

# *A vasúti fékek oktatása és a fékoktató kocsi*



- ▶ Vasúti Féktechnika c. konferencia  
Budapest, 2018. december 05.

# Téma: A vasúti fékek oktatása és a fékoltató kocsi

- ▶ I. Hogyan kerültem kapcsolatba a fékoltató kocsival?
- ▶ II. Történelmi háttér
- ▶ III. A fékoltató kocsi bemutatása
- ▶ IV. Ehhez kapcsolódóan a fékoltatás bemutatása



# I. Hogyan kerültem kapcsolatba a fékóktató kocsival? 1.



# I. Hogyan kerültem kapcsolatba a fék oktató koccsival? 2.

Tömő Imre



Ungi József



# I. Hogyan kerültem kapcsolatba a fékóktató kocsival? 3.

## Megkezdődtek az oktatások a MÁV fékóktató kocsijával

Szocialista vasútnak a mozdony- és motorvezetők, a kocsivizsgálók, kocsikatosok és vonatási műszaki előadók légtekmeretainek növelése, valamint a vonatok üzembiztonságának fokozása céljából fékóktató-kocsi építteit. A fékóktató-kocsi a MÁV-nál használatos legfőbbrendű szerkezetének, működésének, kezelésének és karbantartásának oktatására szolgál.

A kocsit 4 tengelyes 36 tonna önsúlyú, 100 km/óra sebességre van engedélyezve, gyorsvonati fékkel van ellátva. Száma: 155. A kocsit közepén van az oktató terem. A kocsit egyik végén a fékóktatót iszt dolgozó, illetve hádfülkéje, míg a másik végén a konyha — ami egyáltalán a kocsikészítő hádfülkéje is —, valamint a zuhanyzó és a W. C. vannak elhelyezve. A kocsit villamosvilágítással, gőz- és villamosfűtéssel látták el.

Az oktatóteremben az egyik oldalon a következő fékalkatrészek vannak egymás mellett sorban elhelyezve.

1. Knorr-féle fékvezérlő az önműködő fékhez — kiegészítő légartériummal,
2. Fékvezérlő az kiegészítő fékhez.
3. Egyszerű kormányzelep Gz—Pz váltóval, segéd-légtartánnyal és fékhengerrel,
4. Knorr-féle gyorsműködésű kormányzelep G. P. váltóval, és fékhengerrel,
5. Kunze—Knorr tehervonati fékberendezés,
6. Hildebrand—Knorr fékberendezés,
7. Westinghouse f. tehervonati fékberendezés,
8. S. A. B. fékraudat-állító,
9. Fékóktató-modellék és falidbrák.

Mindenkét fékrendszerrel a fővezetékben a fékvezérlőartériumban és a fékhengerben a fékezés és az oldás folyamán előforduló légnyomásváltozások vizsgálatára feszmérők vannak felszerelve. A hallgatók részére összesen 32 db karosszék áll rendelkezésre, tehát egyidőben összesen 32 személy vehet részt a fékóktatóson.

Az oktatásokat hetenként, felváltva két kiváló fékóktatót iszt végzi, míg a kocsit rendszerben tartásához 2 kocsikészítő van beosztva, akik szintén hetenként váltják egymást. Tehát egyidőben a kocsiban 1 fékóktató és egy kocsikészítő teljesít szolgálatot.

A fékóktató-kocsival az ország összes nagyobb fűtőházában és a két műszaki kocsiszolgálati főnökségnél előre megállapított terv szerint tartják az oktatást. Egy-egy szolgálati helyen annyi ideig marad a fékóktató-kocsi, ameddig a fékóktatásra kötelezett összes dolgozó megjelent az oktatásokon. Az oktatások időtartama 2 óra és pedig az 8—10, 10—12 és délután 14—16 óráig tart.

A fékóktatóson a következők kötelesek megjelenni:

1. A fűtőházi mozdony- és kocsiszolgálatos műszaki előadók,
2. A vonatási műhelyi művezetők és a fékalkatosok,
3. A vezénylő-, a külső és az oktató mozdonyfelvizsgálók,
4. A mozdony- és motorvezetők, a mozdonyvezetői szolgálatot teljesítő segédkezelők,
5. A vonatási művezetők, a kocsivizsgálók és a fékóktató kocsivizsgálók,
6. A kocsit tartózkodási helyén levő Járóműjártató Üzemi Vállalatok VI., VII. és a MEO osztályok fék-rezortosai, a művezetők, fékalkatosok, a mérők és a vonatási mozdony- és kocsitárosok.

A fékóktatót tiszt a szolgálati helyeket 2 nappal előbb értesítik arról, hogy a fékóktató-kocsi melyik napon és óránban érkezik meg a területére és mennyi ideig tartózkodik ott. A fékóktató-kocsival végzendő oktatások terve

a következő: Ez év hátralévő hónapjaiban a fékóktató-kocsival a tervben szereplő összes fűtőházaknál egy ízben tartunk oktatásokat és a MÁV-nál használatos összes légfékberendezések, amelyek a kocsiba be vannak szerelve, ismeretudára kerülnek. A jövő évben a fékóktató-kocsi az országban 4 fűtőházban fog végezni. A fékóktatók tematikáját úgy állapítottuk meg, hogy a teljes anyag egy év alatt 4 részben kerüljön oktatásra, mert terv szerint 3 hónap szükséges ahhoz, hogy a fékóktató-kocsi mindegyik kijelölt fűtőházhoz eljusson. A fékóktató-kocsi csak néhány a fűtőházakon kívül fekvő kis fűtőházakhoz nem állhat ki. De a fűtőházak fékóktatására kötelezett dolgozóknak is meg kell jelenni a terv szerint kijelölt fűtőházaknál tartózkodó fékóktató-kocsi oktatásokon.

A fékóktató-kocsival az oktatások a budapesti fűtőházaknál kezdődtek. Azután a dunántúli fűtőházaknál, majd a miskolci, a debreceni és végül a szegedi igazgató-ságok fűtőházaival fejeződnek be.

A fékóktató-kocsinok oktatás közben a fűtőházaknál megfelelő mozdonyt kell kiállítani, amelynek a fékberendezések, működéséhez szükséges sűrített levegőt kell szolgáltatni és a fűtési idényben fűtenie kell. Az oktatási órákon kívül a kocsikészítők saját fűtési berendezésével fűtik a kocsit. A kocsit fűtését menet közben a vonatot továbbító mozdony végzi.

A fékóktató-kocsit a vonatási dolgozók, de különösen a mozdonyvezetők örömmel és megelégedéssel fogadták — mert a különféle fékrendszerek szerkezetét, működését és kezelését könnyebben és eredményesebben el-sajátíthatják és ennek következtében a vonatok üzembiztonsága fokozódik. Előnyös az is, hogy a fékóktató-kocsiban tartott oktatásokon nemcsak a mozdony- és motorvezetőknek, valamint a kocsivizsgálóknak, hanem a vonatási műhelyi és a járóműjártató üzemi vállalatokhoz tartozó fékalkatosoknak is meg kell jelenniük és ezáltal fékismereteik bővülnek.

Helyes az az intézkedés is, hogy a vonatási műszaki előadók, sőt a fékkel foglalkozó műhelyi műszaki vezetőknek is részt kell venniük a fékóktató-kocsiban tartott oktatásokon. Az érdeklődés olyan nagy, hogy a FEO tagjai, valamint a kocsikészítők bírák is megjelentek a fékóktató-kocsi oktatásokon.

Eddigi tapasztalataink az oktatásokkal kapcsolatban az, hogy egyes fűtőházak nem fordítanak elegendő gondot arra, hogy a fékóktatásra kötelezett mindegyik dolgozó részt vehessen az oktatásokon. Emiatt pl. a ferencvárosi és a Hámen Kató fűtőházaknál számos mozdonyvezető nem vett részt az első ízben tartott fékóktatóson. A győri fűtőháznál pedig a létszámba tartozó hatvan mozdonyvezető közül mindössze négy jelent meg az oktatásokon. Emiatt a fékóktató-kocsit, amikor erőll tudomást szereztünk, nyomban vissza irányítottuk. Az oktatás-megszervezésért hibásak ellen eljárás indult meg. A szolgálati vezetők és az oktatás készítői figyelemmel az érdeklőt dolgozóknak a fékóktatóson való megjelenségét és úgy szervezzék meg, hogy mielőbbi időre forduljanak elő.

