

Dr. HORVÁTH Csaba Sándor

A „vasúti tanfolyam” története mint a vasúti felnőttképzés első intézményesült formája

Magyarországon 1846-ban a Pest és Vác közötti vonal megnyitásával jelent meg a kor közlekedését forradalmasító eszköz, a vasút. Az új vívmány nemcsak a közlekedési szokásokat változtatta meg, hanem az élet szinte minden területére, így a gazdaságra, a társadalomra, a kultúrára, az oktatásra és a mentalitásra is komoly hatást gyakorolt. A vasút működtetése szakértelmet kívánt, amely megszerzése egy ideig nem intézményesült keretek között zajlott. Az eszköz expanziója azonban egyre több szakembert kívánt meg. A növekvő képzési igény szülte meg 1872-ben a – pesti Kereskedelmi Akadémián – intézményesült „*vasuti tanfolyamot*”, amely után majd 1887-től lesz vasúti tisztképzés Magyarországon. Jelen tanulmányban a vasúti tanfolyam rövid előéletét, létrejöttét, működését és megszűnését kívánom bemutatni korabeli források alapján.

A szervezett felnőttképzés a 18. században Nagy-Britanniából indult el. Az iparosodás új szükségleteket teremtett, amely egyik küldetése az írás- és olvasástudás bővítése volt. Ennek következtében informálisan szerveződő olvasóköri, kölcsönkönyvtárak hálózata jött létre. A 19. század közepe tájékán kezdődő népfőiskolai mozgalom a felnőttképzés intézményesülését tekintve egy mérföldkő volt. Az ipar rohamos fejlődésével és a kapitalizmus előretörésével a munkásmozgalmak is megjelentek. Mindezek lassacskán egyre több és jobb lehetőséget biztosítottak a felnőttek továbbtanulásához. (Zrinszky, 1995. 66-69. o.; Vehrer 2011. 85-86. o.) Ezen belül a technikai, közgazdasági, földrajzi, történelmi, matematikai tudás bővítése a vasút működtetésének alapszegmenseivé váltak, amely szakemberigénye folyton-folyvást növekedett mindenütt a 19. század második felében.

Az intézményes felnőttképzés előtti időszak a vasúton

A vasút megjelenése a munkaerőpiacon addig nem létező szakmai igényeket követelt, amelyekre a gyakorlatban valamilyen módon válaszolni kellett. A teljesen új szakmára intézményes keretek között sokáig nem lehetett Magyarországon felkészülni. Ennek következtében a kezdeti időszakban főként külföldi, vagy külföldön tapasztalatot szerzett magyar vezetők és beosztottak dolgoztak az ágazatban. A vasút műszaki és forgalmi működése sokszínű és különböző fontosságú munkahelyeket teremtett. A magánvasutak megjelenését követően azonban az ágazat egyre bonyolultabb belső vezetői-munkavállalói szintje a kiegyezés után kieroportította az egységesítést. A dolgozókat két kategóriába sorolták: hivatalnoki kar és szolgák. A személyzeti illetménytábla és a szolgálati szabályzat együttesen adott egy egész életre előre kiszámítható előmeneteli keretet. Az egységesített rendszer bevezetése azonban problémákat is szült. A pontos hierarchia kialakulása igényelte a betanulási, betanítási hálózat kialakítását is. Egyre inkább felvetődött a vállalatban belüli képzés, a tovább- és átképzés szükségessége, egyúttal a felnőttek oktatásának szervezett működtetése. (Majdán, 2008. 68-69. o.)

A vasút szakemberigényét – a külföldi képzések mellett – az állomásokon zajló nem formális képzésekkel lehetett kielégíteni. A gyakornokokat egy-egy állomási főnök mellé rendelték, és elvárták

tőlük, hogy a lehető legrövidebb idő alatt a megfelelő tudást átadják számukra. Ezt az ezzel kapcsolatos 1870-ben megjelent körözüvény is tökéletesen illusztrálja: „Állomási főnökeinktől elvárjuk, hogy törekedni fognak az állomássukra beosztott gyakornokokat a lehető legrövidebb idő alatt a szolgálatban kiképezni és a szükséges oktatást nyújtani...”¹ A szakmai képzést egy ellenőr felügyelte. A jelölt a gyakorlatban megszerzett tudás birtokában belső, szervezett vizsga keretében volt köteles tanúbizonyságot tenni szakmai érettségéről. A vállalaton belül rangfokozati előlépésekhez is ilyen belső képzések szükségeltettek. (Majdán, 2008. 70. o.)

