

A vasútforgalmi középiskolai képzés története 1953-tól napjainkig

- A legfontosabb dátumok:
- **1953** Vasútforgalmi technikum
- **1968** Közlekedési Szakközépiskola Vasútforgalmi ágazat
- **1979** Vasútforgalmi Szakközépiskola
- **1985** Közlekedésgépészeti szak vasútüzemi ágazat

1996 Érettségire épülő 2 éves OKJ
képzés: Vasútüzemvitel ellátó

2006 Modulrendszer bevezetése
Érettségire épülő 2 éves OKJ képzés a
vasútüzemvitel- ellátó szak három önálló
ágra felosztása: Forgalmi szolgálattevő,
Vasúti árufuvarozási pénztáros, Vasúti
személyfuvarozási pénztáros
Új fogalmak: elágazás, részszakképesítés,
ráépülés

2012 Ismét visszajött a 4+1 évfolyamos képzés, a középiskola négy éve alatt az OKJ két éves képzés első évének tananyagát kellett oktatni, de a hét képzési szakra készített közös tananyaggal.

2016 A vasútforgalmi képzés tananyagát megreformálták: kimaradt a pénztári rész és helyette a 19/2011 (V. 10) NFM rendelet szerinti forgalmi vizsga tananyaga került.

1953 Vasútforgalmi technikum

Előzmények: A Minisztertanács 1950. évi 40. számú törvényerejű rendelete létrehozta a technikumokat az ipari, mezőgazdasági, közgazdasági gimnáziumok helyébe. A rendelet az induló ötéves terv igényeinek megfelelően azért döntött így, hogy fejlődő iparunk megfelelően jólképzett, **általános műveltséggel és önálló kezdeményező erővel rendelkező technikusokat** neveljen és a felsőbb műszaki tudományokra előkészítsen.

A technikumokban a felvétel vizsga alapján történt, a tanulmányi idő 4 év volt.

Jelentős helyet kapott a gyakorlati képzés, amely az iskolai műhelyekben, vagy bázisüzemben folyt. Az 1951. évtől szakirányításuk a szakminisztériumokhoz került. Az előzőek következményeként a szegedi iskolát a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya hívta életre, az I./3 Szakosztály 8/15/1953./I/3. számú rendeletével.

Ez a hír először a Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja 1953. évi 23. számában jelent meg. "A szegedi MÁV Fiúnevelőintézetben folyó évi szeptember hó 1-jén megnyílik az ország első vasutas középiskolája, a Vasút Forgalmi Technikum." A Vasúti Főosztályt az iskola létesítésekor az a meggondolás vezette, hogy ezen a módon jobban biztosíthatók a minőségi káderképzés feltételei és lényegesen előnyösebb ez a képzési forma az addigi tanfolyami kiképzésnél.

Szeged — Máv. nevelő és tápintézet



Egy hallgató kiképzése 16 hónapos bentlakásos tanfolyamon 30-35 ezer forintba került, a négy éves technikai képzés egy főre jutó 6-7 ezer forintjával szemben.

A következő hivatalos közlés ugyancsak a MÁV Hivatalos lapban jelent meg: Az 1953. évi november 6-i számban kiadott I./181/ 1953.- I./3. A számú rendelet, amely a Vasúti Főosztály Felügyelete alatt működő vasúti szakirányú technikumok feladatát, szervezeti és működési szabályzatát a következőkben határozta meg:

"A technikumok feladata a Magyar Államvasutak és a Vasúti Főosztály felügyelete alatt működő MÁV üzemi vállalatok munkaerő szükségletének megfelelően biztosítani a jól képzett középkéadereket a pályafenntartási, a vontatási, továbbá a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat területén. A Vasúti Főosztály felügyelete alatt működő technikumok, mint önálló MÁV szolgálati főnökségek felett a felügyeletet a Vasúti Főosztály az Oktatási Szakosztály útján gyakorolja."

