

## **SZERETNI KELL DOLGOZNI**

### **AZ ÉV KECSKEMÉTI MESTERE SZABÓ JÓZSEF**

Szabó József 1975-ben kapta meg a mesterlevelet. 1981 óta dolgozik kisiparosként, később vállalkozóként a karosszerialakatos szakmában. 1985-ben már magáénak tudta a Kiváló Kisiparos Kitüntetés Ezüst fokozatát. 2005-ben lett Aranykoszorús Mester. 2014-ben megválasztották az Év Kézművésének. Idén megkapta az Év Kecskeméti Mestere Díjat, melyet augusztus 19-én, a Hírös7 Fesztivál megnyitó ünnepségen Szemereyné Pataki Klaudia polgármestertől vett át.

#### **- Mióta kötődik a Hunyadvároshoz?**

- Már 1985-ben megvettem a Ceglédi úton azt a telket, ahol a mostani műhely és lakóépület van, de csak 1993-ban költöztem először a Béke fasorra, ahol 11 évig laktunk. 1995-ben épült meg a jelenlegi műhely, s még tíz évbe telt, míg elkészült a jelenlegi többfunkciós építmény. A vállalkozásomat már valamivel hamarabb, a kilencvenes évek elején áthoztam a Kazinczy utcáról a Liszt Ferenc utcára, mert nagyon tudatosan készültem az idetelepedésre. Az érzelmi kötődésem még ennél is régebbi, hiszen testvéreim, rokonaim élnek ebben a városrészben, ami mindig is nagyon tetszett nekem.

#### **- Hogyan tanulta ki a szakmát?**

- Középiskolásként a 607-esbe jártam, de ez a mai épület akkor még nem volt kész. A Kálvin téren kezdtem a hároméves emeltszintű géplakatos szakma elsajátítását. Ezt követően két év alatt letehettem az érettségit is, ami abban az időben nagy dolog volt, de mindenképpen törekedtem rá, mert jeles volt a bizonyítványom. 1971-ben, ahogy leszereltem, már autójavítással kezdtem foglalkozni. Három év szakmai gyakorlat után szereztem meg a mesterlevelet karosszerialakatosként. Utána az AFIT-nál dolgoztam hét éven át, az utolsó négyet már vezetőként. Akkor a legmodernebb technikát ott lehetett elsajátítani, s nem sok idő múlva már tanulóim is voltak, ahogy később is mindig. A 35 vállalkozóként eltöltött év alatt a mostani a 68. tanulóm. Folyamatos szerződéselem van a szakiskolával, és kapcsolatban állok a Nemzeti Szakképzési Hivatallal, amelynek akkreditált képzőhelyeként látom el ezt a feladatot. A lehetőségeknek köszönhetően többször jártam német és svájci munkahelyeken, ahol gyakorlati tapasztalatokat szereztem. 1983 óta részt veszek a mesterképzésben is. 1987-ben a karosszerialakatos mestervizsga-bizottság elnökének választottak, amire máig érvényes megbízásom van. Ezeket a feladatokat a Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara szervezi magas színvonalon, melynek már húsz éve tagja vagyok.

#### **- Hogyan változott a szakma az elmúlt évtizedek alatt?**

- Teljesen átalakult, ahogyan maga a karosszéria is, amiben ma már a könnyűfémszerkezetek és a műanyag játsszák a főszerepet. Utóbbiból van vagy százféle. A hetvenes években az 500-as Trabantokon kívül a legtöbb autó, a kétütemű Wartburg, a Skoda, a Moszkvics, a Warszawa még fémből volt. Kelet-európai viszonylatban a Lada számított csúcstechnikának. Idővel nőtt a nyugati autótípusok aránya, ami komoly fejlődést és új

kihívásokat eredményezett a javítás területén is. A szakmánk átalakult, de az odafigyelés, a szakértelem, a jószándék és a precízég ugyanúgy követelmény ma is. Azt vallom, hogy „rend a lelke mindennek”. Nagy családban nőttem fel, és ez a mondás sokszor elhangzott mint követelmény. Az sem változott az idők folyamán, hogy szeretni kell dolgozni. Anélkül nem megy semmi, csak ideig-óráig. Ha pontosan akarok válaszolni, sokkal nehezebb ez a szakma most, mint amikor még elég volt egy szerszámos láda, egy hegesztőkészülék és egy kis kezűesség ahhoz, hogy valaki jó munkát végezzen. Ma számos új előírásnak kell megfelelni, s ez a tevékenység komoly felszereltségű műhelyt, folyamatos fejlesztést igényel. Ezért is vannak már nagyon kevesen azok közül, akikkel annak idején együtt kezdtük. Másfelől nem tudja végezni ezt a szakmát az, aki az alaptantárgyakat illetően nem a legjobbak közül való. Matematikára, fizikára, kémiára, jó anyagismeretre, beható gyártásismeretre épül az a technológiai tudás, amivel meg kell oldanunk az aktuális javítási feladat. Bár személy szerint a tanulóimmal elégedett vagyok, küzdünk azzal, hogy alacsony tanulmányi átlaggal kezdik tanulni ezt a nagy kihívást jelentő szakmát. Ösztönző számukra, hogy a jól teljesítőket elviszem a Szakma Kiváló Tanulója Versenyre, ahonnan nem is egyszer hoztunk már el országos második helyezést.

**- Milyen igény van ma a gépkocsik külső javítására?**

- Egyre kevesebben vannak, akik erre pénzt tudnak áldozni. Ha megkérdezik tőlem, milyen márkájú autót javaslok, azt mondom, mindegyik autó jó, amelyiket szakszerűen karbantartják. Megfordul nálunk olyan jármű is, amelyiknek már a keze-lába lóg, szét akar esni, de még mindig hajtják. Van egy másik réteg, akiknél viszont nem számít a pénz, de azok inkább újat vesznek, vagy a márkaszervizbe viszik. Hét évig végeztem én is a Peugeot karosszéria javítását alvállalkozóként, ahol igen magas követelményeknek kellett megfelelni. Nehezen lehetett lépést tartani az ehhez szükséges fejlesztési elvárásokkal. A nehézségek ellenére elégedett lehetek. Tanulóimnak több mint fele megmaradt ebben a szakmában a megye különböző településein, s két kecskeméti nagyvállalkozó is van már köztük.

*Kada Erika interjúja  
Megjelent 2016. 09. 22-én Kecskeméten  
a Hunyadvárosi Hírmondó IX. évfolyam 17. számában*