A vasúti közlekedés személybiztonsági veszélyeztetésének megakadályozása és a forgalom lebonyolítása azonban az 1870-es években egyre nagyobb szakemberigényt kívánt már meg, amelyhez kifogástalanul kiképzett szakemberek kellettek. A körözüvénnyel elrendelt gyakorlattal viszont egyre több probléma jelentkezett. (Czére, 1987. 18-19. o.) A legnagyobb gondot az állomásfőnökök szerepe jelentette. Ugyanis, ha ők nem tudták, vagy akarták a gyakornokoknak átadni a kellő ismereteket, akkor ezen a szinten akadozott már a rendszer. Ezt egy következő körözüvény pontosan le is írta: „.....,ha ez az állomásfőnök részéről nem történik csak két eset foroghat fenn: vagy nem bír az illető állomásfőnök maga sem oly képességgel és ismerettel így saját tehetetlenségénél fogva nem képes másokat oktatni, vagy pedig fel van ruházva a szükséges ismeretekkel, de nincs jóakarata a gyakornokok kiképzésére. Nem bír kellő önbecséréssel arranézve, hogy az igazgatóságnak ezirányban intéseit figyelembe vegye.”² A gyakornokok szervezettebb képzésére a nagyobb magyarországi magánvasutak sem fordítottak kellő gondot. A Déli Vasút³ vonalain a személyzet oktatási rendszere például abszolút nem volt kiépítve. Az alacsonyabb szolgálati kategóriába tartozó személyzet gyakorlati jellegű kiképzését az állomásfőnökök végezték a szolgálati teendőket tartalmazó utasítások alapján. A korban jelentős vasúti hálózattal (Sopron–Nagykanizsa, Újszöny–Székesfehérvár, Buda–Nagykanizsa, Sziszek–Zágráb, Zágráb–Károlyváros, Barcs–Murakeresztúr) rendelkező társaság igényelte volna a magasabb szintű, szervezett oktatást. Csupán a szolgálati főnök előtt tartottak félévenként szóbeli vizsgákat, aki megállapította az eredményt és az igazgatóság részére erről jelentést küldött. Ott pedig tudomásul vették azt, és intézkedésekre nem igazán került sor. (Bujna, et alii, 2012. 46-47. o.) A Déli Vasútnál azonban mégis kialakult egy érdekes intézmény: az „oktató vizsga”. Az üzletigazgatóságba beérkezett jelentések, a baleseti ügyek tárgyalási anyagai és az ellenőrzési szolgálat adatai alapján megállapították azokat a problémákat, amelyek az utasítások nem kellő ismereteiből fakadtak. Ezt követően a forgalmi vagy kereskedelmi szakosztályok főtisztviselői bejárták a vonalakat és a személyzet minden tagjánál meggyőződtek arról, hogy az utasításokat mennyire alaposan ismerik. Amennyiben hiányosságot tapasztaltak, a helyszínen rövid „továbbképzést” tartottak. Új utasításnál és a biztosítóberendezések kezelésével megbízott szakemberek esetében is ezt az eljárást követték, de az utóbbinál megismertették a személyzettel a hibás kezelés üzleti, sőt büntetőjogi következményeit is. (Czére, 1987. 20. o.) A szervezett oktatás megjelenése előtti időszakról tehát elmondható, hogy a leendő vasúti szakemberek képzése helyben és gyakorlatorienáltan folyt az 1870-es évekig. Az oktatást illetően külön utasítások nem voltak, csak a teendőket tartalmazó körözüvények, körrendeletek. A vasúthálózat folyamatos és gyors növekedése és kapacitásának egyre nagyobb kihasználtsága azonban

¹ A m. kir. államvasutak üzletigazgatósága 5865. sz. 2323. VI. körözüvénye. Pest, 1870 június 20. In: Miklós Imre (1937): A magyar vasutak oknyomozó története. A legelső vasúttól – napjainkig. Budapest, (a továbbiakban: Miklós, 1937.) 576.

² A m. kir. államvasutak üzletigazgatósága 12.839. 858. I. sz. körözüvénye. Pest, 1871. augusztus 19. In: Miklós, 1937., 577-578. o.

³ A vasúttársaság neve kezdetben: Cs. Kir. Szabadalmazott Állami Lombard–velencei és Központi Olasz Vaspályatársaság, majd Császári és Királyi Szabadalmazott Déli Vaspályatársaság. In: Kalocsai Péter (2011): Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon 1867–1914. Vasi Múzeumbarát Egylet, Szombathely, 192. o. A szaktudományos munkákban általában rövidítve, Déli Vasútnak nevezik.

e módszer korlátait feszegette és az 1870-es években igényelte már a vasúti szakemberek intézményesült képzését.

A „vasuti tanfolyam” elindulása

Egyértelmű volt már az, hogy nem elegendő a gyakorlati oktatás, hanem az elméleti képzésre is szükség van, főként a vasúti végrehajtó szolgálat fontosabb munkafolyamatainak irányítását ellátó személyzet esetén. (Bujna, et alii, 2012. 49. o.) 1871 nyarán a *Vasúti és Közlekedési Közlöny*ben már lehetett arról olvasni, hogy a vasút jól képzett magyar tisztviselőket igényelne. Az ehhez szükséges vasúti tanfolyam mellett megfelelő műszótárt (magyar–német, német–magyar) is igényelt a szakma, amely egyet jelentett a magyar vezényleti nyelv bevezetésének igényével.⁴ A szervezett képzésre nem is kellett már sokat várni. 1872 elejétől⁵ vasúti szaktanfolyamra is lehetett jelentkezni. A képzés helyszíne a pesti Kereskedelmi Akadémia (Erzsébet tér 13.)⁶ volt, a legrégebbi magyar felsőfokú kereskedelmi végzettséget adó tanintézmény. A kereskedők alapították 1857-ben, és Kereskedelmi Testület fenntartásában működött jó ideig. Eredetileg általános műveltséget és kereskedelmi szakképzést adó, középfokú iskolának szervezték. Lewin Jakab igazgató regnálása alatt azonban speciálisabb képzések is az intézménybe kerültek, amelyek közül 1872-től a „vasuti tanfolyam”, 1883-tól a középiskolát végzettek egyéves szaktanfolyama és a keleti nyelvek tanfolyama volt a legjelentősebb. 1899-től alakult át akadémiává, és folyamatosan bővült az itt elvégezhető szakképzések palettája.⁷