A szövegben azért szerepel a szakirányú technikumok többes számban, mert a szegedi vasútforgalmi technikum után az 1953/54-es tanév végén a vasútépítő és pályafenntartási tagozat szerveződött önálló technikummá, a budapesti Rippl Rónai utcai épületben. Ezzel megszületett mint önálló technikum, népszerű néven a Pályafenntartási Technikum (PFT.) A vasútvontatási tagozat tanév közben kivált, és az is önálló technikummá szerveződött,

a Rippl Rónai utcából a VII., Damjanich utca 4. szám alá költözött és a Vasútgépeszeti technikum nevet vette fel. **E három technikum a MÁV számára hosszú időn keresztül megfelelő szakember-utánpótlást biztosított.**

1953-ban az első évfolyamra beiratkozott 179 tanulót 4 osztályban osztályonként heti 36 órában (összesen a négy osztályban heti 144 órában) túlnyomó többségében meghívott előadók oktatták, akik egyrészt a szegedi MÁV Igazgatóság szakelőadóiból, másrészt más középiskolák tanáraiból kerültek ki.

Az 1954/ 55-ös tanévtől már évfolyamonként öt osztállyal folyt a képzés (az első évfolyamra felvettek száma 200-250 között volt) ami lehetőséget adott mind a személyi, mind a tárgyi feltételek optimális kialakításához. Az iskola neve nemcsak Szegeden, hanem a tanulók révén lassan országszerte ismertté vált. Nyilván ennek köszönhető, hogy az 1955/56-os tanévben - az előző évek jelentkezéseit túlhaladva - már közel 400 tanuló kérte felvételét az I. osztályba.

Az Oktatásügyi Miniszter 8532-7/1954. sz. rendeletével írta a nyári termelési gyakorlatok rendjét. Az Oktatási Szakosztály a MÁV Hivatalos Lap útján egy általános rendelkezést adott a szolgálati főnökségek felé ezzel kapcsolatban. Ez foglalkozott az oktatás és nevelés kérdéseivel, a beosztással, ellenőrzéssel, beszámoltatással, stb. A tanulók a lakóhelyükhöz közeli állomáshoz lettek beosztva, illetve ha ez nem volt lehetséges, akkor menetkedvezményben részesültek, s egy közeli állomásra kerültek.

A nyári gyakorlat ideje 3 hét. Minden tanulónak munkanaplót kellett vezetnie az iskola útmutatása alapján. Ezt az útmutatást írásban kapták meg a tanulók. Ugyancsak írásban kapta meg - az illető állomás is - azokat a fő feladatokat, amelyeket el kellett végezniük. Az állomásvezetők, szolgálattevők számára az iskola minden tanulóról külön-külön írásbeli jelentést küldött, amely kitért, elsősorban a szakmai tárgyra, valamint a tanuló magatartására, hozzáállására.

A vasút szerepe az ország életében meghatározó volt, „a vasút állam az államban”, jól megfogalmazott jövőképpel, nagy volt a képzett munkaerő-szükséglete, volt pénze és politikai befolyása. **Képes volt az iskoláit felszerelni, a gyakorlati képzéshez minden feltételt biztosítani.** Mérnök-tanárait, szakoktatóit anyagilag is megbecsülte, ugyanazok a kedvezmények illették meg őket, mint a vasút dolgozóit (ingyen utazás, tüzelőjegy, egyenruha, MÁV kórház, szanatóriumok stb.).

E három technikum (vasútforgalmi pályafenntartási és gépészeti) 1968-ig kiváló szakemberek ezreit képezte ki.



A levelező oktatás a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsának 1055/1953. számú határozata alapján 1953. október 14-én kezdődött ünnepélyes megnyitóval. A gyakorlati munka, a későn kapott engedélyezés folytán novemberben kezdődött el 110 fővel. A jelentkezők az ország minden részéből verbuválódtak, legtöbben a Budapesti Igazgatóság területéről /44 fő/, legkevesebben a Szombathelyi Igazgatóságtól /7 fő/. Az ország mind a 19 megyéje "képviseltette" magát.

A képzés ideje ugyanannyi, mint a nappali tagozaton: 4 év. Mivel ugyanazt a végbizonyítványt adja, - érettségi és technikai oklevél - így a tantárgyfelosztás is azonos volt. A hallgatók havonta felváltva konferencián, illetve konzultáción vettek részt. /Konferencia: tanulmányi beszámoló és tanulmányi ellenőrző foglalkozás. Konzultáció: csoportos iskolai foglalkozás, valamint lehetőség írásbeli /röpdolgozat/ elvégzésére is./

A foglalkozások Szegeden és Budapesten zajlottak szombat és vasárnap. Minden alkalommal lehetőség nyílt korrepetálásra, amely tantárgyanként külön korrepetálási órarend szerint folyt.