A fékóktatótisztek minden hét végén szóbeli és írásbeli jelentést kötelesek tenni az I. T. A. mozdonyvezetői osztálynak és a naplójukban előjegyzik, hogy az egyes fűtőházaktól hányan jelentek meg az oktatásokon.

Romhány, hogy a szocialista vasútnak ez az újabb vívmánya a hozzájárult a várakozásnak meg fog felelni, ami eredményben a vonatok helyes fékkezésében és a balesetek számának csökkentésében fog mutatkozni.

- ▶ - Ungi József, Tömő Imre,
- ▶ - Kőrösi Gábor: 1955-ös Vasút újság

# I. Hogyan kerültem kapcsolatba a fékoktató kocsival? 4.

A MAGYAR MŰSZAKI ÉS KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM  
ÉVKÖNYVE  
III.

MAGYAR MŰSZAKI ÉS KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM  
Budapest, 2014.

Igen komoly a Bereznay-féle pályafenntartási mérőkocsi, amely különféle grafikonokba azonnal feltüntette a pálya üzemi tengelynyomás alatt kialakult legváltozatosabb hiányosságokat.

A mérővonat egy kettőtengelyes motor-kocsiból állt, melynek legnagyobb megengedett sebessége 65 km/ó, beálló tengelyű görögcsapágyas és 200 méter legkisebb sugarú ívben közlekedhetett.

## 7.10. In memoriam Bereznay Oszkár

A mérőkocsi „atyja”, Bereznay Oszkár Budapesten született 1898. január 18-án. Oklevelét Budapesten a József Nádor Műegyetemen szerezte. 1918-ban műegyetemi hallgatóként kezdte meg mérnöki munkáját az Albertfalvai Repülőgépgyárban, majd 1922-ben került a MÁV Istvánbeli Főműhelyébe. Itt először gőzmozdonyokkal foglalkozott, de már ekkor érdeklődést mutatott a vasúti üzem mérés technikai problémáiról és 1937-ben külföldi pályázatot nyert a „vasúti sínekben és járműszerkezetekben a mozgó terhelés hatására keletkező feszültség vizsgálatához” szerkesztett műszerével. Nem sokkal később a Magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága (Budapest, VI., Andrásy út 73-75.) E. Gépészeti főosztály, E.II. szerkesztési és kísérletek területén, mint műszaki tanácsost alkalmazta. 1946-ban helyezték üzembe az irányításával elkészített vontatási mérőkocsit: ekkor kapta a 151 pályaszámot, mely háromtengelyes kivitelben készült, a vonóerő és más vontatási mutatók mérésére szolgált. 1956-ban pedig tervezett egy pályafenntartási mérőkocsit, amellyel a vasúti vágányok méreteit lehetett megállapítani és grafikonba felrajzolni.

1949 és 1954 között a MÁV Vezérgazgatóság 7.B. osztályán, majd 1957-ig a MÁV Anyagvizsgáló Főnökségnél dolgozott, ezután nyugdíjasként 10 évig a MÁV Központi Felépítmény-vizsgáló Főnökségnél a mérő-

kocsi fejlesztését irányította. 1952-ben „Kiváló vasutas” kitüntetést kapott, és ugyanabban az évben „Kossuth-díj”-ban részesült a mérőkocsi megvalósítása érdekében kifejtett tevékenységéért. Bereznay Oszkár, aki munkájával maradandót alkotott az utókor számára, 91 éves korában Budapesten hunyt el 1989. március 28-án.

## 8.0. Oktatókocsi

Az egyes szerkezeti elemek működése és kezelése legcélszerűbben úgy ismertethető, hogy azokat működés közben vagy metszetben mutatják meg az oktatott dolgozóknak. A járművek fontosabb szerkezeteinek, köztük elsősorban a légfék berendezéseinek szemléltetésére szolgált az *oktatókocsi*.

A II. világháború után a vasúti közlekedés helyreállítását követően felvetődött a gondolat, hogy az utazószemélyzet – mozdonyvezetők, fűtők, motorvezetők, utazó felvigyázók, műszaki oktatók – szakmai képzéséről gondoskodni kell. Ez az egyes fűtőházaknál – nagyobb helyeken – meg is történt, de mindenhol nem volt rá lehetőség, nem álltak rendelkezésre megfelelő falitáblák és különféle típusú működőképes fékszelepek, kormányselepek, metszetek, amelyek könnyebbé tették volna azok megismertetését. Az 1950-es évek elején merült fel a gondolat egy „fékoktató-kocsi” kialakítására illetve elkészítésére. Alapját egy olasz eredetű vasúti teherkocsi képezte, átalakítását a Dunakeszi Járműjavító Üzemi Vállalat végezte. Kialakítja és berendezési az akkori igényeknek megfelelőek voltak, tervezésénél, kivitelezésénél figyelembe vették a kényelmi szempontokat is. Átalakítását, műszaki előkészítését, rajzait a Járműjavító Üzem szerkesztési osztálya készítette elő, kivitelezését pedig Lánosz Péter tervező mérnök vezette, helyszíni művezetéssel. Az 1950-es évek első harmadában készült el és egészen az 1980-as évek végéig, leselejtezé-

- Ungi József, Tömő Imre,
- Kőrösi Gábor: 1955-ös Vasút újság
- A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Évkönyve III. (2014.)

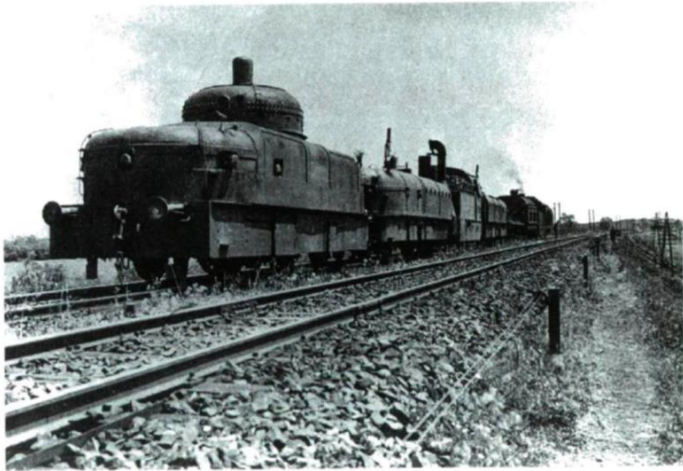
# I. Hogyan kerültem kapcsolatba a fék oktató koccsival? 5.

- ▶ Ungi József, Tömő Imre,
- ▶ Kőrösi Gábor: 1955-ös Vasút újság
- ▶ A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Évkönyve III. (2014.)
- ▶ Homályos képek, „mintha” elbeszélések az emlékek között

## II. Történelmi áttekintés (a)

NAGY TAMÁS

### Trianon és a magyar vasút



- ▶ -Nagy Tamás: Trianon és a magyar vasút
- ▶ -Ellehetetlenítették vasutunkat, kül - és belhoni vasutasok megalázása
- ▶ -Mozdony: 4887 -> 1549 db;  
Személykocsi: 13 885 -> 4812;  
Teherkocsi: 88174 -> 26905



## II. Történelmi áttekintés (b)




- 1914-ben 136. sz. FÉK-ÚTMUTATÁS című szakkönyv
- Két világháború között kisebb fejlődés a csonkítás ellenére
- A II. világháború szinte teljes vasúti megsemmisülés
- Európában a vonatok közlekedtetését egységesíteni kellett (nyomtáv)
- Az érintett vasutak Nemzeti Vasúti Szövetséget kötöttek /UIC/

## II. Történelmi áttekintés (c)




- ▶ A MÁV képviselőiként: Heller György és Rosta László urak
- ▶ Széleskörű kutatás, hiányosságok, fékoktató kocsi létrehozása

# III. A fékoktató kocsi bemutatása (Legfontosabb?)


 fékoktató-kocsi Javasolj!