A tanfolyam ötlete először Heimerle Ferenctől katonai és kereskedelmi iskolaigazgatótól származott. A mintát az 1871-ben, Bécsben megnyitott vasúti szakiskola szolgáltatta, ahol a tanítást hetenként 18 órában négy tanár végezte.⁸ Heimerle saját tanintézetében hasonló tanfolyammal próbálkozott, de ez végül a Kereskedelmi Akadémián teljesedett ki igazán.⁹ Ez Takáts Antal a m. kir. államvasutak ellenőre és tanár kezdeményezésére valósult meg, aki maga is részt vett a képzésben, és a vasutak magyarosodásában is elvülhetetlen szereppel bírt. (Miklós, 1937. 578. o.) A képzés célja, hogy megfelelő minősítéssel és általános műveltséggel bíró egyéneket neveljenek ki, akiknek a vasúti tisztség betöltéséhez megfelelő előismereteket, tájékoztatást és útmutatást nyújtanak. Egy-egy vasúti szaktanfolyam hat hónapig tartott, amelyből öt hónap volt az előadásokra, két hét pedig a vizsgákra. Az elméleti képzés szignifikáns részét jelentette az oktatásnak, ugyanis vasúti szállítási, forgalmi és távirati ismereteket is tanultak az érintettek. Esti formában történt a képzés heti 21 órában, mivel az előadások – az ünnep- és vasárnapokat leszámítva – heti háromszor 17 és 20, és további háromszor 16 és 20 óra között folytak (órarendet lásd mellékeltben). Az elméleti képzés mellett „gyakorlati kirándulásokat” tartottak pályaudvarokon a hivatalnoki teendők begyakorlása céljából. A Kereskedelmi Akadémia ideális helyszínül szolgált a képzéshez a felszereltségét és múltját tekintve.¹⁰ Az intézmény tanárai korábban is hozzászórtak már az idősebb korosztályok tanításához, így most sem

⁴ Őszinte szó a közlekedési miniszter urhoz. *Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny, egyszersmind Kereskedelmi, Ipari- és Biztosítási Lap* (a továbbiakban: VÉKK), 1971. július 13. 2. évf., 28. szám, 229-230. o.

⁵ Bár Czére Béla és az általam használt többi szakirodalom is 1871. szeptember 1-jéhez köti az első vasúti tanfolyam elindulását, én a forrásaimban – több ízben is – minden kétséget kizáróan a pesti Kereskedelmi Akadémiához köthetően 1872. november 11-én találtam, így ezt vélem autentikusnak.

⁶ Vasúti szolgálati szakiskola. *Vasárnapi Újság*, 1872. február 25. 19. évf., 8. szám, 98. o.

⁷ Budapesti Kereskedelmi Akadémia. In: Fináczy Ernő, Kornis Gyula, Kemény Ferenc (1936) (szerk.): *Magyar Pedagógia Lexikon* 1. Révai Irodalmi Intézet, Budapest, 264-265. o.

⁸ Vasuti tanfolyam és vasuti gyakornokok. *VÉKK*, 1872. január 11. 3. évf., 2. szám 10-11. o.

⁹ Visszapillantások az 1872.iki évre. *VÉKK*, 1873. január 23. 4. évf., 4. szám, 25-26. o.

¹⁰ Vasúti szolgálati szak-iskola. *Budapesti Közlöny* (a továbbiakban: BK), 1872. február 13. 6. évf., 34. szám, 271. o.; Rövid hírek. *Fővárosi Lapok* (a továbbiakban: FL), 1872. január 9. 5. szám, 22. o.; Prospectusa a budapesti kereskedelmi akadémiával összekapcsolva és a közlekedési m. kir. minisztérium felügyelete alatt álló, valamint ennek segélyezésében részesülő vasúti tanfolyamnak. In: Miklós, 1937. 579-580. o.

jelentett ez újszerűséget számukra. Az előadás nyelve főként magyar volt már a kezdeti időszakban is. A tananyagot a megszerzett tapasztalatok alapján négy csoportba szedték össze: 1. Általános vasúti rész, 2. Forgalmi és kereskedelmi szolgálat, 3. Közlekedési (műszaki, üzleti) szolgálat, Távírdaszolgálat.¹¹ A tanfolyam vezérlőbizottságának elnöke Weisz Bernát Ferenc kir. tanácsos lett. Az addigi vasúti tisztviselőkkel kapcsolatosan általánosan megfogalmazott vélemény volt, hogy mind az általános műveltségük, mind a számvetési ismereteik meglehetősen behatároltak. Az 1872. november 11-én induló tanfolyamra több, mint 100 ember jelentkezett, azonban hozzávetőlegesen felüknél matematikai, német nyelvi, illetve írási kompetenciájuk hiányos volt. Ennek eredményeként 57 fő nyert felvételt a tanfolyamra.¹² Egyre több helyen kapott publicitást a képzés, így számos korabeli újság is reklámozta (lásd a mellékeltben). A felvételnek követelményei is voltak: a vasutaknál már alkalmazásban lévő gyakornoknak vagy rendes tisztviselőnek kellett lenni, vagy valamilyen gimnáziumot, polgári iskolát, vagy kereskedelmi akadémiát jó eredménnyel kellett elvégezni, vagy olyan már 18. életévüket betöltött fiatalokat vártak, akik bár végzettséggel még nem bírtak, de a szellemi érettség megfelelő fokán álltak (felvételi vizsgán magyar és német fogalmazásból, mennyiségtanból, földrajzból és történelemből úgy teljesítettek, hogy az megfelelt a polgári vagy reáliskola négy osztályának elvégzésével megszerezhető tudással).¹³ A felvételi vizsga alól senki sem kaphatott mentességet. Az első kategóriába tartozó, tehát már a vasúton dolgozó jelentkezők tanfolyami díja 20, míg a másik két csoportba tartozóké 40 forint volt. Aki a képzés végén a vizsgát, amelyen részt vett a hazai vasutak testületének két küldöttjén kívül egy miniszteri biztos is, sikeresen teljesítette, azok vasúti tisztségeket minden további nélkül betölthették már.¹⁴ A képviselőház döntése alapján a vasúti gyakornok számára és a tanfolyam berendezésére 2000 forintot szavaztak meg,¹⁵ ezzel is támogatva a képzést. A megnyílt tanfolyam első vasúti szakvizsgáját 1873. április 29-én tartották. A beiratkozott 57 hallgatóból 22 jutott el a vizsgáig, akik közül mindenki sikerrel vette az akadályokat. Közülük szinte mindenki folyékonyan beszélt a magyar nyelvet, így végül a sajtóban magyar tanfolyamnak aposztrofálták a képzést.¹⁶ Egyúttal megfogalmazódott az igény egy következő elindítására is 1873 nyarától, és a női munkaerő vasúton való alkalmazására is a porosz vasúti minta alapján. A németeknél ugyanis a nőknek engedték, hogy a vasúton vállaljanak munkát, és ők „... megbízhatósággal és eredménnyel töltötték be helyőket,...” Ezzel kapcsolatosan a közmunka- és közlekedésügyi miniszter rendeltet is bocsátott ki 1873. június 13-án, de a közvélemény a vasúti munkát férfiasnak ítélte meg, nőket csak kiegészítő pozíciókban tudta elképzelni egyelőre.¹⁷

