetőségeink olyanok, hogy ezt már nem engedhetjük meg magunknak. Ehelyett minden évben egy családi szalonnasütést csinálunk, ez év elején van, tehát ősszel, és az évet is elbúcsúztatjuk. Az utolsó tanítási nap délutánján leülünk, és van egy kis hurka- kolbász vacsora, meg egy kis felszabadult beszélgetés, meg egy kis bankódás is, hogy egy évvel megint öregebbek lettünk. Szükség van ilyenekre. És ezen kívül - ez már iskolai szervezésben történik - a tanév végén a tantestület tagjai általában elmennek együtt egy kellemes napot eltölteni valahová, egy ebéddel meg egy kis itallal természetesen. Ezen kívül még a műszakiak, de csak a férfiak egy-egy kollega hétvégi kertjében vacsorával egybekötött baráti éneklős, hajnalba átnyúló estét töltenek el. Pillanatnyilag ennyiben merülnek ki az összejövetelek. Igyekszünk baráti kapcsolatot kialakítani egymás között, mert az a szemléletünk, hogy e nélkül a munkakapcsolat nem lehet jó. Akkor az már nem kapcsolat, csak robot.

– *Mióta vezeti a munkaközösséget?*

– Nem olyan régen. Az a kolléga, aki korábban vezette, meghalt. Eddig általában ketten szerveztük ezeket a dolgokat.

– *Milyen az oktatók kapcsolata az iskola vezetésével?*

– Nem látjuk át igazán az iskolavezetés munkáját. Amit érzünk, az a pénztelenség, a nincstelenség, ami borzasztóan rányomja a bélyegét mindenre. A rendeletek miatt erre szaladgálnak, arra szaladgálnak, a lehetőségeik borzasztóan korlátozottak, és így igazán szoros kapcsolat nem alakulhat ki. Bizonyos dolgokra rákérdeznek, főleg a műhelyfőnök. A műszaki igazgatóhelyettesessel kifejezetten jó a kapcsolatunk. Ő a szakterületnek megfelelő tanár is, gépjármű szerkezet-tanár. A műhelyfőnökkel már vannak problémák. Elég negatív a tevékenysége, de olyan dolgai vannak, amit már megszoktunk. Elfogadni nem tudjuk, de megszoktuk, hogy ő így viselkedik. Főleg a feladatok kiosztásának meg a számonkérésének a stílusa zavaró. Mindig rohan, mert ő fontos ember, ilyen egyszerű kis dolgokkal nem foglalkozik.

– *Milyen a kapcsolat a tanárokkal?*

– Különösen az érdekek ütközése jellemző. Pár évvel ezelőtt az Ipari Minisztérium a műszaki tanároknak a saját keretéből egy kis pénzt különített el, és kiemelt óradíjat adott. Ez a humán és reál tárgyakat tanítóknál ellenszenvet váltott ki. Nem a személyünk ellen való volt ez, hanem a megkülönböztetés ellen. Iskolán belül a kapcsolat nagyon jó. Kisebb nézeteltérések természetesen vannak. Nekünk azért is jobb a kapcsolatunk velük, mert elég sok kollegának javítunk autót. Tehát ők ránk vannak utalva, ebből következik, hogy ők sem visszafelé simogatják a macskát, hanem szőrmentén, nehogy megkarmoljon.

– *Mennyire vesznek részt a szakoktatók az iskola életében?*

– Ezek a szakoktatók kicsit munkásabb emberek, az életet jobban szeretik. Szeretünk leülni a fehér asztal mellé, és elbeszélgetni, nem szégyelljük meginni azt a kis borocskát, pálinkát, vagy sört, ki mit szeret. A szakelméletet tanítók inkább íróasztal-szemléletűek, a gyakorlatból nagyon keveset tudnak. Le tudják rajzolni, meg el tudják mondani, de lehet, hogy azt már nem tudják, hogy az az alkatrész hogy hogy néz ki. Emiatt esetleg van különbség.

– *Személyesen mennyire vesz részt az iskola életében?*

– Én elég mozgékony ember voltam a korábbi években is. Most pár éve elég sok mindent megszüntettek, visszafejlesztettek. Per pillanat a lövészklubot vezetem, ez is az iskola életéhez tartozik. Osztályfőnök is vagyok. Igyekszem az osztályomat összefogni, nem annyit törődök velük, amennyit igényelnének és kellene, hanem amennyit a lehetőségeim engednek.

– *Milyenek a kereseti lehetőségek?*

– Hát itt ugye ellentét csak a pénz miatt merülhet fel. Amikor az Ipari Minisztériumtól megkaptuk az elkülönített bérfejlesztést, feszültséget eredményezett. Az elméleti kollegák közül sokan azt gondolják, hogy mi sokkal több pénzt tudunk keresni, mert pl. autókhoz is hozzájut az ember. Ennek ellenére én azt mondom, hogy ez így nem jó. Nekem ne az legyen a célom, hogy kerítsek egy kis plusz pénzt, hogy otthon nyugodtan tudjak élni. Borzasztóan kevés a fizetésünk. Nekem 25 000 forint most a bruttó fizetésem. Erre túlórázok egy olyan 5 000 forintot, és ebből kapok 23 000 forintot, mert a többit az adó elviszi. Ebben nekem benne van az 1 500 forintos munkaközösség-vezetői pótlékom is. A feleségem otthon van, mert a fiam sajnos beteg, és otthon van még továbbra is meghosszabbított gyesen. Ő kap egy hónapban 7 600 forintot. Van olyan kolléga, aki idősebb nálam, és pár ezer forinttal keres többet. A kezdő kollegák táblázat szerinti bérbesorolása most viszonylag elfogadható. Más kérdés, hogy nekik túlórájuk nem nagyon van, ebből következik, hogy így csak az alapfizetésük van meg. Igyekszünk azt az elvet vallani, hogy csak az lehet szakoktató, aki előtte gyakorlati tevékenységet folytatott. Mert ez elengedhetetlen feltétele annak, hogy a gyerekekkel szakmunkát tudjon végezni.

– *Van lehetőség mellék munkákra?*

– A környezetvédelmi felülvizsgálatot többek között ilyen céllal kezdtük el. De én ezekkel a mellék munkákkal egy hónapban keresek 2 000 forintot, és eltöltök vele két délutánt. Nevetséges összeg, de ennek ellenére csináljuk, mert azt mondjuk, hogy jót tesz az iskola hírnevének, ha hallják, hogy itt milyen jól megcsinálták. Más mellékjövödelemte már nem nagyon van energiája az embernek. Van egy kollégám, ő jár egy maszkehoz, de neki már nagyobbak a gyerekei, ilyen szempontból szerencsésebb helyzetben van. Hétféteken is elmegy, délután is a szabadidejében, de ezt a családtól veszi el.