2 javasolt alak: (a sorrendnek nincs jelentősége)

 **"fékoktató kocsi"**

Magyarázat Részletek ▼

A „fékoktató” *melléknevet* és a „kocsi” *főnevet* különírjuk az alábbi szabály alapján:  
Ha akár a jelző, akár a jelzett szó önmagában is összetett szó, illetőleg ha mindkét tag összetétel, a jelentésváltozás ellenére többnyire különírást alkalmazunk. [[AKH11-112](#), [AKH12-118](#), [OH-113-114](#)]

 **"fékoktatókocsi"**

Magyarázat Részletek ▼

A „fékoktató” *főnevet* és a „kocsi” *melléknevet* egybeírjuk az alábbi szabály alapján:  
A két főnévből álló – jelöletlen birtokos jelzői vagy jelentéssűrítő – alárendelő összetételeket egybeírjuk. [[AKH11-128c](#), [AKH11-129](#), [AKH12-110](#), [AKH12-111](#), [OH-119-120](#)]

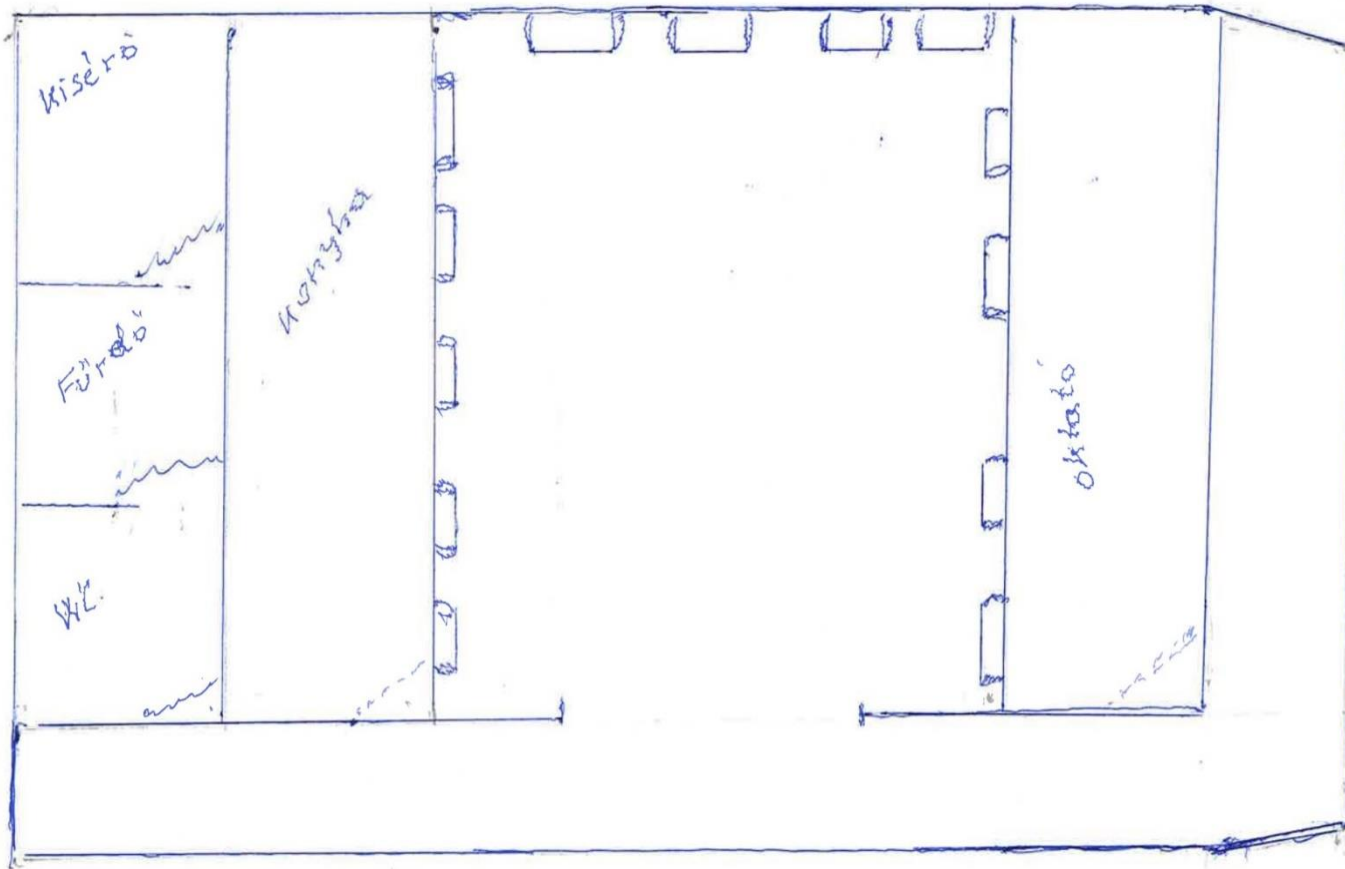
Hogyan írjuk ezt a szót?

- ▶ - Fékoktató kocsi
- ▶ - Fékoktatókocsi
- ▶ - Fékoktató-kocsi

### III. A fék-oktató kocsi bemutatása (röviden)

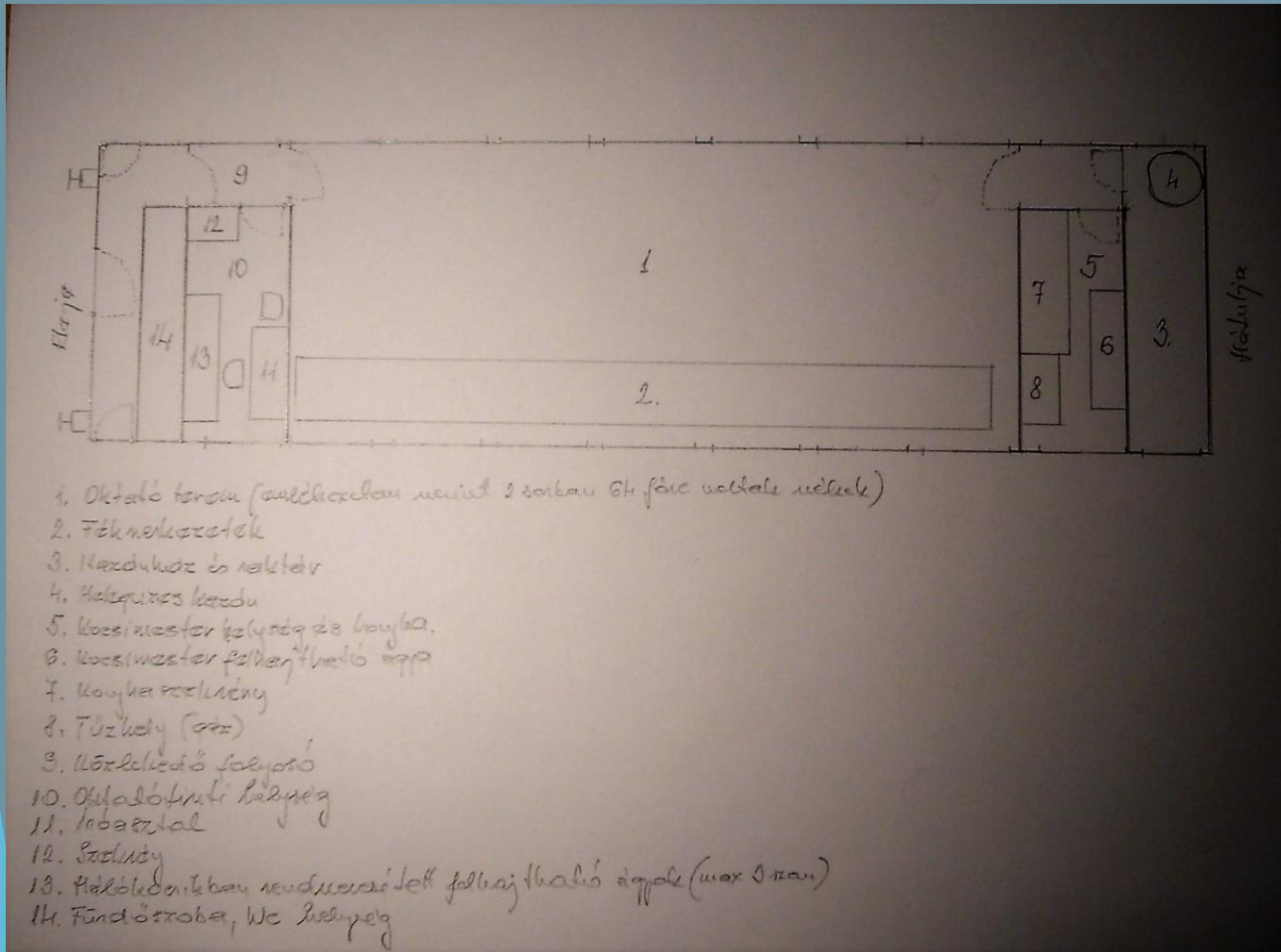
„Egy olasz eredetű 1922-ben gyártott teherkocsi átalakítását a Dunakeszi Járműjavító Üzemi Vállalat, Szerkesztési Osztálya készítette a szükséges rajzokat, a kivitelezést Lánzos Péter tervezőmérnök vezette a helyszínen. Az elkészült 4 tengelyes, 36 t önsúlyú, 100 km/h sebességre alkalmas, gyorsvonati fékkel ellátott, villamosvilágítással, gőz- és villamosfűtéssel ellátott Fék-oktató kocsi, a 155-ös pályaszámot kapta.”