A vasutat érintő másik égető probléma is ezzel párhuzamosan érlelődött, ez pedig az ügyviteli nyelv megváltoztatása volt. Bár 1868-ban született már egy rendelet, amely a vasúti és hajózási vállalatoknál a magyar nyelv folyamatos behozatalát kötelezővé tette, de ez mégsem valósult meg az érintett vállalatok ellenállása miatt.¹⁸ 1872-ben a magyar tanítási nyelv kérdése a kezdeti időszakban komoly vita tárgyát képezte. Az Akadémia több kritikát is kapott e tekintetben, ugyanis egyetlen magyar tanára volt csak, és jó ideig magyar nyelvű könyv sem volt a könyvtárában. Így a nemzeti irány hívei a

¹¹ Előrajz a pesti kereskedelmi akadémián nyitandó vasúti tanfolyamnak. *VÉKK*, 1872. május 30. 3. évf., 22. szám, 190-191. o.

¹² Főiskoláink s a vasutak. *VÉKK*, 1872. április 4. 3. évf., 14. szám, 118-119. o.

¹³ Prospectusa a budapesti kereskedelmi akadémiával összekapcsolva és a közlekedési m. kir. minisztérium felügyelete alatt álló, valamint ennek segélyezésében részesülő vasúti tanfolyamnak. In: Miklós, 1937. 579-580. o.

¹⁴ A pesti kereskedelmi akadémián szervezendő vasúti szaktanfolyam. *Budapesti Közlöny Hivatalos Értesítője*, 1872. november 1. 6. évf., 251. szám, 3759. o.

¹⁵ Országgyűlési tudósítások. *BK*, 1873. február 20. 7. évf., 42. szám, 350-352. o.

¹⁶ A vasúti szaktanfolyam vizsgálata. *VÉKK*, 1873. május 8. 4. évf., 19. szám, 146. o.

¹⁷ A vasúti hivatalnokok kiképzésének a kereskedelmi akadémián s a nők alkalmazása. *VÉKK*, 1873. augusztus 7. 4. évf., 32. szám, 252. o.

¹⁸ A magyar államvasutak 1872-ben. *VÉKK*, 1872. április 18. 3. évf., 16. szám, 137-138. o.

germanizálás egyik fő elemének tartották az intézetet, amely a vasúti tanfolyamon is visszaköszönhet szerintük.¹⁹ Ugyanakkor megjegyzendő, hogy a számos német anyanyelvű, tanfolyamra járó hivatalnok képzése csak németül valósulhatott meg, amely mellett kiállt az Akadémia, és visszautasította a németesítéssel kapcsolatos vádakát. Ez volt a gyakorlat a holland, francia, belga, dán és orosz kereskedelmi akadémiákon is.²⁰ 1874-re végül sikerült elérni, hogy a magyar korona területén lévő valamennyi vasúti vállalat hivatalos nyelve a magyar legyen már.²¹ A magyarosítást elősegítendően több helyen is nyelvtanfolyamot tartottak, így például az erdélyi vasút piski állomásán, amelyen az egész vasúti személyzetnek részt kellett vennie.²²

A következő vasúti tanfolyamot végül 1873. november 17-én nyitották meg a Kereskedelmi Akadémián.²³ A tanítási nyelv már kizárólagosan is a magyar volt, és még a tandíjat is eltörölték,²⁴ csupán 5 forintos beiratkozási díjat kellett fizetniük a tanulóknak.²⁵ E tanfolyam záróvizsgáit 1874. április 16-án tartották meg és a 107 beiratkozott hallgatóból 51 maradt meg a végéig. Ez egyértelműen mutatja, hogy növekedett a képzés népszerűsége, amit a számok is alátámasztanak.²⁶ 1872-től 1874-ig folyamatosan növekedett a beiratkozott tanulók száma, majd innentől 1878-ig jelentős visszaesés tapasztalható. (Miklós, 1937. 579. o.)