A Vasútforgalmi Technikum vezetése és tanári kara kezdettől fogva szívügyének tekintette a tanulók iskolán, illetve tanítási órán kívüli nevelését. Az iskola ének- és zenekara, tánccsoportja és színjátszói rendszeres munkát végeztek.

1968 Közlekedési Szakközépiskola Vasútforgalmi ágazat

Ennek lényege, hogy két ágazata volt a vasútforgalmi és az autóforgalmi. Az első két évben szinte azonos tantárgyak voltak és csak a harmadik osztálytól kezdődött a speciális szakképzés. A szegedi iskola hegemoniájának véget vetett az a tény, hogy Budapesten, Győrött, Dombóváron, és Miskolcon, is elkezdődött egy-egy osztállyal a Közlekedési Szakközépiskola vasútforgalmi ágazatán a képzés.

Az 1969/ 70-es tanévben a debreceni Landler Jenő Szakközépiskolában is elkezdődött a közlekedési Szakközépiskola vasútforgalmi ágazatán a képzés. Az 1973/74-es tanévben pedig Záhonyban kezdődött az első évfolyamon egy osztállyal a képzés. Szegeden az 50-es és a 60-as évekre jellemző 1000-1200 fős túljelentkezés olymértékben lecsökkent, hogy az évfolyamonkénti öt osztályos képzés az évek során egy osztályra csökkent le.

A 2016/ 2017-es tanévre Szegeden már csak egy csoportban folyik a képzés a 13. évfolyamon 8 fővel, a 14. évfolyamon pedig 4 fővel.

1974 júniusában a vasutas iskoláknak – a **Tanács Törvény** értelmében – közvetlen felettes hatósága Budapesten a Fővárosi Tanács Szakoktatási Osztálya, vidéken pedig a megyei Tanács lett. A Közlekedési és Postaügyi Minisztérium (KPM) már csak a szakmai képzés feletti ellenőrzést gyakorolta.

Az addig vasúti létszámban lévő szaktanárokat úgy tudták rávenni arra, hogy átmenjenek a tanácshoz és továbbra is oktassanak, hogy a MÁV illetmény nélküli szabadságra engedte őket a belföldi utazási kedvezmények meghagyásával.

1978 szeptemberétől elkezdődött a vasútforgalmi középiskolai képzés a hatvani Közgazdasági és Közlekedési Szakközépiskolában, ahol a képzés 1995-ben megszűnt és átkerült a hatvani Damjanich Szakközépiskolába, ahol 2002-ig volt képzés.

1979 Vasútforgalmi Szakközépiskola

Előzmény: 1978-ban az Oktatási Miniszter a 129/1978. /M.K. 15./ OM számú utasítására az 1979/80-as tanévtől a vasútforgalmi képzés ismét önálló lett Vasútforgalmi Szakközépiskola néven. A képzés legfőbb vívmánya az volt, hogy a gyakorlat **szaktárgyi** lett és **elmélet-igényes**nek minősült. Ez konkrétan azt jelentette, hogy nem műhelyi gyakorlat volt, hanem az elméleti órán tanultak példák, feladatok útján való **tantermi keretek közötti** elmélyítésére volt lehetőség.

Az elméletigényesség pedig lehetővé tette, hogy ugyanazon szaktanár taníthatta az elméletet és annak tantárgyi gyakorlatát. Mind az elméleti, mind a gyakorlati ismeretanyag összeállításakor, sőt a követelmények meghatározásakor is figyelembe vették a tanulók életkori sajátosságait, az eddigi tapasztalatokat, továbbá a szakmai igényeket is, melyek a vasútüzemi munka sajátosságai miatt a „közös szolgálat”-ot célozták. Az általános tantervi rendelkezésekben többek között az alábbiak olvashatók:

„A szakközépiskolában tanított tantárgyak tartalmának és az ott folyó nevelő- oktató munkának ki kell alakítania a tanulók **felelősségérzetét** és **kötelességtudatát**, a **közszolgáltatának óhaját** és az arra való felkészültséget. Fel kell ébreszteni a tanulóknál a tudásvágyat, a tanuló- és **dolgozótársak iránti megbecsülést** a társadalmi elvárások tiszteletét.” Ezen gondolatok gyakorlati megvalósítása a **hivatásszerű eredményes** vasúti szolgálat végzéséhez a mai napig nélkülözhetetlenek.