### III. A fékoktató kocsi bemutatása (elrendezés a.)



Ungi Józsi bácsi így emlékezik a 155-ös kocsi elrendezésére

# III. A fék oktató kocsi bemutatása (elrendezés b.)



Tömő Imre úr kérésére  
ifj. Felvégi István vázlata  
emlékezetből



III. A fék oktató kocsi bemutatása (oktatóterem berendezéseinek elhelyezkedése)

### III. A fékoktató kocsi bemutatása (oktatóterem a.)



Különböző típusú biztonsági szelepek, nyomásszabályzók

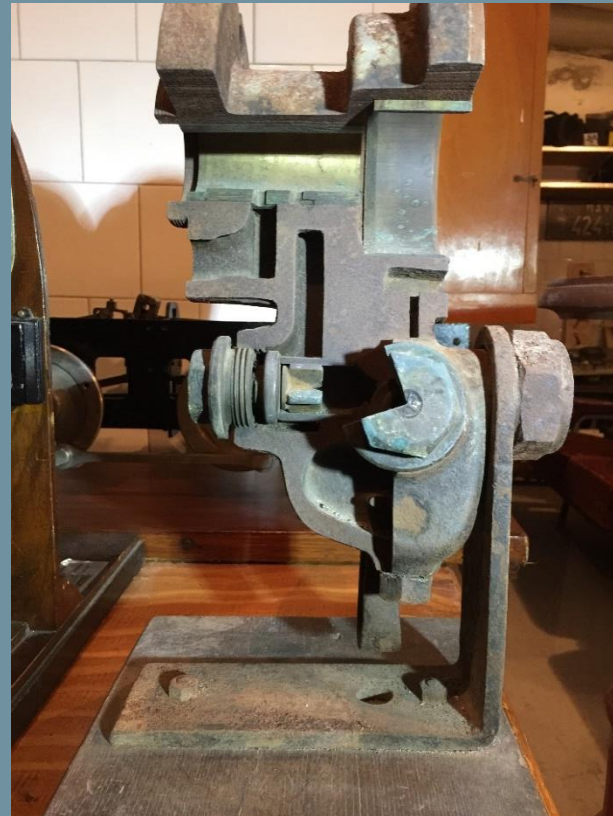
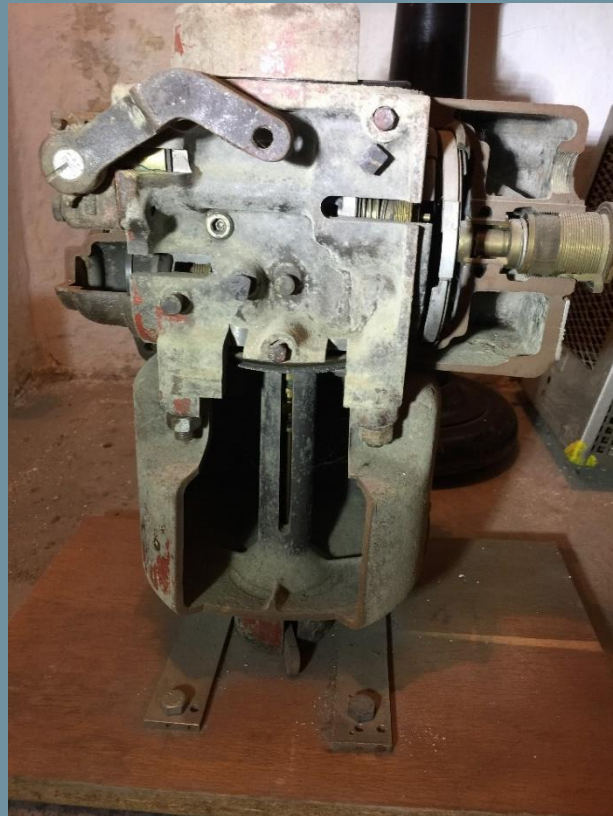


### III. A fék oktató kocsi bemutatása (oktatóterem b.)



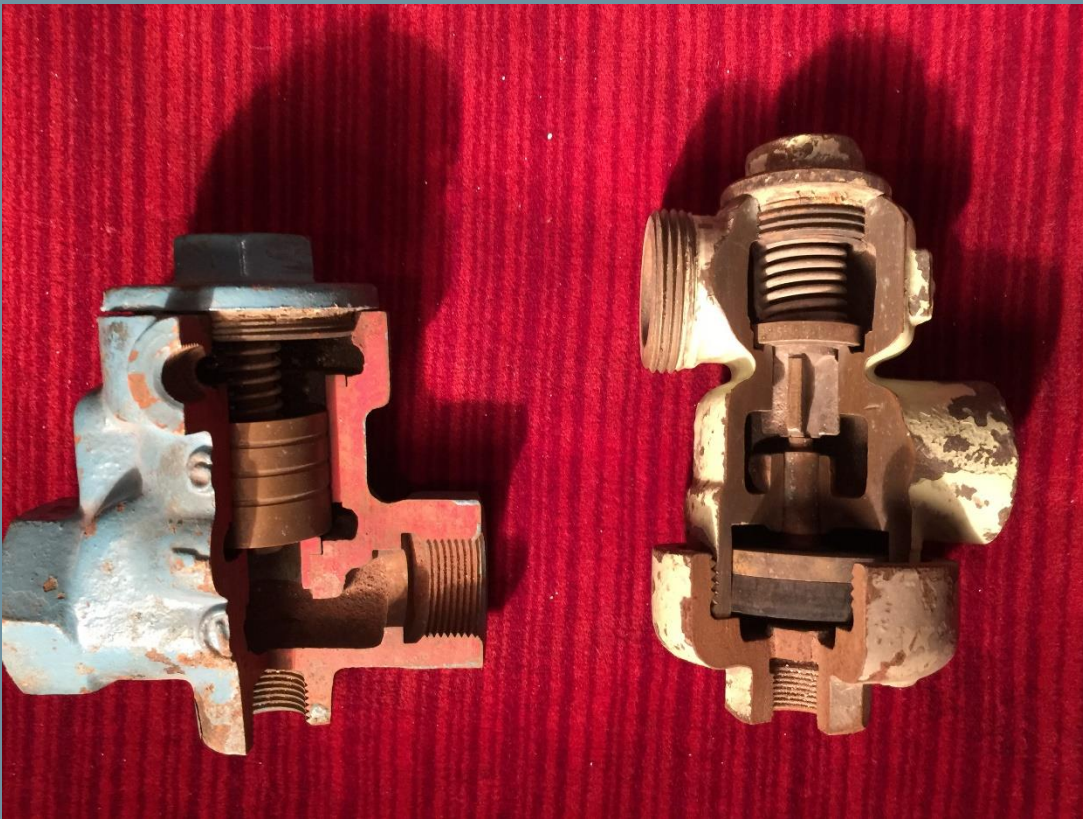
Különböző típusú  
mozdonyvezető  
fékezőszelepek  
(Knorr 5-6 állású, Knorr 3  
állású, később D2)