1875-ben Takáts Antal egy röpiratot adott ki, amelyben felvetette a szükségességét annak, hogy a katonák közül is vegyenek részt páran a vasúti tanfolyamon. Háború idején ugyanis ennek a hadsereg is hasznát vehetné és az illető még pénzt is kereshetne belőle.²⁷ Ez is egy módja lett volna annak, hogy a képzésen részt vevők számát emelni lehessen, ugyanis 1875-től éles visszaesés volt ebben tapasztalható. Ezzel egy időben a vasúti tanfolyammal kapcsolatban már több kritika fogalmazódott meg. Céljuknak nem voltak képesek megfelelni, mert csekély számú szakembert tudtak csak kiképezni, és a kormány nem rendelkezett azokkal az eszközökkel, amellyel a hallgatók számát emelni tudta volna. Ez pedig a magyarosítás ügyét sem segítette így. Ugyanakkor a vasúttársaságok sem alkalmazták nagyobb előszeretettel az innen kikerülő tanoncokat, sőt a végzett ifjakat újabb vizsgák letételére és bizonyos gyakornoki idő letöltésére kötelezték. Így a korábbi „kormány-gyakornok”-rendszer szükségszerűen újra előtérbe került.²⁸ Ennek eredményeként 1875-ben Péchy Tamás közmunka- és közlekedésügyi miniszter a tanfolyam segélyezését – időlegesen – megszüntette az – 1873-as gazdasági válság utáni – államkincstár kedvezőtlen helyzetére is hivatkozva, és elkezdődtek a tárgyalások az intézmény pótlásával kapcsolatosan.²⁹ 1875-től a kormány már főként csak erkölcsi támogatását biztosította a Kereskedelmi Akadémián folyó vasút tanfolyamhoz, egyúttal kérték a képzőintézményt, hogy a korábbi be- és kimeneteli követelményeikből ne engedjenek.³⁰ A tanfolyam tehát egyelőre nem állt le, de veszített korábbi támogatottságából és népszerűségéből. Az oktatók megpróbálták mindent

¹⁹ Incompatibilitás. *VÉKK*, 1972. május 6. 3. évf., 23. szám, 197-198. o.

²⁰ A vasúti tanfolyam s a kereskedelmi akademia. *VÉKK*, 1872. július 20. 3. évf., 25. szám, 216-216. o.

²¹ A magyar nyelv mint hivatalos nyelv a magyar vasúti vállalatoknál. *VÉKK*, 1873. május 29. 4. évf., 22. szám, 169-170. o.

²² Magyar tanfolyam. *Protestáns Egyházi és Iskolai Lapok*, 1873. április 27. 16. évf., 17. szám 540. o.

²³ Vasúti tanfolyam. *VÉKK*, 1873. október 16. 4. évf., 42. szám, 406. o.

²⁴ Vasúti szaktanfolyam. *VÉKK*, november 6. 4. évf., 45. szám, 428. o.

²⁵ Vasúti szaktanfolyam. *VÉKK*, november 13. 4. évf., 46. szám, 430. o.

²⁶ A vasúti tanfolyam a budapesti kereskedelmi akadémián. *VÉKK*, 1874. április 23. 5. évf., 17. szám, 137-138. o.

²⁷ Vasúti tanfolyam katonák számára. *BK*, 1875. április 16. 9. évf., 86. szám, 2472. o.

²⁸ A közlekedésügyi miniszter ur felelete a vasutak ügykezelési nyelve tárgyabani interpellációirai. *VÉKK*, 1875. május 6. 6. évf., 18. szám, 141-142. o.; Még néhány szó a vasúti gyakornokok intézménye mellett. *VÉKK*, 1875. október 7. 6. évf., 40. szám, 312. o.

²⁹ A vasúti szaktanfolyamok beszüntetése. *VÉKK*, 1875. július 8. 6. évf., 27. szám, 214. o.

³⁰ Magyar vasúti igazgatók értekezlete. *VÉKK*, 1876. január 13. 7. évf., 2. szám, 12. o.

annak érdekében, hogy megmaradjon a képzés. Lintner Imre például *Vasutisme* címmel³¹ egy tankönyvet adott közre a vasúti szaktanfolyamon résztvevők számára.³² 1876-ban Péchy miniszter azonban felismerte, hogy szükséges a képzés és támogatni is kellene. Ennek értelmében megszavazta, hogy költségvetés „*a műszaki egyének kiképzésére és utazási ösztöndíjakra*” szánt tételéből legfeljebb 1500 forint legyen fordítható a tanfolyam segélyezésére.³³ Ezzel a költségvetésbe nem került konkrét tételként vissza a képzés, hanem csupán időlegesen, a fent megnevezett kategóriából kapott pénzt. Ez azonban csak időhúzásnak bizonyult.

1877-ben már csak 20 hallgató iratkozott be a képzésre, amelyből 13 végzett csupán.³⁴ Egyértelművé vált, hogy a „*vasuti tanfolyam*” rendszere csak rövid távon lehet működőképes. A nem önálló intézmény és az, hogy a képzésre vidékről, a magánvasutaktól kevés ember érkezett, lassan megpecsételte sorsát. Ugyanakkor vasút szakember-képzési igényei továbbra is csak növekedtek, amelyre megoldást kellett gyorsan találni.