– *Milyen gyakorlóhelyek vannak?*

– Az autós képzés még viszonylag kedvező helyzetben van. Itt is nagy beszűkülés volt tapasztalható az évek során, a mamutcégek megszűnnek, elsovadnak, pár főt foglalkoztatnak csak. Ilyen helyekre gyerekeket már nem tudunk vinni. Korábban két műszakban dolgoztak, most már csak egy műszak van. Ez mind beszűkülés, de nekünk még egyelőre nem gond a gyereket kihelyezni üzemekhez. Még szívesen is fogadják őket, mert azért viszonylag intelligens gyerekek. Sok fegyelmi gond van velük is, mégis értelmesebbek, mint a szakmunkás-képzősök. De más szakoknál, többek között az esztergályos szakmánál más a helyzet. Ez az iskolában is elsovad, ilyen szak nem folytatódik. Teljesen megszűnt az üzemi gyakorlat lehetősége, csak az iskolában tudnak képezni. Tehát minden gyakorlatot itt kell végrehajtatniuk. Ez plusz terhet ró az iskolára, mert ott anyagot kell biztosítani, ahhoz villanyáram kell, világítás, tanár, és ez mind plusz költség.

– *Ezért szűnik meg a szak?*

– Nem csak ezért, azért is, mert nincs igény ilyen képzettségű dolgozókra. A munkanélküliek nagy része gépi forgácsoló szakot végzett, vagy valami hasonlót. Borzasztó, hogy ezer főt foglalkoztató üzemek megszűntek, abból három- négy száz biztosan esztergályos volt. És pillanatnyilag nem dolgozik ott esztergályos, legfeljebb egy vagy kettő, mert ugye most összesen foglalkoztatnak vagy negyven főt. Itt a megyében rengeteg az esztergályos munkanélküli, esztergagépet is potom áron lehet venni, mert nincs értéke. Mert a piac szerint ugye, a keresleti-kínálati törvények uralkodnak. És többek között ezért szűnik meg az esztergályos szak oktatása is. Az autós szakmában is úgy döntött az iskolavezetés, természetesen velünk is megbeszélve, hogy csak egy szak lesz. Eddig két autós szak volt, egy autószerelő és egy autóvillamossági szak. Az autóvillamossági szakot megszüntették, mert ha végzett harminc gyerek, legfeljebb egy helyezkedett el a szakmában. Fagylalt-árustól kezdve testépítő-klubvezető és ki tudja, mi minden lett a gyerek.

– *Hogyan szervezik meg a gyakorlóhelyeket?*

– Borzasztó nagy gond, hogy kialakultak ezek a szakszervezetek, szakkereskedések, tehát a Renault, a Volkswagen saróbbi. Ezek viszont kicsik. Általában hárman-négyen dolgoznak, van egy szerelő, egy raktáros, egy szervizes, meg egy csoportvezető. Oda tanulócsoportot kivinni nem tudunk. Az meg, hogy most ide is két gyereket, oda is két gyereket, az a képzésnek nem jó. Mert ha a gyerek kimegy a szakmunkáshoz, szakmailag lehet, hogy fog fejlődni, úgy, hogy nagyon jól fogja tudni azt a típusú autót szerelni, de a pedagógiai hatások

teljesen elkerülük őt. Mert a szakmunkással tegező viszonyban van, és ha sepregetni kell, akkor sepreget, ha meg szerelni kell, szerel. De ha a pedagógus is ott van, akkor más a helyzet. Nálunk pl. a tanműhelyben katonás rend van. Reggel a gyerekek sorba állnak, van egy csoportvezető, aki jelentést ad a tanárnak, hogy a csoport hány fővel hány hiányzóval készült fel a munkára. Beülünk a tanterembe, vagy a tanműhelybe, megartjuk a bevezető foglalkozást, és azután végezzük a munkát. Na most ez kint teljesen megszűnik. A pedagógus esetleg szórványban járhatna ki ezekbe a kis műhelyekbe ellenőrizni, és akkor itt is eltölt egy órát, ott is eltölt egy órát, a harmadik helyen is, de így teljesen szétforgácsolódik a munkaideje.

– *Milyen az iskola szemlélete?*

– A legfontosabb az, hogy fegyelmezett legyen a gyerek, szófogadó, nem csavargó, a rábízott feladatot igyekezzen a legjobb tudása szerint végrehajtani – és érdeklődő legyen, ami nagyon lényeges.

– *1990 óta milyen változások voltak a gyakorlóhelyeken?*

– 1990 előtt is ugyanilyen módszerrel, és ugyanilyen rendszerben ment a képzés, tehát az osztályok három fős csoportokra voltak osztva. Korábban volt olyan időszak, amikor a szakmai gyakorlat nem egy napos volt hetente, hanem kettő. Akkor jóval több időt töltöttek a gyerekek üzemekben, és szerintem az nagyon lényeges. Mert az iskolában elsősorban a szakmai alapokat kapja meg, itt típusismeretre nem tud szert tenni, mert nincs rá lehetőség. Csak az üzemi gyakorlatokon szerezhethet típusismeretet. Másrészt a munka elvégzéséhez szükséges felelősségérzetet is csak ott szerezhethi meg. Mert azt érzi az a gyerek, hogy ha én itt odaadok neki egy inproductív munkát, mondjuk berakjuk a gyakorlóautóba a váltót vagy a motort, az csak gyakorlóautó marad, és ha nem jó, akkor nem jó. De az ügyféllel szemben már más a helyzet. Annak már tétje van. És ezt a tapasztalatot csak kint tudja megszerezni.

– *A tanműhelyben gyakorolt munkafajták mennyire fedik le a szakmát?*

– Hát, végül is ott kezdődik a probléma, hogy pár éve rengeteg nyugati típusú gépjármű özönlött be ide. Előtte csak keleti típusok voltak az országban, az oktatási intézmények erre voltak ráállva. Ezt gyakorolták, ezt tanították a gyerekeknek. Ezt a változást mi sem, és más oktatási intézmények sem tudták követni. Ebből következik, hogy a gyerekeknek a nyugati gépjárművekre vonatkozó típusismeretük szinte a nullával egyenlő. Általánosságban ismerik, de konkrétan nem. A szocialista típusok, azok megvannak. Az egyedüli kivétel, az injektoros rendszer, mert az a Skodán is és a Lada Samarán is megjelenik a keleti típusok közül. A nyugati típusoknál viszont rengeteg injektoros gépjármű van. Ennek megfelelően az iskola is próbált lépni, és vett két darab autót, amin ilyen rendszer van, és ezeket gyakorolják a gyerekek. Ezeket a gépjárműveket bevonjuk azért más szerelésekre is, tehát futómű, fék szerelésére, de a motort kiszedni, váltót kiszedni, szétszedni ezeken nem lehet, mert ezek az autók nagyon hamar tönkremennének. A képzés többet árt egy alkatrésznek, vagy egy szerkezeti egységnek, mintha több ezer kilométert használták volna. Mert végül is a gyerek azon tanulja meg a szerelési műveleteket, a fogásokat, és biztos, hogy közben sokkal jobban rongálódik. Ebből következik, hogy itt az iskolában ezeknek a nyugati típusoknak megfelelő képzés hiányzik. Kint a vállalatoknál ilyen szempontból előnyben vagyunk. Viszont ott nem olyan mélységben, mint itt az iskolában lehetne, ha ilyen lehetőségeink lennének.