### III. A fék oktató kocsi bemutatása (oktatóterem c.)



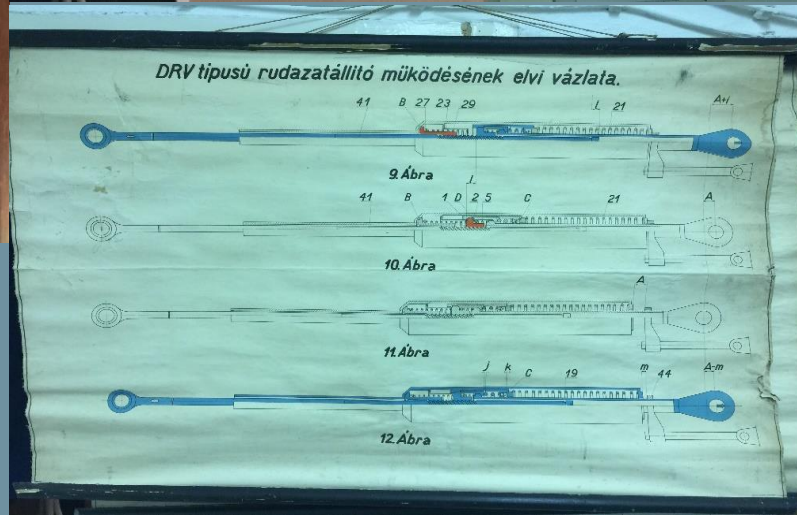
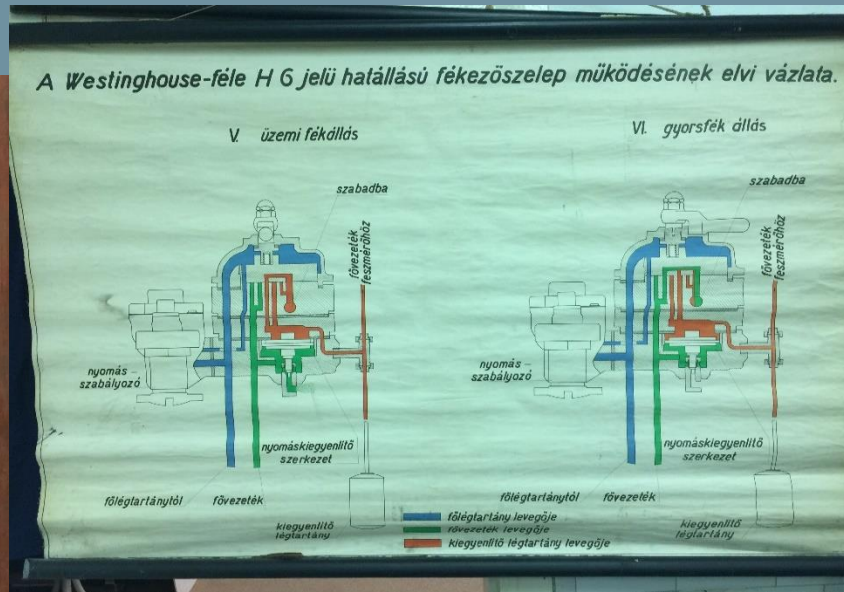
Különböző típusú  
kormány szelepek  
(Westinghaus,  
Knorr, Egyszerű  
működésű)

### III. A fékoktató kocsi bemutatása (oktatóterem d.)



Egyéb fékelemek (porfogók,  
légtartályok,  
visszacsapószelepek,  
műszerek, elzáróváltók,  
fűtési, levegős kapcsolatok)

# III. A fék oktató kocsi bemutatása (oktatóterem e.)



Fali ábrák, műszaki leírások, utasítások, metszetek, szaklapok, 32 db „kényelmes karosszék”

# III. A fékoktató kocsi bemutatása (üzemeltetése)

Az 1955. november 10.-i osztályvezetői értekezlet "Járóúveink fékberendezéseinek állapota, tekintettel az őszi és főleg a téli forgalomra" c. napirendi pont alábbi d./sz. határozatát végrehajtás végett úgyszólván helyezett:

"A vonatkísérő és az állomás /raktárközi/ személyzet felkészítésének növelése céljából a vontatási dolgozók oktatására szolgáló "fékoktató kocsi"-t fel kell szerelni mindazokkal a szükséges eszerekkel /rakulmányváltó, G.P.váltó stb./ amelyeket vonatjavítás, vagy vonatalkalmazás közben a vonatkísérők kezelnek.

Határidő: 1955. dec. 31."

A határozat végrehajtásáért Horányi János n.főtanácsost a IV. osztály vezetőjét tesszen felelőssé.

Felhívom a felelős osztályvezető elvtársat, személyes aláírást alkalmazzon és tartsa intézkedését ebbe az úgyszólván jegyezze be.

Moront 41 - 21  
1955. nov. 23.

*A 155. sz. fékoktató kocsi a fent leírtak szerint üzemeltetve bevezetésével a fent leírtak szerint üzemeltetve.*

*Moront 35-63*

I.

Tárgy: Fékoktatókocsi oktatásra vonatkozó rendelkezés.  
Előadó: Alberti Lajos, n.főint.  
Telefon: 35-63

Függőfeljegyzés.  
H á n a s K a t ó.

Értesítve léteszményében tartózkodó Kovács József és Hegyvári János fékoktatókat, hogy a fékoktatókocsival történő oktatások alkalmával a fűtőházi személyzetnek is kell az illetékes állomásai forgalmi és kereskedelmi dolgozóit is oktatni kell. Az oktatások időpontját 3 nappal előbb közölni kell az illetékes állomásfőnökökkel és hívják fel figyelmüket arra, hogy a forgalmi és kereskedelmi oktatóságok, vonatkísérő-, állomás-, raktári valamint jegyvizsgáló személyzetet a megtervezendő oktatásokon jelenjen meg. Az oktatások alkalmával a kocsiban levő rakulmányváltók, kiliktetőváltók, oldószelepek kezeléssel valamint a gőzfűtési berendezések /fűtőszekrényváltók, szelepváltók, gőz elszívóváltók/ helyes kezelésével valamint a gőzfűtési kocsik helyes üzemeltetésével kapcsolatos feladatokat oktatni kell. Az oktatás terjedelmét a végrehajtására ide.

Tárgy: Fékoktatókocsi rendelkezés.  
Előadó: Alberti Lajos, n.főint.  
Telefon: 35-63

20

(19a)

Magyar Államvasutak Igazgatósága Budapest  
Igazgató

1543

Dátum: 1955. .... Ig. Ujra bemutatandó.  
Tisztázta: 20/11/55 48  
Összeolvasva:  
Kiadta:  
Előírat száma:  
Utóírat száma:  
Összeüggésben: ..... sz.  
Kiadandó:

A beadvény száma: Bp 197  
Kelt: 11.29  
db. mellékelt ..... csomag

Tárgy:  
A "fékoktató kocsi" felszerelése,  
a vonatkísérő személyzet felkészítését céljából.  
1955. nov. 10.-i osztályvezetői értekezlet határozata/

Előterjesztés előtt	Kiadás előtt	Kiadás után
IV. óv. Alberti Lajos n.főint. 11. 29. 1955. I. o. Alt. ig. csop. Moront Tgl. 3. Kiv. 1955.	Kovács József	Igh. IV. Hegyvári János I. o. Alt. ig. csop. Noll R. o. Alt. ig. csop. P. o. Alt. ig. csop.