1879-ben Wagner Gusztáv, a Tiszavidéki Vasúttársaság szolnoki műhelyfőnöke saját munkásai részére egy tanfolyamot indított. Célja volt, hogy a beosztottai a gőzmozdonyok felépítését, működését, természettant és számtant tanulhassanak. E továbbképzés a „*műszaki középosztály*” egyre növekvő hiányát próbálta meg valamelyest csillapítani lokális szinten. Ezzel Budapest mellett vidéken is megjelent egy olyan képzési forma, ahol a vasúton dolgozók – főként technikai – ismeretköreiket bővíthették.³⁵

Mindeközben a Kereskedelmi Akadémián folyó vasúti tanfolyam egyre keményebb kritikákat kapott. Megfelel-e a kor igényeinek? Többek szerint jelenlegi tanrendje és szervezete nem működőképes. A képzésen kevés tudást kapnak csak a hallgatók. A vasút történelméről abszolút nem esik szó, még a – fentebb említett – *Vasutisme* című könyv is meglehetősen felszínesen tárgyalja csak. Emellett a vasúti földrajz, a vasutak kezelése és számvitel sem jönnek elő.³⁶ A kritikusok szerint minisztérium által a képzés támogatására megítélt 1500 forint teljesen felesleg pénzkidobás. Ugyanis a tanfolyamot végzett gyakornokoknak a vasútnál szakvizsgát kell tenniük, így időpocsékolás csak annak abszolválása.³⁷ Ez is bizonyította már, hogy az 1872-ben indult tanfolyam által közvetített tudásanyag reformra szorul, együttal kijelölte már az 1880-as évekre a vasúti tisztképzés felé vezető utat.

Az 1880-as évek elején a folyamatos kritikák ellenére a vasúti tanfolyam tananyagában komolyabb változások nem történtek, és éves szinten változatlanul szervezett egyet a Kereskedelmi Akadémia.³⁸ 1883-ban már „*a felsőbb vasuti szakoktatás*” kérdéséről lehetett olvasni a *Vasúti és Közlekedési Közlönyben*. Ez a vasúti hivatalnokok szervezett, magas szintű képzését vetette fel, amelyre egyre nagyobb szükség volt már és, amellyel a tisztikar elfoglalhatná az őt megillető helyét a társadalmi hierarchiában. Az állomási főnökökre is kiterjedt ez az elképzelés, akik még szélesebb látókörral rendelkeznének új ismereteik által.³⁹

³¹ Lintner Imre (1876.): *Vasutisme*. Általános rész. A budapesti kereskedelmi akadémia vasúti szaktanfolyamának hallgatói részére több kútfő után. M. Kir. Közmunka- és Közlekedési Minisztérium, Budapest

³² Szakirodalom. *VÉKK*, 1876. október 5. 7. évf., 40. szám, 318. o.

³³ A közlekedésügyi tárcza költségvetése a pénzügyi bizottságban. *VÉKK*, 1876. november 2. 7. évf., 44. szám, 345. o.

³⁴ A budapesti kereskedelmi Akadémián nyitott vasuti tanfolyam. *VÉKK*, 1877. május 31. 8. évf., 22. szám, 177. o.

³⁵ Vegyések. *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*. 1879. 13. évf., 5. szám, 559. o.

³⁶ A vasuti szaktanfolyamról. *VÉKK*, 1879. október 1. 10. évf., 56. szám, 381.382. o.

³⁷ A vasuti szaktanfolyamról. *VÉKK*, 1879. február 12. 10. évf., 7. szám, 50. o.

³⁸ Iskolai értesítő. *FL*, 1881. július 8. 153. szám, 894. o.

³⁹ A felsőbb vasuti szakoktatás kérdéséhez. *VÉKK*, 1883. január 19. 14. évf., 8. szám, 69-70. o.

1884-ben már egy új vasúti tanfolyam felállítását támogatta Kemény Gábor közmunka- és közlekedésügyi miniszter.⁴⁰ Ez egyet jelentett azzal, hogy a korábbi, 1872-től a Kereskedelmi Akadémián működő képzés a haláltusáját élte, míg végül 1885-ben be is szüntették annak ellenére is, hogy az illetékes minisztérium továbbra is évi 1500 forinttal támogatta volna a képzést. A fő problémát a kevés hallgató jelentette, illetve az, hogy a gyakornokoknál sem a MÁV, sem a magánvasutak nem vették tekintetbe a tanfolyam elvégzését. Egyúttal felmerült az, hogy ha a kormány felügyelete alatt működne egy hivatalos szakképzés, akkor mindenkire nézve kötelező lenne annak elfogadása.⁴¹ Ezzel befejeződött egy időszak a vasúti képzés történelmében. Az 1872-től hivatalosan, a Kereskedelmi Akadémián szerveződő „*vasuti tanfolyam*” csak ideig-óráig tudta kiszolgálni az igényeket. Kellő támogatás és elfogadás hiányában népszerűsége hamar csökkent, ennek köszönhetően 1885-ben meg is szűnt. A közlekedési ágazat azonban nem maradhatott már (felnőtt)képzés nélkül, így nem kellett sokat várni a professzionálisabb, formális vasút tisztképzés megindulásáig.