– *Hogyan vették meg ezt a két autót?*

– Kényszerpálya volt, mert lépni kellett. Meghirdettek egy ilyen tanfolyamot, Debrecenben ill. Pesten. Érezte a tantestület, tehát az autós munkaközösség, hogy részt kell venni, mert szükségünk van rá, és két kolléga be lett iskolázva erre a tanfolyamra. Két-három napos foglalkozás volt – már amennyit ennyi idő alatt el lehet sajátítani. Minimális mennyiségű háttérodalmat is kaptak. Ezt követően a kollegák önszorgalomból belemélyedtek, és ma már a megyében ők ismerik ezt a témát a legjobban. Próbálunk más vonalon is lépni. Ugye rengeteg diesel-autót behoznak Magyarországra az alacsony gázolajárak miatt. Ezeknek viszont nagyon nagy százaléka borzasztó rossz műszaki állapotban van. És főleg az adagolók javítása nagyon jól felszerelt műhelyt és kvalifikáltságot igényel. Na most itt az iskola, megjelenne hozzá a háttér is, a személyi háttér is, a műhelyben van adagolóvizsgáló próbapadunk is. Tehát a műszaki háttér is megjelenne, és a szellemi kapacitás is, az adatbázist viszont nem tudjuk megvenni. Ennek ellenére többek között én is voltam tanfolyamokon.

Az a baj, hogy ezeken nem adják ki az adatbázist, mert őket köti a szerződés, csak általános dolgokat mondhatnak el, tehát végül is majdnem ugyanazokat a dolgokat mondja el, amit mi már tudunk.

– *Mi ez az adatbázis?*

– Egy szerelő a diesel-autó felújítását elvállalja, de az adagoló feltűjtését nem, mert a Bosch cég hét lakat alatt őrzi az adagoló felújításához szükséges adatokat, tehát az adagoló beállításának a gyári paramétereit. Abban az esetben adja ki, ha valaki szerződést köt vele, és ő a szerződésben kiköti bizonyos feltételeket, hogy pl. milyen próbapad legyen, milyen műhely satöbbi. És szigorúan kiköti azt is, hogy ezek az adatok tovább nem adhatók. Persze ha valaki ezért a kemény pénzt lefizeti, nem valószínű, hogy másnak a két szép szeméért odaadja az adatokat. Ez le van védve, ugyanúgy, mint az injektoroknál. A régebbi típusú injektorokat lehet javítani, állítani, oké, arra megvan a lehetőség, de a legújabb típusú injektoroknál, amiknél a központi befecskendező egy elektronika, azt az elektronikát senki nem tudja javítani. Azt is a Bosch cég védi. De most már ők is ott tartanak, hogy nem javítják meg, nem éri meg a nyomtatott áramkörökbe belenyúlni, el kell dobni, újat kell venni.

– *Kitől függ az iskolák technikai fejlesztése?*

– Mi is szeretnénk sokkal jobban belelátni ezekbe a dolgokba. Sajnos, nem látjuk tisztán, az az igazság. Amit én érzek, meg amit a kollegákkal is beszélgettünk, meg amit tapasztalunk, az az, hogy végül is van egy minimális anyagi bázis, de ezek főleg pályázatok útján befolyó pénzeszettek. Ha valamire kiírják a pályázatot, akkor pályázunk, de akkor azt csak annak a szaknak megfelelően, célirányosan lehet felhasználni. Másodsor, ha valahonnan, a szakképzési alapból, vagy máshonnan pénzhez jutunk, amit a szakképzésre kell fordítani, azt ugye az iskola vezetése, mivel kényszerpályán van, oda fordítja, ahol a legégetőbb a probléma. Pillanatnyilag mi nem vagyunk ez a szak. Mert a számítástechnika tagozat úgy indult be, hogy még az elmúlt évben sem volt kiépítve a számítógépes rendszer. És a gyerekek ma már másodévesek. Felfuttatták ezt a képzést két osztályra, az eddigi egy helyett, de nem volt meg a bázisa. Kaptak rá pár millió forintot pályázat útján a szakképzési alaptól, de minden számítógépre ment el. Ahhoz pedig program is kell. És az egy vagyonba kerül. Lopott programokon viszont nem szabad dolgozni.

– *Az autós fejlesztésekbe mennyire szólhatnak bele a szakoktatók?*

– Hát, ezt úgy is mondhatnám, hogy teljes mértékben ők döntenek el. Egyeztetnek, hogy mit vegyünk, elküldik az anyagbeszerzőt, ő megveszi. A futóműbeállítót így vettük, a gumibroncs-szerelőt is, az akku-tesztet is, tehát ezt megbeszélték velünk és utána vették meg.

– *A tanulók munkájának a terméke kezelhető-e külön?*

– A tanulók értékelőállító munkát itt nem végeznek. Végezzük ezt a környezetvédelmi felülvizsgálatot, besegítenek a diákok is, de ennek az anyagi hasznából ők annyiban részesednek, hogy ha az iskola pénzhez jut, azt vissza tudja fordítani az oktatásba. Más ilyen pénzért végzett feladat a mi területünkön nincs, más szakterületeken előfordul. A forgácsolók pl. évekkal ezelőtt horribilis összegekért bér munkát végeztek, de nem tudom, hogy oldották meg a tanulók részesedését. Azt tudom, hogy a diákalapba át kellett utalni bizonyos részt, a szakoktató is kapott belőle, a munka szervezője is, az iskola is, de a diák nem tudom, hogy kapott-e. Nálunk nincs ilyen.

– *Lenne rá lehetőség?*

– Lenne, de borzasztó nagy akadály, hogy a műhelyeink egy bejáratúak. Tehát az átmenő forgalom nem megoldható. Többek között ez volt az akadály a gépjárművek hatósági műszaki vizsgáztatásának is. Akkor csinálhattuk volna, ma már nem, mert szigorú feltételekhez szabják, de akkor sem volt ilyen műhelyünk. Vannak ilyen kisebb cégek, amelyek csak a gépjárművek forgalmazásával foglalkoznak, szervizeléssel nem. Ezekkel az iskola már felvette a kapcsolatot. Kijöttek, végeztek tanulmánytervet, de nem jött létre a megállapodás – nem tudom megmondani, hogy miért. Hozzáteszem, hogy ennek olyan vonzata is lenne, hogy akkor egy szakmunkást is alkalmazni kellene, aki a hét minden napján bent van, és ha jön egy autó, akkor el tudja végezni a munkát.