*Moront 35-63*

- ▶ 1. Üzembe helyezés, felszerelés 1955. nov. 10. Osztályvezetői értekezlet
- ▶ 2. Kovács József és Hegyvári János oktatók értesítése, feladataik megjelölése

# III. A fékoktató kocsi bemutatása (üzemeltetése)

Magyar Államvasutak Igazgatósága Budapest, VIII. Kerepesi ut 3.sz.  
Tárgy: Fékoktatások rendszeresítése.  
1543/1956. Ig. Előadó: Alberti 35-63

Állomás főnökség: Bp. Keleti, Bp. Nyugati, Bp. Déli, Bp. Rákos, Bp. Ferencváros, Bp. Rákosrendező, Vác, Szob, Balassagyarmat, Cegléd, Szolnok, Székesfehérvár, Győr, Komárom, Hegyeshalom, Dorog, Esztergom, Tatabánya-alsó, Tatabánya-felső, Pusztaszabolcs.

Az igazgatósági osztályvezetői értekezlet határozata alapján az állomásforgalmi és kereskedelmi oktatótisztok, tolató, raktári, vonatkísérő és jegyvizsgáló személyzet részére a területén négyedévenként megjelenő fékoktatókocsiban tartandó fékoktatásokat kell rendszeresíteni. Az oktatások célja a fenti munkakörben foglalkoztatott dolgozók műszaki, elméleti és gyakorlati felismerettségének növelése. Az oktatások időpontját az oktatókocsi oktatótisztjai előre közölni fogják. Tájékoztatásul közöljük, hogy a fékoktatókocsiban történő oktatások alkalmával a fentebb említett személyzet jelenleg tizenben lévő fékberendezés ek, fékalkotrészek, valamint a gőzfűtési berendezések alkotrészeivel és kezelésével úgy elméletileg, mint gyakorlatilag megismerkedik.

A fékoktatókocsiban megtartandó fékoktatásokra a fenti munkakörben foglalkoztatott dolgozóinak kirendeléséről gondoskodjunk.  
Budapest, 1956. évi június hó 7-én  
A kiadvány hitelesítője: Bedő József sk. az Ig. vezetőjének helyettese.  
Közp. Kézelt. Iroda vezetője.

Állomásfőnökség: Bp. Keleti, Bp. Nyugati, Bp. Déli,  
Bp. Rákos, Bp. Ferencváros, Bp. Rákosrendező, Vác, Szob, Balassagyarmat, Cegléd, Szolnok, Székesfehérvár, Győr, Komárom, Hegyeshalom, Dorog, Esztergom, Tatabánya-alsó, Tatabánya-felső, Pusztaszabolcs.

*Part*

*az igazgatósági*

1956. június 7-én az osztályvezetői értekezlet határozata alapján az állomásforgalmi és kereskedelmi oktatótisztok, tolató, raktári, vonatkísérő és jegyvizsgáló személyzet részére a területén négyedévenként megjelenő fékoktatókocsiban tartandó fékoktatásokat kell rendszeresíteni. Az oktatások célja a fenti munkakörben foglalkoztatott dolgozók műszaki, elméleti és gyakorlati felismerettségének növelése.

*az oktatások időpontját az oktatókocsi oktatótisztjai előre közölni fogják. Tájékoztatásul közöljük, hogy a fékoktatókocsiban történő oktatások alkalmával a fentebb említett személyzet jelenleg tizenben lévő fékberendezés ek, fékalkotrészek, valamint a gőzfűtési berendezések alkotrészeivel és kezelésével úgy elméletileg, mint gyakorlatilag megismerkedik.*

*az oktatásokra a fenti munkakörben foglalkoztatott dolgozóinak kirendeléséről gondoskodjunk.*

Kiadó: Szilveszterdjék a kiadványokból 3-3 példányt utr. ba helyezni

*IV. 1956. június 7-én*

*osztályvezetői értekezlet határozata alapján az állomásforgalmi és kereskedelmi oktatótisztok, tolató, raktári, vonatkísérő és jegyvizsgáló személyzet részére a területén négyedévenként megjelenő fékoktatókocsiban tartandó fékoktatásokat kell rendszeresíteni.*

*Bedő József sk.*

*39-62.*

As osztályvezetői értekezlet végrehajtásáért felelős osztályvezető elvtárs a szükséges intézkedéseket megtette. A tervezeteket kiadásra javasoljuk. Ezzel az ügyirat további intézkedést nem igényel.

Mórent/ 41-21 1956.V.30.

*az áll. felirat helyére a kiadványok hitelesítője Bedő József sk. utr. ba helyezni*

Értesítés, további oktatási helyszínekről.  
A fékoktatások idejéről a kocsiban szolgálatot teljesítők döntenek.

# III. A fékóktató kocsi bemutatása (üzemeltetése)

As iktott rendelettel, mivel az az időben, a vonatküzlekedésben érdekelteket szolgáló helyre vonatkozó, közúti közlekedési üzemeltetésben történik.

Kiadomány:

Tárgy: Fékóktatókocsi továbbítása a vonat-  
közlekedés személyszállító  
ingavonataiban.  
Előadó: Zoltán MÁRÓK intéző.  
Telefon: 14-75

14. 7. ut.

Hivatkozással a KFM Vasúti Főosztály 108605/1969.7.A számú  
rendeletével a szükséges intézkedések megtétele céljából az  
az alábbiakban szövegesen közzéjük  
.....iktott rendeletből.....

További intézkedés céljából kérem a P.I. osztály.  
Riő 14-75  
IV. 14.

A Vasúti Főosztály  
Közlekedési Készletosztály  
Közlekedési Készletosztály  
Közlekedési Készletosztály

Pol.  
Készült az 1970. évi 14. sz.  
4. ut. b-n

As Gyűirat további intézkedést nem igényel, kérem irattárolást  
szükség esetén.  
Riő 14-75  
IV. 14.

KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTERIUM  
VASÚTI FŐOSZTÁLY-MÁV. VEZÉRIGAZGATÓSÁG  
BUDAPEST VI., NÉPKÖZTÁRSASÁG ÚTJA 75-76  
TELEFON: 220-440. TELEX: 80641 mav. min. budapest  
POSTA CÍM: BUDAPEST 64.  
Bontás helye: MÁV VEZÉRIGAZGATÓSÁG 41.611.831-B

108605/1969.7.A:

Vasutigazgatóság  
Debrecen.

1970 APR 0 8.  
4038

Szám: .....

Tárgy: Fékóktatókocsi továbbítása a vonat-  
közlekedés személyszállító inga-  
vonatokban.  
Előadó: Wacker-Ferenc MÁV Készletosztályos.  
Telefon: 44-56.

AR ÁLLAMVA  
TOSÁGA L

As oktatásokhoz fűződő fontos érdekekre való tekintettel, a fék-  
óktató kocsi - a vontatási telepekre időben történő érkezése ér-  
dekeiben - a vontatva közlekedő személyszállító ingavonatok végén,  
a vezérlőkocsi után sorozva is közlekedtetendő.

Budapest, 1970. április 1.

Vasúti Főosztály:  
Lindner s.k.  
vezérigazgatóhelyettes.

A kiadás helyénél:  
Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium  
Vasúti Főosztály

Rendelkezés, a  
vontatva  
továbbított  
ingavonati  
továbbításról

# A 155-ös fékoktató kocsi megszüntetése

MAGYAR ALLAMVÁLLALKODÁSOK  
IRÁDÁSOSÁGA

Közlekedés- és Postaiügyi Minisztérium 1972 AUG 1 8 8315  
Vasuti Főosztály- MÁV Vezérigazgatóság

111804/1972.

7.A.