1886-ban már kezdett körvonalazódni az új képzés. Baross Gábor akkor még államtitkárként a szívében viselte a kérdést. Egy szakbizottsággal együtt készítette el a tanfolyam szabályzatát 1886. december 21-én. Ennek értelmében a forgalmi és állomási hivatalnokok elméleti képzése a fő cél, amit a közmunka- és közlekedésügyi, a közoktatásügyi minisztérium és az összes önálló üzletgazgatósággal rendelkező hazai vasúttársaság képviselőiből felállított bizottság felügyelt. A tanfolyam tannyelve végig magyar, ugyanakkor mint nem kötelező tárgyak a német és a francia nyelv is bekerült a kínálatba. A kötelező tantárgyak: 1. Vasúti technológia, 2. Távirószolgálat, 3. Forgalmi szolgálat, 4. Kereskedelmi szolgálat, 5. Vasúti földrajz, 6. Vasútügy története, 7. Vasúti jog, 8. Kereskedelmi számtan és a vasúti könyvvitel, 9. Kereskedelmi áruismeretek. A tanév minden év szeptember 1-jén kezdődik és egy évig tart, ebből tíz hónap az előadásokkal, egy hónap a vasúttársaságoknál töltött gyakorlattal és egy hónap a vizsgákkal telt. A hallgatókat három típus szerint klasszifikálták: 1. nyilvános rendes hallgatók, akiket a vasúttársaság beírat egy ilyen tanfolyamra, vagy pedig önköltségen beiratkoznak egy ilyen képzésre. 2. magántanulók, akik már egy társaságnál dolgoznak és a vasútigazgatóság bejelenti őket a tanév elején vagy alatt záróvizsga letételére. 3. nyilvános rendkívüli hallgatók, akik dolgoznak már és a záróvizsga letétele nélkül pár, tetszés szerint kiválasztott tárgyat hallgatnak.⁴² Csak azokat a jelentkezőket vehették fel, akik a vasúti hivatalnokok számára szükséges elméleti tudásanyaggal (gimnáziumi, reáliskolai, kereskedelmi akadémiai, kereskedelmi iskolai, vagy ezekkel egyenértékű katonai intézeti, budapesti állami ipariskolai, kassai állami gépészeti ipariskolai, vagy hat éves polgári iskolai végzettséggel) bírtak, 18. életévüket már betöltötték és a vasúti szolgálatra testileg is alkalmasak voltak. Aki nem rendelkezett hasonló előképzettséggel, annak külön felvételi vizsgán kellett bizonyítania rátermettségét.⁴³ Az előkészítő bizottság abban is megállapodott, hogy 1889. október 1-jétől vasút szolgálatra csak olyan személyek alkalmazhatók, akik a tanfolyamon sikeres vizsgát tettek. További szakvizsgát már nem kellett tenniük a munkát adó vasúttársaságnál. A Budapestre felmenni nem tudó, szegényebb, vidéki hallgatók pedig a saját lakhelyükhöz közeli vonal egyik előre kijelölt helyén is vizsgázhattak. A tanfolyamot a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium éves szinten támogatta – a kezdeti időszakban 8000 forinttal⁴⁴ – költségvetéséből, míg a többi költséget a részes

⁴⁰ A közlekedésügyi miniszter. *Budapesti Hírlap* (a továbbiakban: BH), 1887. december 17. 4. évf., 346. szám, 196. o.

⁴¹ Vasuti szakoktatásunk. *VÉKK*, 1885. december 11. 16. évf., 144. szám, 1202. o.

⁴² Vasuti tisztképző tanfolyam. *BH*, 1886. október 22. 6. évf., 293. szám, 10. o.

⁴³ A vasuti tisztképző-tanfolyam. *BH*, 1887. július 11. 7. évf., 190. szám, 7. o.

⁴⁴ 317. Országos ülés. 1887. február 9. In: Az 1884–1887. évi országgyűlés Képviselőházának Naplója. XV. kötet, 67-73. o.

vasutak kilométer arányban viselték.⁴⁵ A képzés díja a nyilvános rendes és a rendkívüli hallgatóknak éves szinten 70 forint, magántanulóknak 10 forint, míg a vizsgadíj további 10 forint volt.⁴⁶

Baross Gábor akkor 1887 elején már mint közmunka- és közlekedésügyi miniszter benyújtotta a vasúti tisztképző tanfolyammal kapcsolatos törvényjavaslatát a képviselőházba.⁴⁷ Ezt végül a képviselőház pénzügyi bizottsága január 30-án elfogadta, majd a képviselőház március 1-jén helybenhagyta.⁴⁸ Ennek tükrében 1887. szeptember 3-án megnyitotta kapuját az első magyarországi vasúti tisztképző tanfolyam.

Ezzel lezárult és egyúttal újra kezdődött az intézményesült vasúti oktatás egy-egy időszaka. Az első ilyen képzés, a vasúti tanfolyam 1872-től működött a pesti Kereskedelmi Akadémián. Magánkezdeményezésre jött létre és valós igényeket próbált meg kielégíteni. A kezdeti pozitív fogadtatása és népszerűsége azonban hamar csökkent. Nemcsak az állami támogatás csökkenése, hanem a vasúttársaságok a képzés felé tanúsított egyre nagyobb közönye okozta az ellehetetlenülését. Egyértelmű volt, hogy szükség van valamilyen képzésre, azonban csak az lehetővé tette hosszú távon működőképes, amely az illetékes minisztériumokkal, a MÁV-val és a magánvasutakkal összehangolva tudott működni, és az általa közvetített tudás a kor kihívásainak megfelelt. Ennek eredményeként 1885-ben az első intézményesült vasúti tanfolyam megszűnt, és nem hamarosan helyébe lépett a később lényegesen sikeresebb, összefogottabb, támogatottabb vasúti tisztképzés 1887-től.

⁴⁵ A vasuti szakoktatásról. *Nemzetgazdasági Szemle*, 1886. 517-519. o.

⁴⁶ 70. a közmunka- és közlekedésügyi m. kir. minister által 8050. szám alatt helybenhagyott jegyzőkönyv, a vasuti tisztképző tanfolyam szabályzatának megállapítása tárgyában. In: Magyarországi Rendeleték Tára, 1887. 21. évf., Budapest, M. Kir. Belügyminisztérium, 1258-1268. o.

⁴⁷ Országgyűlés. A képviselőházból. *BH*, 1887. január 23. 7. évf., 22. szám, 178. o., Előterjesztés a vasuti szakoktatás újjászervezése s Budapesten egy vasuti tisztképző tanfolyamnak felállítása tárgyában. *VÉKK*, 1887. január 26. 18. évf., 10. szám, 121-122. o.