- *Milyen a tanterv?*
- Az országosan kiadott tanterv alapján készülnek el itt a tanmenetek, ezek felsorolják, hogy a motor-témában miket kell a gyerekeknek elsajátítani, mit az erőtviteli szerkezeteknél, de az, hogy milyen típuson és milyen munkadarabon, ez nincs benne a tantervben. Ez a helyi lehetőségekre van bízva. Amelyik iskola az Ikarusz mellett dolgozik, ott Ikarusz-váltókat szerelnek, amelyik meg a Volán mellett, ott teherautó-váltókat. Mi itt viszonylag speciális helyzetben vagyunk, mert nagy báziscég itt már nincs, csak azokkal az anyagokkal tudunk dolgozni, amit az elmúlt évek alatt összegyűjtöttünk.
- *Milyen színvonalú a felszereltségük?*
- Évekkel ezelőtt a megyében a legjobb volt. Pillanatnyilag a többi oktatási intézményhez képest is megkérdőjelezhető, bár annyira nem ismerem a szakmunkásképzőket. Tudomásom szerint pár évvel ezelőtt ott elég sok milliót fordítottak az autós képzés fejlesztésére, többek között azért, mert ők is kényszerpályára kerültek, megszűntek az ő bázisvállalataik is. Ők előtte a szakmai gyakorlatot csak üzemeknél hajtották végre, még a fémipari alapképzést is. Emiatt nekik borzasztó nagy pénzt kellett befektetni, amikor a külső gyakorlólhelyeket elvesztették. És ha már új gépeket vettek, akkor a korszerűbbeket vették meg. Úgy érzem, hogy most ők vannak jobban felszerelve. Igaz, hogy itt jóval nagyobb a háttér, és a bázis is. Ők a nulláról indultak szinte, még a szakoktatói gárda is csak most került össze, és azért az csak nem olyan, mint egy hosszú ideje összeszokott társulat. Úgy érzem, hogy mi az utóbbi években borzasztóan lemaradtunk. Ezek a szakszervezetek nagyon megugrottak. Igaz, hogy annyira speciális eszközökkel dolgoznak, amelyek csak a típusnak megfelelően alkalmazhatók, de az iskolának nincs lehetősége, hogy ilyeneket beszerezzen. Nálunk csak általános felszereltség van. Végül is ami korszerűnek mondható az iskolában, az egy futómű vizsgáló berendezés, és még a korszerűség kategóriájába tartozik talán a kerékkiegyensúlyozó, habár attól már lényegesen modernebb, és korszerűbb eszközök is vannak. És ezzel ki is merült a korszerűség, mert a többi eszköz régebbi keletű, tolópadok, vizsgálópadok, célszerszámok. Hát célszerszámokat évek óta nem vettünk. Nem volt rá pénz.
- *Milyen ez a felszereltség a munkahelyekhez képest?*
- Az Opel szerviznél annyira speciális pl. egy vezérműtengely szerelése, hogy a vezérlés beállításánál külön mérni kell a himbaelmozdulást indikátorórával. Ilyen eszközöket az iskola akkor ruházna be, ha lenne rá pénze, és ha ezzel a vállalattal szoros kapcsolata alakulna ki. Viszont ennek a vállalatnak nincs akkora igénye, mint amennyi diákot mi kibocsátunk innen az iskolából. Ezért ez a kapcsolat nem jöhet létre. A többi gépekre is ugyanez vonatkozik. Ott van ugye az injektor tesztelő berendezése. Az az Opel cégnek meg van, figyelemmel kíséri, ha új típusokat bocsát ki, akkor küldi a cégnek az újabb gépeket. De az oktatási intézmények ezeket nem tudják fölvásárolni. Tehát mi ilyesmit nem tudunk tanítani. Olyan alaplolgokat, hogy az injektorról tudjon valamit, a futóműről tudjon valamit, hogy néz ki, milyen alkatrészekből áll, hogy lehet szerelni, bevizsgálni, ezeket elmondjuk, de többet nem tudunk nyújtani. És ez az évek során egyre inkább kevés lesz.
- *Inkább a perspektíva riasztó, vagy a jelenlegi állapot is?*
- Hát, a jelenlegi állapot is elég riasztó már, de ha belegondol az ember, hogy ez a különbség a későbbiekben még inkább érzékelhetővé válik, akkor ez még szomorúbb.
- *Milyen a berendezések kihasználtsága?*
- A tanulók mindent használnak, ami van. Persze nem minden nap, csak akkor, amikor a tanmenet és a tanterv alapján abba a munkafázisba érnek. A közte eltelt időszakban esetleg a szekrényben áll, vagy ott van letakarva a mérőkészülék. Mi elég nagy hangsúlyt fektetünk az érettségi gyakorlati vizsgákra és igyekszünk a gyereket nagyon megmérni. Nekem nem az a lényeg, hogy a kulcsot hogy fogja meg, hanem hogy tudja, hogy mit csinál, és tudja megmérni, amit csinál, mert az elkövetkező időben arra nagy szüksége lesz.
- *Ki felel azért, hogy a tantervet betartsák a szakoktatók?*
- Ez csak a szakoktatók, a tanár kollegák feladata. Ez végül is csak a feleltetéskor, a gyakorlati vizsgán derül ki, amikor a szakmunkás-bizonyítvány megszerzésére sor kerül. Elég későn derül ki, ha valamilyen tananyag kimaradt. Mi azért igyekszünk még a gyakorlati vizsga előtt korrepetálásokkal segíteni a gyereket. Tehát az írásbeli vizsgát követően lejöhetnek ide a tanműhelybe, és mindenki gyakorolhatja azt a területet, amiről úgy

- érzi, hogy szükséges. Ismertetjük a gyerekekkel a szakmai gyakorlati tételeket, tehát nem ismeretlen kérdéseket kapnak. Ennek megfelelően úgy állítjuk össze a tételeket, hogy a tananyagra épüljenek.
- *Hányan tanulnak a tanműhelyekben?*
  - Autós szakon kilenc osztály, közel 270 fő.
  - *Hogyan szervezik meg a gyerekek gyakorlati munkáját?*
  - Az az iskolai tapasztalatom, hogy jobb, ha nem jelölünk ki tanuló párokat, hanem maguk összeállnak. Ennek negatív következményei is vannak, de pozitívak is, mert ugye, ha ők állnak össze, akkor valószínűleg szeretnek együtt lenni, tehát akkor már könnyebben dolgoznak együtt. A diákok között is van olyan, hogy az egyik nem szereti a másikat, tehát ha én összepárosítom őket, akkor biztosan problémák merülnek fel. A tanuló pároknak szerelési egységeket viszünk be és azon gyakorolnak. A bevezető foglalkozás során az elméleti részét ismételtjük át, vagy ismertetjük meg, mert sajnos az elmélet és a gyakorlat a csoportbontások miatt nem tud párhuzamosan haladni. Másod évben pl. az elméleti képzésben csak a motorokkal foglalkoznak. De másod évben a gyerekeknek más dolgokat is meg kell tanulni. Az egyik csoport foglalkozik a motorokkal, az párhuzamosan halad az elmélettel, de mire a harmadik csoport is odaforog, addigra itt az év vége. Ezért itt ezt az egységet nem tudjuk megvalósítani. Ezért kell elmélet a bevezető foglalkozáson. Amikor ez lezajlott, akkor általában a bonyolultabb, a beállításához szükséges műveletek következnek. Azt bemutatjuk, én úgy csinálom, hogy bemutatom, és azt követően a gyerekek önállóan végzik el a feladatot. Felügyelet mellett természetesen, mert ha valahol megakad, akkor segítünk, ha valamit nem jól csinál, akkor figyelmeztetjük. A műszak végén ezeket a munkadarabokat ellenőrizzük, mert a gyerek hajlamos arra, hogy felébe, harmadába összerakja, és akkor azt mondja, jól van az, mert úgysem kerül autóba. Ha mondjuk egy üzemyanyagellátó rendszer vizsgálatát tanítom, az próbapadi vizsgálat, tehát ott a próbapadon mutatja, hogy milyen beállítást végzett a gyerek, és le tudom ellenőrizni. Tehát ott nincs lehetőség arra, hogy esetleg kihúzza magát a pontos munkavégzés alól. Amikor motoron végeznek munkát, vagy fékjavítást, akkor természetesen a lehetséges mérőberendezésekkel visszamérjük, ellenőrizzük őket.
  - *Ők is tudják munka közben a saját munkájukat mérésekkel ellenőrizni?*
  - Természetesen ezeket a méréseket nekik is el kell sajátítaniuk, tehát meg kell ismerniük, és megnézhetik ők is.
  - *Hogyan történik az értékelés?*
  - Az a követelmény, hogy a gyerekeknek minden hónapban legyen egy jegyük szakmai gyakorlatból. Egyszer számot ad nekem a gyerek az elméleti tudásából, ezt vagy írásban, vagy szóban kérem tőle, és azt követően a tanultak közül kiosztok a gyerekeknek vizsgafeladatot. Pl., hogy most az adagolók próbapadi vizsgálatából nézd meg nekem az előbefecskendezés-szabályzó működését. Ezt a feladatot a gyerek megkapja személyre szólóan, konkrétan, oda megy a próbapadhoz, megméri, én megkérdezem, hogy kész van-e, mehetek-e ellenőrizni, azt mondja a gyerek, jó, kezdjük – akkor tessék, mutasd be. Bemutatja, a hiányokra felhívom a figyelmét, ha jól csinálta, megdicsérem, jó jegyet kap, és természetesen minél gyengébb a produkció, annál gyengébbet. Ha szerelési feladat van, ott figyelem végig a szerelési műveletet, hogy hajtja végre, hibát követ-e el, alkatrész marad-e ki, alkatrészt nem szakszerűen szerelte-e be, vagy esetleg fordítva, mert ugye a szakszerűtlen szerelés az alkatrészek tönkremenetelét is előidézheti, erre nagyon oda kell figyelni. Ezt követően, mikor a szerelési egység egyben van, akkor azt még külön leellenőrzöm, és azután fogom minősíteni a munkáját. Előfordul, hogy billen a jegy, ugye kettős-hármas, négyes-ötös, ilyenkor kérdést teszek fel a döntés kicsikarása érdekében, de van olyan is – és én gyakran alkalmazom ezt –, hogy megnézem a gyerek munkanaplóját, jegyzetfüzetét. Ha szép, rendben van vezetve, a rajzok szép kivitelűek, akkor a jobb jegyet kapja. Az az igazság, hogy mi a szakon belül elég nagy gondot fordítunk a munkanaplóra. Megköveteljük a gyerektől, hogy pontosan vezesse, szabványírással írja a szöveget. Ez műszaki középiskola, tehát én azt mondom, hogy a szabványírás hozzátartozik. Műszaki rajzokat készítsen és ne csak egyszerű, vonalas ábrát.
  - *Mennyire hasonlít a tanműhely egy igazi műhelyhez?*
  - Hát nagyon kevésbé. Itt nem lehet azt a munkahelyi légkört biztosítani, azért itt mégis csak tanulók és szakoktató tanárok kapcsolatáról van szó. Itt ugye azért olyan közvetlen kapcsolat tanár-diák között ritka, mint a szakmunkások között. Másrészt a munkavégzés során ezek a gyerekek érzik, hogy a feladatok nem