Előadó: Ungi József  
m. főfelügyelő  
Telefon: 34-18

Valamennyi Vasutigazgatóság  
Vontatási Osztályának

S z é k h e l y é n

A 155.sz. fékoktatókocsi országos közlekedtetését megszüntetjük, ennek alapján a 85/39/1955. I/7.A. sz. rendeletet hatályon kívül helyezzük.

A jövőben a mozdony- és kocsivizsgáló személyzet rendszeres fékoktatást a szolgálati főnökségeknél saját hatáskörükben kell megtartani.


A fentiek végrehajtása érdekében a vontatási osztályok vezetői gondoskodjanak arról, hogy az igazgatóságuk területén a vontatási és műszaki kocsi-szolgálati főnökségeken a mozdony és kocsivizsgáló személyzet elméletileg és gyakorlatilag ismerje mindazokat a fékberendezéseket, amelyeknek vizsgálatára, kezelésére és karbantartására megbízást kaptak.

A mozdony és kocsivizsgáló személyzet gyakorlati fékismereteinek fejlesztése érdekében a körzeti vontatási telepeken figyelembe véve az anyagi lehetőségeket, továbbá az állomásított járművek fékberendezését, működő fékberendezésekkel szemléltető oktató termet kell kialakítani.

A fékberendezések korszerűsítése, valamint a kiadott műszaki utasítások egységes értelmezése céljából fékoktatásokhoz továbbra is irányelveket adunk. Ezért a szolgálati főnökségeken tartott fékoktatások időpontját 1972. augusztus 20-ig jelentse.

Budapest, 1972. augusztus 4.

7.Gépészeti Szakosztály:  
Barcsi János s.k.  
szakosztályvezetőhelyettes



Már a '60-as végén megkezdődött a fékoktatás átalakítása

Új tematika, tankönyv írása

Dolgozók már napi szinten találkoztak a levegős berendezésekkel



# Összefoglalva



- ▶ -2 fő személyzet: oktató, kocskísérő, heti váltással
- ▶ -Oktatások 2 órások (10, 12, 14 órakor)
- ▶ -Negyedévenként 52 szolgálati helyen járt, ahol a megjelentek száma 6-6500 fő
- ▶ -A tematika éves szinten 4 részletre lett osztva
- ▶ -Sok hiányzás esetén visszatért
- ▶ -Helyben kellett fűtőházi mozdonyt vagy levegőt kellett biztosítani /6 bar≈6atm/
- ▶ -Oktatók: Hegyvári János, Laboda János, Kovács József, Tőkési Lajos, Felvégi István, Dudás János, Császi Imre, Simsik Antal, Kulicskó Lajos



## A titokzatos szépasszony:



# Volna-e szükség napjainkban egy ilyen kocsira?(mozdonyvezetői szemmel)

- ▶ Igen! F.2.sz.16.2.5.1.
- ▶ Haladni a korral:
- ▶ Számítógépes animációk
- ▶ E-learning oktatás
- ▶ Diagnosztika (műszaki)

MIÉRT? - **MOST GENERÁCIÓ XYZ**

- Az 50-es, 60-as évekhez hasonlóan, most is keverednek az elavult és „korszerű” fékrendszerek
- **XY és a 3 éve megjelent Z közötti különbség**