1984-ben a székesfehérvári Ybl Miklós Szakközépiskolában is elkezdődött a vasútforgalmi szakember képzés, amely már 1994-ben be is fejeződött.

1985 Közlekedésgépészeti szak vasútüzemi ágazat

Előzmények: a művelődésügyi miniszter 26.345/1984. IX. sz. intézkedésével a képzés nappali tagozaton öt év lett.

A vasútforgalmi képzés elveszítette önállóságát azáltal, hogy a közlekedésgépészeti technikus szak vasútüzemi ágazata lett.

Az első két tanévben a vasútforgalmi ismeretekre áhítózó tanulók gépészeti ismereteket kaptak, mind az elméleti, mind az alapgyakorlatokon. (anyag és gyártásismeret, műszaki rajz, mechanika, gépelemek és ábrázolásuk előrajzolás, hajlítás, darabolás, fémek alakítása, forgácsolás, fémragasztás, lágyforrasztás, szerelési gyakorlatok stb.)

Az eddigi négy évre elosztott speciális szakmai tananyagot a III.-V. évfolyamokra zsúfolták össze.

A tantárgyak jól bevált neveit is meg kellett változtatni, hogy a képzés megmaradhasson és a technikai elvárásoknak is megfeleljen. Pl. új tantárgy név lett : **Távközlő és biztosítóberendezések üzemeltetése** holott egy forgalmi dolgozó sohasem üzemeltette ezeket, legfeljebb csak kezelte, vagy a **Vasúti teherkocsik szerkezete és üzemeltetése** itt sem az üzemeltetésről volt szó, hanem a teherkocsi irányításáról stb.)

A szakközépiskola negyedik osztálya után közismereti tantárgyakból érettségi vizsgát tettek a tanulók; akik felsőoktatási intézményben akartak továbbtanulni, azok elmentek és ott folytathatták tanulmányaikat, mások az ötödik év elvégzése után technikai képesítő vizsgát tettek.

E képzési formának volt pozitívuma is mert a **MÁV a technikai végzettséget forgalmi és kereskedelmi szakvizsgának ismerte el.**

1985. szeptember elsején indul meg az újszászi Gimnázium és Műszaki Szakközépiskolában vasútforgalmi ágazaton a képzés amely azóta is folytatódik.

1986-ban a szombathelyi Savária Szakközépiskolában kezdődött el a vasútforgalmi képzés és már 1998-ban be is fejeződött.

1987-ben a békéscsabai Kemény Gábor Szakközépiskolában is elkezdődött a vasútforgalmi képzés, de 1995-ben már be is fejeződött.

1996-ban az érettségire épülő 2 éves OKJ képzéssel új időszámítás kezdődött a vasútforgalmi szakképzésben.

Előzmények: A szakképzésről szóló 1993. évi LXXVI. Törvény; 3. § (1) Az állam által elismert szakképesítéseket az Országos Képzési Jegyzék (a továbbiakban: OKJ) tartalmazza. 12/1996. (XII. 29.) MüM rendelet
Az 1996. évi OKJ jegyzékben az 51 7001 02 szakképesítési azonosítószámon a Vasútüzemvitel-ellátó képzés található.

1996-tól az OKJ tartalmazza az ISCED-nek megfelelő képzési szintek rendszerét. A szintek bevezetése egy Európa konform, jobban áttekinthető és rendszerező képzési jegyzék kiadását eredményezte. 2001-től szakmacsoportos rendszerű.

A középiskolai szakmai képzés az érettségi utáni időszakra (2 év) zsúfolódott össze. **A tanulók a középiskola 1- 4. évfolyamán speciális szakmai képzést nem kaptak.**

2006 –ban újabb lényeges reformok érték a képzést, a modulrendszer bevezetésével.

Előzmény:

Mivel a MÁV ból az átszervezések és eladások eredményeként kivált az áru fuvarozás és a személyszállítás, az új igényeknek meg kellett az OKJ képzésnek is felelni. A vasútüzemvitel-ellátó képzés ennek megfelelően három részre oszlott: Forgalmi szolgálattevő; Vasúti áru fuvarozási pénztáros és Vasúti személyszállítási pénztáros.