életszerűek, jobban mondva életszerűek, de mégsem olyan, mint kint, az üzemi gyakorlaton, ahol tényleg a közlekedésben részt vevő gépjárműn végzik a javítást. Ezért itt egy kicsit másképp végzik a munkafeladatot is. A másik oldala az, hogy sajnos lassan elmaradunk az élettől. Ez az iskola évekkal ezelőtti kifejezetten olyan intézmény volt, amit búra alatt tartottak szinte. Itt az élettől homlokegyenest eltérő dolgok is megtörténtek, és azok természetes dolgok voltak. Nem tudom, hogy az elkövetkező időben ez hogyan fog változni. Én úgy gondolom, hogy az életnek és az iskolának együtt kellene változnia. Ebben az iskolában, mivel itt szakmai képzés van, a gyerekeknek az élettől is van alkalmuk találkozásra. És a szakoktatóknak is. Az elméleti képzésben részt vevő kollégáknál más a helyzet. Mert mit csinál a kollega, bejön, megtartja az óráit, utána hazamegy, elmegy a boltba és kész. Üzemekben nem jár, az üzemi életet nem ismeri. Pedig én azt mondom, hogy az, hogy milyen a hangulat az országban, attól függ, hogy a munkahelyükön hogy érzik magukat az emberek. De a pedagógus kollégina nem tudja, hogy az üzemben a dolgozók miért lázadoznak, mert ő csak azt látja, hogy lázadoznak.

– *Milyen a fegyelem?*

– Azt mondhatnám, hogy egyértelműen jó a fegyelem. Baleset, rendtelenség elvértve fordul elő. Baleset tényleg nagyon ritkán. Általában akkor is a tanuló fegyelmezetlensége, vagy figyelmetlensége miatt. A legutóbbi baleset az volt, mikor a csápos emelő odaszorította egy gyerek lábát, mert ráült a csápra. A kollega nem látta, mivel az autó mellett állt, ez meg az autó mögött ráült a csápra, és nem vette észre. De hála Istennek nem volt különösebb gond belőle, mert csak egy kicsit megnyomta, de nem tört semmije, tehát zúzódással megúsza. Hogy érzjük ezt el? Kezdve azzal, amit már említettem, a reggeli sorakozó, jelentés-adás. Ez már olyan indítás, hogy a gyerek észreveszi, hogy itt fegyelmezetten kell bevonulni, köszönteni a tanárt, hogy "Jó reggelt! Erőt, egészséget!" és bent a foglalkozás során sem tűrjük meg, hogy a gyerek bohóckodjon, ne foglalkozzon a tananyaggal, a másikat piszkálja, hanem igyekszünk a figyelmét a tananyagra ráterelni. A foglalkozások során állandó tanári felügyelettel vannak a gyerekek, és többek között ez is hozzá tartozik ahhoz, hogy a fegyelem megfelelő. Megköveteljük, hogy a gyerek tiszta, ápolt munkaruhában jelenjen meg. Az iskola biztosít a gyerekeknek munkaruhát, de megengedjük azt is, hogy saját munkaruhát hozzanak, ha abban jobban érzik magukat, meg ha van pénzük, díszesebb, színesebb munkaruhákra. A cipő rendes szarcsipő legyen, haj, fülbevaló, nyaklánc, óra, baleseti veszélyforrást jelentenek. Ha hosszú a haja, akkor sapkát vegyen fel az a gyerek, ha van fülbevalója, akkor azt vegye ki.

– *Hogyan fogadják ezt a tanulókat?*

– Ez csak abban a gyerekekben kelt ellenszenvet, aki nem ezt a szakmát akatja tanulni. Van ilyen. Tavaly végzett pl. egy gyerek negyedéven, és most továbbra is idejár, ötödévre. Ő határozottan kijelentette, hogy tanár úr, én nem leszek autószerelő. Mégis idejár, mert az iskola képzésén részt vehet, kint meg nem tudna elhelyezkedni. Ezért inkább visszajön, mert így nyer még egy évet. Főleg azokkal szemben nehéz érvényesíteni a rendet, akik később általában ki is maradnak. Náluk tapasztalható lázadás is, hogy tanár úr, miért így, miért úgy. Hát akkor az adott helyzetnek megfelelően megmagyarázzuk.