⁴⁸ A vasuti tisztképző tanfolyam ügye a képviselőház pénzügyi bizottságában. *VÉKK*, február 2. 18. évf., 13. szám, 153. o., Igazgatási szabályzat a vasuti tisztképző tanfolyam felügyelő bizottsága számára. *VÉKK*, 1887. április 6. 18. évf., 40. szám, 405-406. o.

Melléklet

2-1

A pesti kereskedelmi akademián szervezendő VASUTI SZAKTANFOLYAM.

A pesti kereskedelmi akademiánál f. é. nov. hó 11. hat óra tervezett szaktanfolyam nyílik meg, melynek tárgyát a vasuti üzleti szolgálat tanítása képezi. E szolgálat négy főágát az összes magyar vasuti igazgatók értekezletének javaslatai alapján kinevezett tanárok hétköznap délutáni 5—8 óráig fogják tanítani.*)

E szaktanfolyamba felvételnél:

- A vasutaknál már alkalmazásban levő gyakornokok vagy rendes tisztviselők.
- Valamely felgymnasiumot, felreáltanodát vagy keresk. akademiát jó sikerrel végzett fiatal emberek.
- A 18-ik életévet már meghaladt oly fiatal emberek, kik bizonyítványokkal ugyan nem bírnak, de a szellemi érettség oly fokán állanak, minőt a b.) alatt említett egyénekből várhatni.

E három osztályzat lármelyikébe tartozzék is valaki, a felvételi vizsgálat alól föl nem menthető.

A b. iratkozás november hó 5. és 6. délután 3 és 6 óra között a keresk. akad. mia igazgatósági irodájában (váci-utca és új utca szögletén) eszközölhető.

Az egész tanfolyamra fizetendő díj az a.) alatti osztályzatból jelentkező urak részéről 20 frtot a b.) és c.) alattiak részéről pedig 40 frtot tesz, és két egyenlő részletben előleg fizetendő.

*) A magy. vasuti igazgatók értekezlete, mely e tanfolyamot anyagi ügy, mint szellemi támogatásban részesíti, különösen azt határozta, hogy a vizsgálatok, melyek a vasuti igazgatók részéről kiküldendő megbízottak jelenlétében) az említett szaktanfolyam végén megtartatnak, pótolni fogják az eddig szokásban volt gyakornoki vizsgálatokat, és pedig oly módon, hogy mindazok, kik e vizsgálatot jó sikerrel letennék, a vasuti tisztségek betöltésénél egyenlő körülmények között minden egyéb jelenkező fölött előnnyel bírnak.

Kelt Pesten, 1872. october hó 30.-kán.

A ker. akademia igazgatósága.

(Reklám. Forrás: *Budapesti Közlöny Hivatalos Értesítője*, 1872. november 1. 6. évf., 251. szám, 3759. o.)

	5—6	6—7	7—8
Hétfő	szállítási szolgálat	közlekedési szolgálat	távirda-szolgálat
Kedd	"	"	általános szolgálat
Szerda	"	általános szolgálat	távirda-szolgálat
Csütörtök	"	közlekedési szolgálat	általános szolgálat
Péntek	általános szolgálat	"	távirda-szolgálat
Szombat	szállítási szolgálat	"	"

(Órarend. Forrás: *Előrajz a pesti kereskedelmi akademián nyitandó vasuti tanfolyamnak*. VÉKK, 1872. május 30. 3. évf., 22. szám, 190-191. o.)

Felhasznált források

Források

- Az 1884–1887. évi országgyűlés Képviselőházának Naplója. XV. kötet
- *Budapesti Hírlap* 1886–1887.
- *Budapesti Közlöny* 1872–1873., 1875.
- Fővárosi Lapok 1872., 1881.
- Lintner Imre (1876.): Vasutisme. Általános rész. A budapesti kereskedelmi akadémia vasúti szaktanfolyamának hallgatói részére több kútfő után. M. Kir. Közmunka- és Közlekedési Minisztérium, Budapest
- *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* 1879.
- Magyarországi Rendeletek Tára, 1887. 21. évf., Budapest, M. Kir. Belügyminisztérium
- *Nemzetgazdasági Szemle* 1886.
- *Protestáns Egyházi és Iskolai Lapok* 1873.
- *Vasárnapi Újság* 1872.
- *(Központi) Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1871–1887.

Szakirodalmak

- Bujna Kálmán, et alii (2012): 125 éves a vasúti tisztképzés 1887-2012. MÁV Zrt. Baross Gábor Oktatási Központ, Budapest
- Czére Béla (1987): A vasúti tisztképzés száz éve 1887–1987. MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet – Közlekedési Múzeum, Budapest
- Fináczy Ernő, Kornis Gyula, Kemény Ferenc (1936) (szerk.): Magyar Pedagógia Lexikon 1. Révai Irodalmi Intézet, Budapest
- Kalocsai Péter (2011): Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon 1867–1914. Vasi Múzeumbarát Egylet, Szombathely
- Majdán János (2008): A vasúti tisztképzés Magyarországon mint az élethosszig tartó tanulás intézményesített kerete. In: Acta Andragogiae et Culturae. 21. sz., Debrecen, 2008. 200-207. o.
- Miklós Imre (1937): A magyar vasutak oknyomozó története. A legelső vasúttól – napjainkig. Budapest
- Vehrér Adél (2011): Az idősödő társadalmak és a felnőttképzés kihívásai. Népesedés, humángazdaság és társadalmpolitika. A népesedés szociológiai és társadalom-gazdaságtani problémái a XXI. század elején. Comenius Oktató és Kiadó Kft. Pécs. (84-101.)
- Zrinszky László (1995): A felnőttképzés tudománya. Bevezetés az andragógiába. Okker Oktatási Iroda, Budapest