Megszületett a rész-szakképesítés, az elágazás és a ráépülés fogalma és az ehhez szükséges képzési programok.

A vasútüzemvitel- ellátó képzés elágazásai a következők voltak: Forgalmi szolgálattevő, Vasúti árufuvarozási pénztáros, Vasúti személyfuvarozási pénztáros

A képzés rész-szakképesítései: a Forgalmi szolgálattevő képzésnél: vonat fel és átvevő

A vasúti árufuvarozási pénztárosnál a raktárnok
Vasúti személyfuvarozási pénztárosnál a jegyvizsgáló és a hálókocsikalauz.

2012-ben az OKJ átalakítása a kormány koncepcióval, illetve a nemzeti köznevelésről szóló 2011. évi CXC. törvény és a szakképzésről szóló 2011. évi CLXXXVII. törvény kiadásával összhangban történt.

Visszajött a 4+1 évfolyamos képzés, a középiskola négy éve alatt az OKJ két éves képzés első évének tananyagát kellett oktatni, de a hét képzési szakra készített közös tananyaggal.

2016 A vasútforgalmi képzés tananyagát megreformálták: kimaradt a díjszabási, pénztári rész és helyette a 19/2011 (V. 10) NFM rendelet szerinti forgalmi vizsga tananyaga került.

A középiskolai képzés végén (9-12.évf.) a váltókezelői munkakör ellátásához szükséges ismeretekkel kell rendelkezni, a 13. évf. ezt az ismeretet bővíti ki a forgalmi szolgálattevő tudásszintjére.

A legfontosabb dátumok:

1953 Vasútforgalmi technikum

1968 Közlekedési Szakközépiskola Vasútforgalmi ágazat

1979 Vasútforgalmi Szakközépiskola

1985 Közlekedésgépészeti szak vasútüzemi ágazat

1996 Érettségire épülő 2 éves OKJ képzés

2006 2 éves OKJ képzés modulrendszer 3 szakra bontás

2012 4+1 éves képzés: forgalom + pénztár

2016 4+1 éves képzés: csak forgalom

Iskolák

Szeged: Vasútforgalmi Technikum

Budapest: Közlekedési Szki

Győr: Bercsényi Szki

Dombóvár: Apácsai Csere János

Miskolc: Közlekedési Szki

Záhony: Közlekedési Szki

Újszász: Vasútforgalmi Szki

Debrecen: Közlekedési Szki 1969-1977-ig; 1980-2009-ig

Hatvan: Közlekedési Szki 1978- 1995-ig; 1995-2000-ig

Székesfehérvár: Vasútforgalmi Szki 1984-1994-ig

Szombathely: Vasútforgalmi Szki 1986-2002-ig

Békéscsaba: Közlekedési Szki 1987- 1995-ig

Képzési idő

1953-tól jelenleg is

1968-tól jelenleg is

1968-tól jelenleg is

1968-tól jelenleg is

1968-tól jelenleg is

1973-tól jelenleg is

1985-től jelenleg is

I., Akik ezekben az iskolákban tanultak és fontos vezető beosztásba kerültek, akikre büszkék vagyunk:

Szeged: Sípos István; Baráth Ferenc; Szabó András

Budapest: Matéczné Németh Ágnes; Kovács Ernő;

Vadász György; Sigulinszki Tibor

Dombóvár: Kövesdi Szilárd; Veszprémi László;

Miskolc: Kiss Gábor; Kavalecz Imre

Debrecen: Hadnagy Attila; Rusznák András

II., Osztályvezetők; Csomóponti főnökök,
állomásfőnökök, nagy állomásokon rendelkező
forgalmi szolgálattevők

Tanterv a kezdeti időszakban.

Tanítási órák száma

Duális képzés

Eredmények

Általános helyzet 1968 után

Színvonalcsökkenés okai

- széttagoeltság
- egy tanár, sokféle tantárgy
- egyre csökkenő vasúti támogatás

Eredmények

Javaslatok a jövőre vonatkozóan

**A vasút szerepe 9 - 12.-ig, 13 - 14.
évfolyamon**

**Egyértelmű tisztázása annak, hogy milyen
végzettség szerezhető**

Szubjektív

Köszönöm a figyelmet!