– *Milyen a kapcsolatuk a tanulókkal?*

– Érzésem szerint mi vagyunk a legközvetlenebb kapcsolatban a gyerekekkel. Részben mert a gyerek az érdeklődési körének megfelelő területéről könnyebben tud beszélgetni, másrészt a gyakorlat nem annyira kötött, mint egy negyvenöt perces tanítási óra. Itt azért szabadon mozoghat a gyerek, beszélgethetnek egymással, kérdezhet, választ kap, nem annyira kötött szabályok szerint telik el az idő, mint egy órán. Tehát itt lazábban érzik magukat. A másik meg, hogy ha érdeklí a szakma, akkor kedvére való maga a tevékenység, amit folytat, és a tanulás is könnyebb, mint pl. egy ellenszenves tantárgynál, aminek a hallatán is a hideg fut végig a hátán. Biztos, hogy azzal a tanárral nem tud olyan kapcsolatot kialakítani.

– *Milyen felkészültséggel jönnek a tanulók?*

– Egyre gyengébbel. Természetesen ez attól is van, hogy évekkal ezelőtti bőségesen válogathattunk a gyerekek közül, és tényleg a megfelelő képzettségű gyerekeket tudtuk felvenni, de most már olyan helyzetben vagyunk, hogy a szaknak megfelelő létszám még éppen összejön. Azt gondolom, hogy ez később még tovább fog

- változni. Ha tudunk olyan dolgokat felmutatni, amivel a gyerekeket motiváljuk, hogy ezt a szakot, és ezt az iskolát válasszák, akkor pozitív irányba fog a létszám elmozdulni, ha nem, akkor tovább csökken.
- *Mivel lehetne ezt kedvező irányban befolyásolni?*
  - A képzés színvonalának emelésével, és azon túl azzal, hogy itt megkapják az autószerelő szakmunkás bizonyítványt, vagy a gépjármű-technikusi oklevelet, és még ezen túl is különböző képzési formákat nyújtani: menedzserképzést, hegesztő tanfolyamot amiről vizsgabizonyítványt kapnak. Ilyen dolgokkal kell tovább növelni ennek a szaknak a vonzerejét.
  - *Milyen a tanulók munkához való viszonya?*
  - Három csoportba tudnám sorolni őket. Van, aki kerüli a munkát, mint a sarat. Inkább leül, fogja a kalapácsot a kezében, és lógatja, beszélget, piszkálja a másikat. A másik a rábízott feladatot a tőle telhető módon elvégzi, de csak ha rábízuk. És van egy olyan csoport, amelyik szabályszerűen jön és kér munkát. Na, ezekre az a jellemző, hogy a családban már van műszaki vonal, papa, sógor, rokon autószerelő, vagy valami hasonló beállítottságú, és ezek szakmailag a legjobbak. És ezekre a gyerekekre az is jellemző, hogy a műhelyben szívesebben dolgoznak mint tanulnak. Mert otthon már megszokták. Hozzáteszem, hogy némelyiknél az a probléma, hogy nagyon ügyes kezű, nagyon jól lehet vele dolgozni, rá lehet bízni feladatokat, de a tananyagot az istennek sem akarja elsajátítani. A viselkedésnél a családi háttér a meghatározó, mert általában a lustább gyerekeknél van valamilyen probléma a családi háttérben. Ha kisebb létszámmal dolgoznánk, jobban tudnánk mozgatni őket is. Mert ezek között vannak olyanok is, akik gátlásosak, félnek, hogy kineveti őket a másik, mert az már jól tudja, és ezért inkább nem csinálják. Erre ugye kedvező hatású, hogy csökkennek az osztálylétszámok. De erre majd a miniszterek lépnek, és növelik majd az óraszámukat, mert így lehet pénzt megtakarítani. Pedig kedvező hatású, hogy csökkent a létszám, mert a negyvenes osztálylétszám borzasztó. Egy műhelyben tizenöt gyerekkel dolgozni lehetetlen volt. Most már inkább a tíz felé közelítünk, és egy tíz fős csoporttal dolgozni sokkal kellemesebb, jobb, nagyobb határfokú, mint egy tizenöt fősse.
  - *Minden műhelyben egyformán szeretnek dolgozni?*
  - Itt az iskolán belül van bennük egy bizonyos fenntartás, de vannak üzemek, amelyeket szeretnek. A Tempó Szövetkezetnél, ami azóta sajnos megszűnt, motorkerékpárok javításával foglalkozott egy részleg. Oda imádtak menni. A gyerekekhez a motorkerékpár közelebb áll. Mikor megtudták, hogy hova kerültek, már ment a csoporton belül a vita, hogy ki kerüljön arra a munkaterületre. Aztán van még olyan, hogy összességében egy vállalatot jobban kedvelnek, mint egy másikat. A negatív példa a Volán Vállalat. Tehergépjárművek és buszok javításával foglalkoznak. Ezek a gyerekek mind személygépkocsi-szerelőnek képzelik el magukat, és ott is ugye gyönyörű, tiszta műhelyekben. Mondjuk nekik, hogy nem mindenki lehet személygépkocsi szerelő, a teherautókat is meg kell javítani, és ez ugyanúgy a szakmához tartozik. De ugye nagyobbak a gépek, piszkosabb is a munka, nem lehet annyira tisztán tartani azokat az ipari gépjárműveket, és ezért vonakodva mennek oda. A korábbi években is az volt a tapasztalat, hogy a gyerekek ott rendszeresen hiányoztak, orvoshoz mentek, ilyen meg olyan „betegségük” volt. Ha a forgás következtében más vállalathoz kerültek, meggyógyultak.
  - *Hány „műszak” van a tanműhelyben?*
  - Általában egy, de többször van kettő sajnos. Ez azt jelenti, hogy például felnőttképzés van délután. Nekem reggel fél hétkor kezdődött a foglalkozás és fél kettőig tart. Megebédelek és felkészülök a délutáni foglalkozásra, ami fél háromtól este hét óráig tart. Az üzemi gyakorlat azért nem annyira leterhelő, mint itt bent egy tantermi. Előfordul, hogy az üzemi gyakorlaton kívül van a kollega fél nyolctól fél kettőig, és akkor kettő órától pedig itt van bent, háromnegyed nyolcig.
  - *És a tanulóknál hogy alakulnak a műszakok?*
  - Rendelet írja elő, hogy a tanulókat nem lehet délelőtt és délután is foglalkoztatni. Van aki délelőtt jön, és van aki délután.
  - *Milyen felnőttképzést folytatnak?*
  - Szerintem minden oktatási intézmény végez ilyet. A korábbi években ez nagy szervezethez, és hatalmas létszámmal ment. Kezdjük azzal, hogy érettségit adott, volt technikus ág, volt különbözőzeti vizsga. Érettségi

után például különbözeti vizsgát kellett tenni, és úgy lehetett menni technikus ágra. Ennek külön volt egy igazgatóhelyettese. A délutáni felnőttképzésen több száz fő vett részt. Most már ez is elsovadt. Az iskolákban megjelent a technikusképzés nappali tagozaton is. Ebből következett, hogy a felnőttképzésre kevesebb lett a jelentkező. Most heten, vagy nyolcan vannak, ez egy csoport. Ezek önköltségesek, tehát a tanulók befizetik az oktatási óradíjakat. Persze ehhez az iskolának is hozzá kell tenni valamit, mert a próbapadokat üzemeltetni kell, satöbbi, és ez mind költség. Ez meg van hirdetve, jelentkeznek, és amikor összejön a létszám, akkor indul az osztály. Elméleti és gyakorlati képzésen vesznek részt, tehát ez csak szakmai képzés, itt közismereti tárgyak már nincsenek, csak szakmai tárgyak.