# Fékoktatás, kitekintés



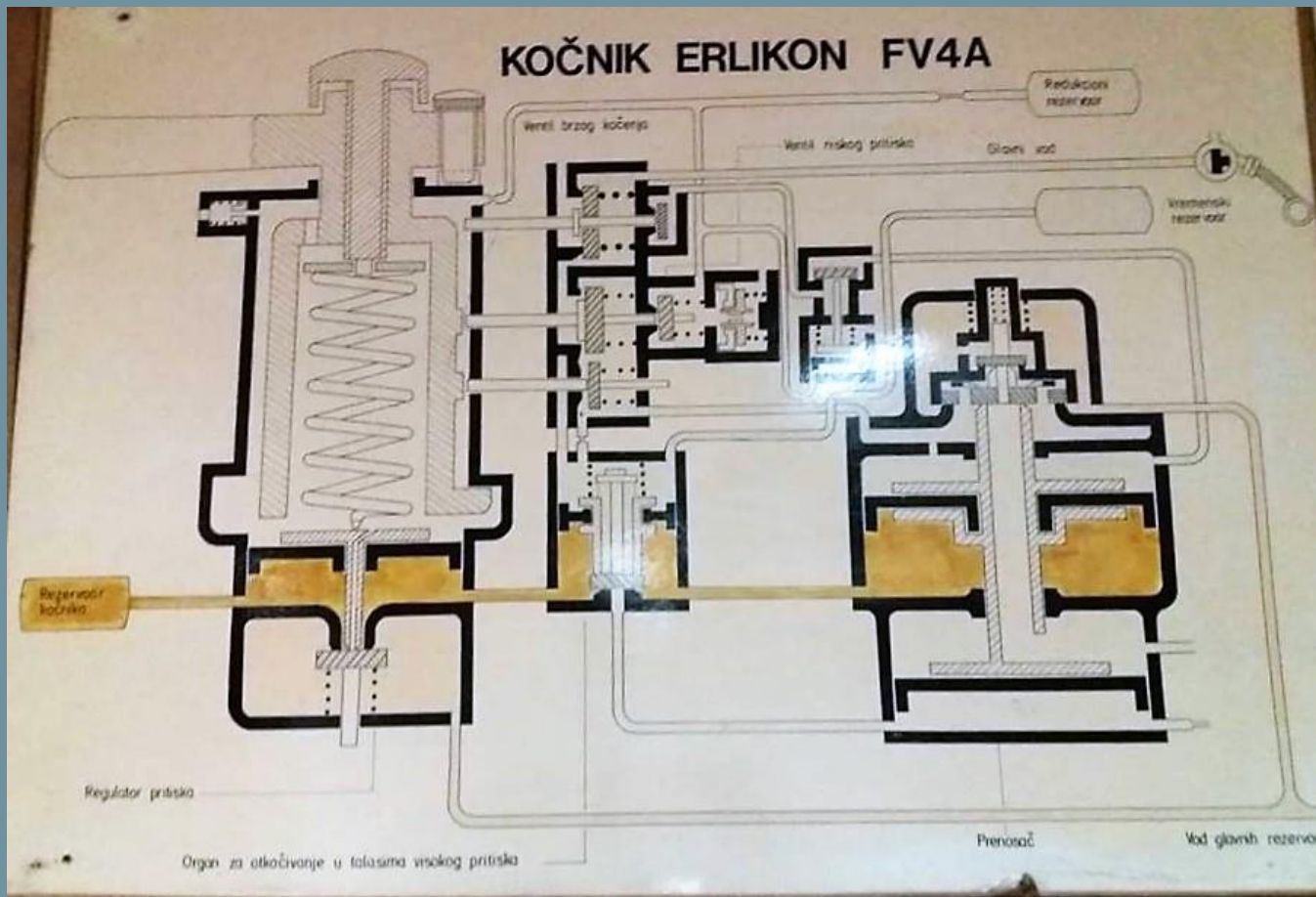
Svédország

# Fékoktatás, kitekintés



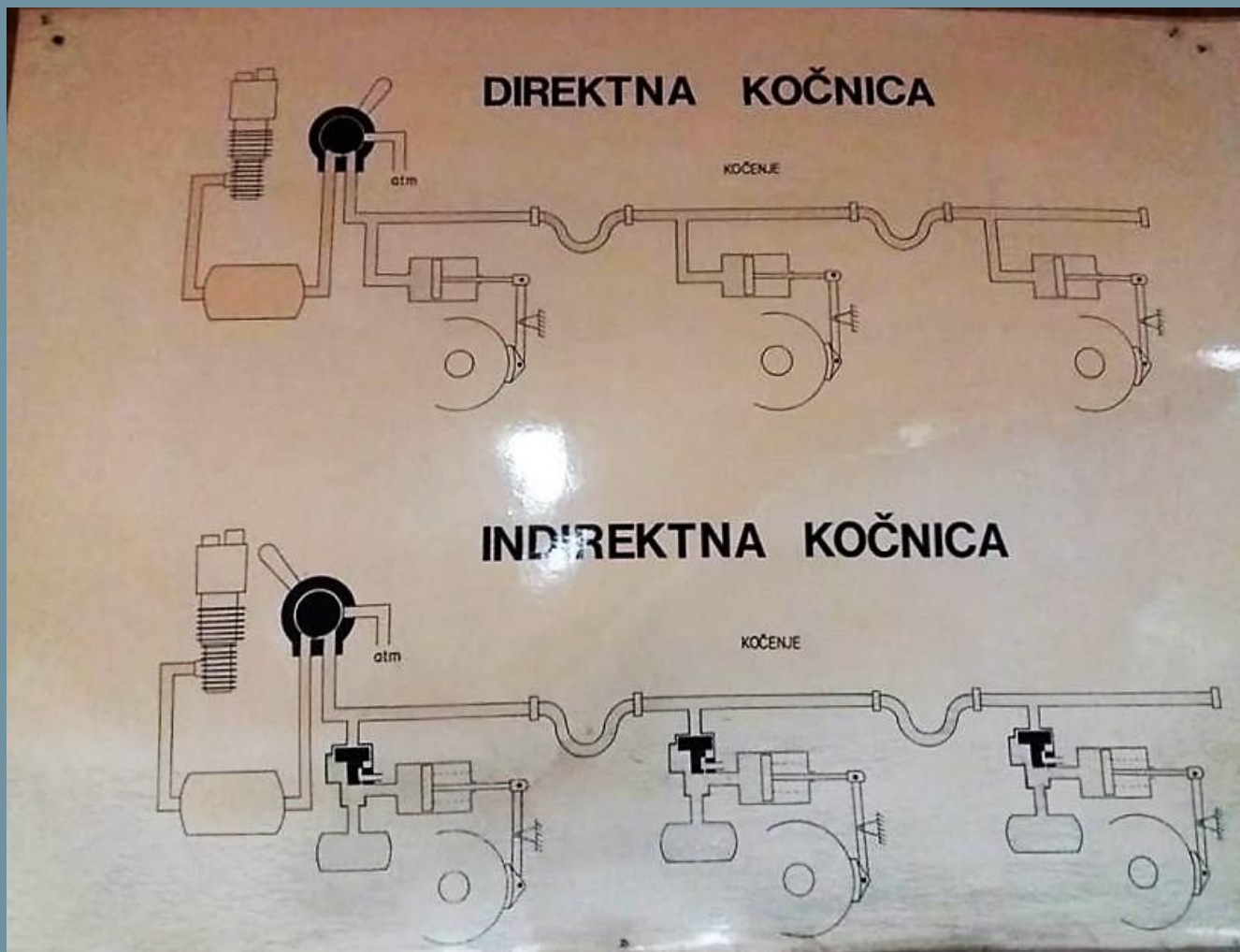
Svéd  
szimulátor

# Fékoktatás, kitekintés



Szerb  
fékoktatás 1

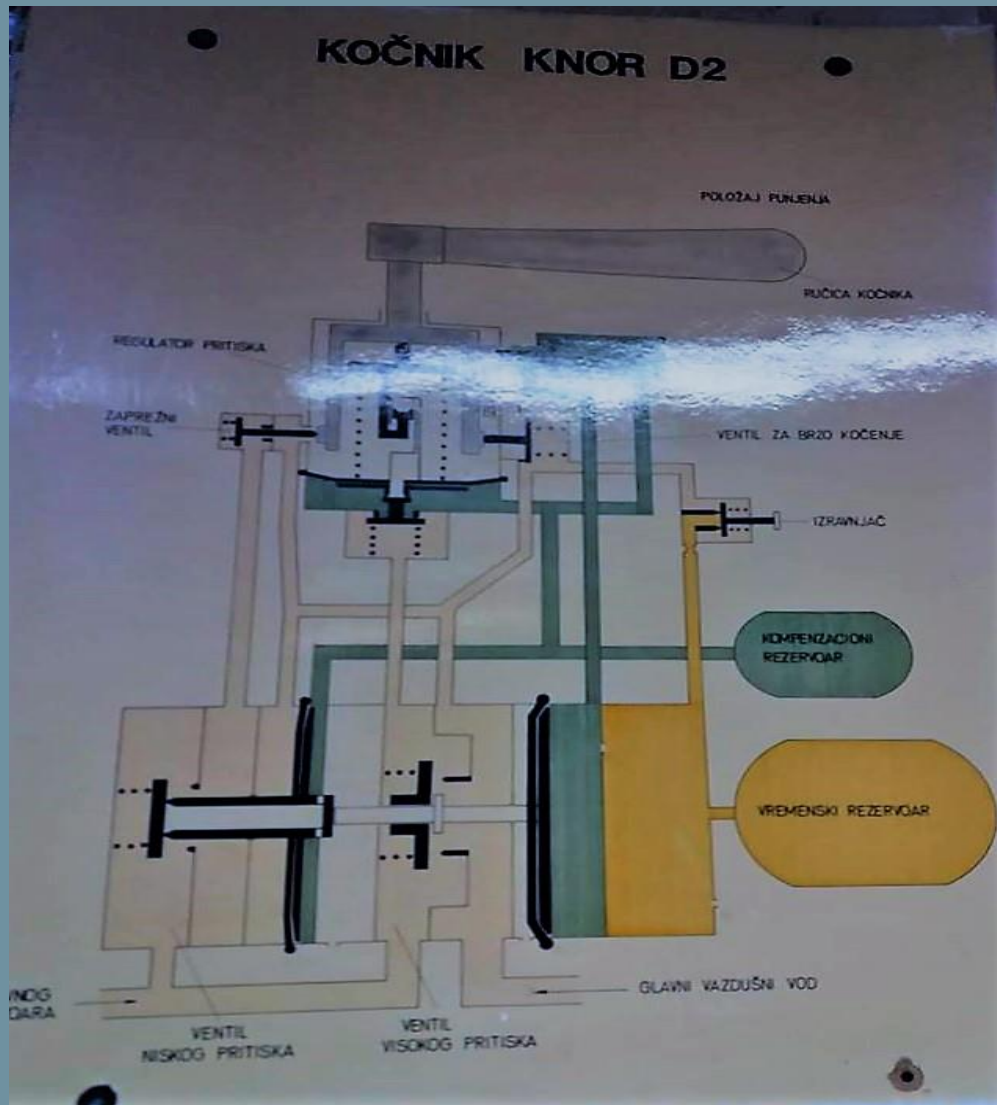
# Fékoktatás, kitekintés



Szerb  
fékoktatás 2



# Fékoktatás, kitekintés



- Szerb fékoktatás 3.
- Románia



*Az államvasút első szervezeti szabályzatát gróf Mikó Imre (1805-1876)  
Közmunka- és Közlekedésügyi Miniszter 1868. július 1-i hatállyal adta ki.*

*Idézet a szabályzatból:*

*„ki kell elégíteni-e a közforgalmi igényeket a vasúti szállítások  
műszaki és forgalmi előfeltételeinek megteremtésével és  
folyamatos üzemvitelével:*

*ki kell elégíteni-e a megfelelő forgalom és bevétel  
szervezésekkel, továbbá a gazdaságos üzem ellátásával a  
nyereséges üzemeltetési viszonyokat:*

*a vasútigazgatás gazdaságos ellátásánál azonban nem szabad  
szem előtt téveszteni, hogy a vasút egy folyamatos  
fejlődésben lévő közlekedési intézmény, melynek mindig a  
korszerű technika és a korszerű teljesítőképeség színvonalán  
kell maradnia. Tehát a gazdaságos vasútüzlet ellátása nem  
fukarkodó, kicsinyes magatartásban kell, hogy megnyilvánuljon,  
hanem a műszaki haladást és a vasúti szállítási forgalom  
alakulását mindenkor szem előtt kell tartania.”*