– *Hogyan változott a szakma presztízse?*

– Az autószerelés korábban jól megbecsült szak volt, fokozatosan emelkedő szakaszban. Borravalós, megbecsült szakma, és elfogadták, szerették, tisztelték az emberek. Jelenleg az autószerelő szakma még tart egy szintet. Ha összehasonlítom az esztergályossal, ahhoz képest sokkal magasabb szinten áll, de a kiemelkedő, vezető helye megszűnt. Egyértelmű, hogy most már a vezető helyet a számítógépes szak, a menedzser szak, meg a külker foglalják el. Lehet, hogy nem pont ilyen sorrendben, de ezek viszik el a prímet, mi valahol ezek után következünk.

– *Mikor kezdődött a lecsúszás?*

– Ezt pontosan nem lehet megmondani, lassú folyamat, nem lehet pontosan érzékelni. Talán a jelentkezések száma jelzi. Nem a szemléletük változott meg az embereknek, hanem a lehetőségeik. Lehet, hogy most is többen jelentkeznének autószerelő szakmára, csak látják, hogy ebből nem lehet megélni. Helyette elmennek piacolni. Nagyon sok diákunkkal és nagyon sok munkatársammal találkozom ott, akik ebből élnek.

– *Miből érezhető még a szakma megítélésének változása?*

– A szülők is fásultabbak, mert szegényeknek van egyéb gondjuk, nem csak az, hogy a gyerek hogy beszélt a tanárral, hogy viselkedett, hányasra felelt. Régebben lelkiismeretesebbek voltak a szülők, jobban jöttek segíteni az iskolának. Végül is a társadalmi presztízse leértékelődött a szakmának. Nem vesztette el még a viszonylag kedvező megítélését, de azért már nem a régi fényében tündököl.

– *Mi az oka ennek?*

– A pénz. Nem lehet már ebből a szakmából sem annyi pénzt kihozni, ez már nem egy aranybánya. Ettől lényegesen jobb pénzkereseti lehetőségek vannak. Hogy nem lehet megélni belőle, az azért nem igaz. Sokan nagyon jól megélnék belőle, de főleg azok, akik nem a javításból élnek, hanem a kereskedésből. Mert ugye autót eladni nyereséges. Mert ha egy autókereskedés 100.000 forint kedvezményt tud adni egy autóra, és neki még úgymégyis megéri eladni, akkor nekem senki ne mondja, hogy az a veszteségeből él. De egy szerelő effektíve a munkáját fekteti be. Mert a gépkocsieladásban mi az effektív munka? Kitalálta, volt pénze, volt tőkéje, megépítette a szalont, és akkor fut a szekér. Az autószerelőnek hoznia kell a színvonalat, hogy hozzá járjanak az autósok, és viszonylag kedvező áron kell futtatnia, mert ugye teltett a szakma, és ha valahol aláígérnek, akkor odaviszik az autót. A harmadik oldal az, hogy szegények az emberek. Inkább nekiállnak otthon barkácsolni, lehet hogy életveszélyes, amit csinálnak, de olcsóbb. Mert ez is olyan, mint a futball, hogy mindenki ért hozzá. Ezek a szervízek, akiknek jól megy, mind luxusautókkal aratnak, azzal operálnak. Ezek nem vállalják el a Trabant javítását, vagy a Wartburg, vagy a Dacia, vagy a Lada javítását. Ezek ugye a szegények autói. Volt itt valamelyik nap egy BMW, ötezeres motorral. Ha azt elviszi a szakszervízbe, átnézik, letesztezik, máris fizet tizenötezer forintot, alaphangon. Pedig egy segédmunkás is le tudja tesztezni, mert rááll a diagnosztikai csatlakozóra, leírja az adatokat és azt mondja, hogy a gyári értéknek megfelelő. Már egy Opel revíziója is belekerül tíz-húsz ezer forintba. A BMW lényegesen nagyobb értékű autó, tehát akkor a revízió is többbe kerül.

– *Milyen technológiai változások voltak, mióta elkezdte a szakmát?*

– Az eszközeink nagyon sokat fejlődtek, amint maga az autóiipar is. Én hetvenhatban végeztem, ha akkor valaki Ladával ment, az volt a csúcstechnológia. Azóta nagyot változott az ország. A 600-as Mercedes is tömegesen megjelent Magyarországon. Előtte ilyen Mercedest csak a tévében láttunk, amikor a követségi

fogadásokat mutatták. Persze sokat fejlődött a háttérpar is, de én azt mondom, hogy Magyarországon most a háttérpar elmarad a technikától. Az autó előttünk jár, mi most csak követjük.

– *Hogyan változtak a munkaerő-piaci viszonyok?*

– Amikor én végeztem, autószerelőnek elhelyezkedni nem volt gond. Viszonylag jó keresettel, könnyen el tudott helyezkedni az ember. Ha a szomszédnak, barátának egy kis javítást is végzett, ha nem is pénzért, hanem kéz kezet mos alapon, egész jól meg tudott élni. A mai világban ez egy kicsit megváltozott. Tele van autószerelőkkal az ország, és inkább a kvalifikáltabbakat keresik, tehát a kezdőknek nagyon nehéz dolguk van. A mi iskolánkban végző diákok még mindig élveznek némi előnyt, mert van nimbusza az iskolának. De évvégeken már egyre kevesebb gyereket kérnek. Ezelőtt két osztály végzett és nyolc-tíz gyereknek tudtunk helyet ajánlani. Most egy osztály végez, és kettőnek ajánlunk, de azért még mindig keresik a gyerekeinket. Mi egy jó alapképzést adunk, elméleti szinten nagyon jól tudják a dolgokat, és könnyebben lépnek. A szakmunkásképzésben azokat a típusokat, amik a gyakorlóhelyen megfordulnak, nagyon jól ismeri a gyerek, de ha más területre kerül, akkor esetleg meglepődik.

– *Hogyan változott a képzés?*

– A munkaerő-piaci változást annyiban követte, hogy csökkent a felvett gyerekek száma, de ez az autószerelő szakma nimbuszát nem fogja visszaállítani. Ehhez nagyon sok pénz kellene, nagyon sok beruházás, és nagyon korszerű, szép műhelyek, ahol megfelelő technikai háttér áll rendelkezésre. Meg az, hogy az emberek gazdagabbak legyenek, mert akkor meg tudnák fizetni ezeket a drága vizsgálatokat és ellenőrzéseket.

– *Hogyan változott a képzés finanszírozása?*

– Csökkent. Lehet, hogy a forintértéke fokozatosan növekszik, de a reálértéke csökkent. Többek között megszűntek a nagyobb cégek, és a kisebb cégek akkora támogatást már nem tudnak nyújtani. A szakképzési alap pedig egy eléggé megfoghatatlan dolog. Bizonyos cégek, amelyekkel kapcsolatot tudunk kialakítani, átutalják az iskolába a pénzt. De én még azt is kétségbe vonom, hogy ezt mindenki megteszi. Mert elvileg kötelező lenne fizetni a szakképzési alapot, de nem biztos, hogy mindenki befizeti. Amit befizetnek, azt ugye országos szinten osztják szét. Ha most innen a megyéből valaki befizeti, akkor lehet, hogy egy dunántúli iskola kapja meg. Pedig ez a megye borzasztóan rá lenne szorulva, tehát nagy lenne az igény itt a tőkére. Itt van ez a két autógyár, Esztergom meg Szentgotthárd. Ezek is mind a Dunántúlra települnek. A mi területünk Csipkerózsika álmát alusza.

– *Milyen stratégiát követ az iskola?*

– Videofilm készül az iskoláról, viszik az általános iskolákba, levetítik, felvételi tájékoztató készül, küldik az iskolákba. Brigád összeáll, oktatástechnikus, tanár, meg gyerekek járnak az iskolákba, toborozzák a jelentkezőket. Az elmúlt évek felvételi anyagai összegyűjtve, kiadva, jelképes összegért megvásárolhatók, hogy tudják, mire készüljenek. Ezek mennek, de én végül is azt mondom, hogy a presztízs dönti el azt, hogy hova mennek a gyerekek. A presztízs meg attól függ, hogy mennyi pénzt lehet keresni a szakmával. A kereskedelmiben a 4,8-asoknak felvételit csinálnak, miközben ide alig jelentkezik 4,8-as tanuló. Vannak még most is jó képességűek, de több a gyengébb képességű.

– *A képzés színvonala hogyan változott?*

– Maga a képzés színvonala csak akkor változhat, ha új eszközt tudunk vásárolni. Itt most ugyanazt a váltót szerelik a gyerekek, mint öt évvel ezelőtt, és ugyanazt az indítómotort. Elméleti szinten biztos, hogy van változás, mert az injektoros képzést és az ABS-képzést is megjelent. Ez papíron megvan, de én hogy tanítsak a műhelyben VA-adagolót, ha nincs egy VA-adagolónk sem. Csak a hagyományos soros elrendezésű van. Hát most én abból hogy csináljak korszerű képzést. A BMW-n elektronikus adagoló van, ahol már a gázpedállal csak egy pótmétert nyom az ember, ott már nincs gáz-rudazat, bowden, meg ilyesmi. Az elektronika érzékel bizonyos dolgokat és úgy változtatja a töltésmennyiséget. Annak csak a cseréje kétszáz ezer forint. Hogy tudna az iskola ilyet venni. Mert nem elég, ha az ember egy tanfolyamon részt vesz, ahol komolyabban foglalkoznak ezekkel a dolgokkal. Olyan adagoló is kell, amit szerelhet a gyerek, mert ha csak megmutatom neki egy üvegen keresztül, az nem ér semmit.

– *Mi a véleménye a szakmunkásképzésről általában?*

– Annak ellenére, hogy nem sokat változott az öt év során, mégis erősödik. Tehát a követelményszint nagyon lassan, de azért emelkedik. Borzasztó sokat számítana, ha a szakoktatóknak csak a tananyaggal kellene foglalkozniuk, és nem nekik kellene javítani az eszközöket, nem nekik kellene az eszközök után járni, satöbbi. Részt vettünk egy továbbképzésen, Lucas Müller tartott Budapesten egy tanfolyamot. Olyan oktatótáblákat hozott, amire minden, ami az autóban van szépen fel volt rakva. Működött minden rajta. Bemutatta, kis gyújtójával melegeitette a lambda-szondát, mindent tudott az a kis berendezés. Kész, beviszi, és akkor tartja a foglalkozást. Nekem meg itt ki kell találnom a dolgokat magamnak. Itt ezt nekünk kell megcsinálni. Nekünk kell a gépeket karbantartani. Én járkálok utána, ha tönkrement a váltó, ha kevés a difi. Jelenleg már tisztítószert sem tudunk a gyerekeknek adni a gyakorlati foglalkozás végén. Egyharmad annyi tisztítószert kapunk, mint amennyi ideális lenne, hogy a gyerek rendesen megmossa a kezét. Hát akkor mit csináljunk? Nincs gázolaj, nincs benzin, azzal kell foglalkoznunk, hogy Sanyi, vegyél már benzint. Vagy ott van egy elektromos próbapad, be lehetne üzemelni, de nincs két akkumulátorra pénzünk. Pedig akkor már két próbapadon dolgozhatnának a gyerekek. Most egyszerre tíz gyerek áll sorban, hogy kettesével a próbapadra ráforogjon. Tehát, itt addig nem lesz változás, amíg az anyagok nem rendeződnek. Az iskolák többsége jelenleg Magyarországon mögötte kullog a kinti dolgoknak. Persze vannak kivételek, például Pesten is a Fáyban, van egy számítógépes benzinbefecskendezős hibaszimulátor. Olyan, hogy Volkswagen Passat GLS, oktatási célra használják. Úgy van megcsinálva a gép, hogy a csomagtartóba memóriaegységek vannak berakva, és a motoron elektronikus berendezésekből egy jó is, meg egy rossz is be van építve. Az oktató csak beprogramozza, hogy milyen hibát szimuláljon a motor. Beindítja a gyerek, és a motor döcögve megy, meg nem világít a lámpa, nem működik az ablaktörlő, nincs belső világítás, stb. A gyerekeknek oda kell menni és megkeresni a hibát. Ha megtalálta, és kijavította, akkor a gép kisimul, és megjavul. Na, ilyenből egy van az országban! Nem tudom, hány millióba került. Ilyen kirakatpolitikát szerintem nem kellene csinálni. Mert valóban az lenne a cél, hogy ide elérjünk, de nézzünk szét, hogy hol tart a képzés színvonala általában, és próbáljuk meg azt felemelni, ami nagyon lent van, és majd utána csináljunk kiemelkedőt, ha már egy jó színvonalon van az egész. Persze nagyon tetszett nekem is, de fel is háborított. Voltak ott olyan kollegák is, akik majdnem leköpködtek, mert náluk filléres gondok vannak, ott meg a milliók csakúgy röpködtek. Végül is ők azt mondták, hogy pályázaton nyerték el. De ha mi ugyanezre benyújtjuk a pályázatot, semmi esélyünk nincs. Az azért egy alapigazság, hogy az melegszik, aki a tűz mellett ül. Budapest, meg Nyíregyháza az nagyon nagy különbség, és nagy távolság. Eleve ritkán vannak ilyen pályázatok, és aki élelmes, az kap, aki fél, vagy nem mer pályázni, vagy nem is tud róla, az meg nem kap. Nálunk van most egy Lada, egy Dacia, egy Opel, meg egy Audi, ezek az oktatóautók. Motorok, amik ki vannak szedve, azok csak Ladák. Nekem az üzemanyagellátó-rendszereknél van egy Ifa-motorom, meg egy Rába-motorom, és kész. Kellene venni legalább egy Suzuki Swift-et egy Opelt, és ehhez a segédberendezéseket. Pénz, pénz, pénz, mondta Montecuccoli.

*(Az interjút Jávor Emese készítette)*

## NYOMDAIPARI TANMŰHELYVEZETŐ

*“Az öreg nyomdász szakik tartották bennünk a hitet”*

– *Miért és hogyan lett nyomdász?*

– Ebben az iskolában tanultam annak idején, 1961-től 1964-ig, magas-gépnymó mester szakmát. Azután a Glóbusz Nyomdában dolgoztam tíz évig, és utána, ennek most húsz éve, idekerültem oktatónak. Előtte szakmunkásként dolgoztam a szakmámban végig. Közben elvégeztem az iskolámat. Mivel elég nehéz körülmények között éltem, csak este tudtam tanulni.