

SUBA János
A Magyar Királyi Csendőrség és a vasútbiztonság 1917–1918

Az I. világháború fokozott terhet rótt az ország vasútvonalaira és a vasutasaira. 1914 áprilisában Magyarország területén 10 757,7 km hosszú fővasút volt, amelyből 8 833,4 km államvasút volt, továbbá 12 178,9 km helyi érdekű vasút volt, összesen 22 354,6 km. Ezen kívül 376,6 km hosszú városi és helyi vasút is működött. A MÁV vonalain bonyolódott le békében a személyforgalom 70 %-a, az áruforgalom 78 %-a. A bevételekből a személyforgalom 86 %-a, a teherforgalom 85 %-a.

Az államvasutak kezelésében lévő fővonalakon folyt, a haderők átcsoportosítása, utánpótlás szállítása, a lőszer, élelem, sebesült és mind egyéb anyag, nagy tömegű, hosszú távra való szállítása.

A MÁV vezetőit egyre jobban aggasztotta a megnövekedett teher és személyforgalom, a hadiforgalom és szakszemélyzet létszámának csökkenése (a megszállt területek hadiforgalmának beindításához, vasútvonalak helyreállításához MÁV-tól vonultattak be szakembereket.) A MÁV válogatott személyzete szakmai és erkölcsi tekintetben egyaránt felhívult.

A vasúti szállításra, a vasútvonalak biztosítására már a háború előtt különböző utasításokat készítettek. A különböző utasítások azonban nem számoltak a saját hadseregük által elkövetett fosztogatásokkal, korabeli megnevezéssel „dézsmálásokkal”.

A vasútállomásokon előforduló lopások, megviselték a MÁV „kötségvetését”. Ugyanis a magyar államvasutak a világháború előtt – az árulopásokból és dézsmálásokból fakadóan – évente átlag 1–2 millió korona összeget fizetett ki a kártérítésként. Ez az összeg 1916-ban a 6 millió koronát is meghaladta.¹

A hadrakelt hadsereg átvonuló katonái fosztogattak. A fosztogató katonák három kategóriáját különböztették meg:

- egyes katonák (szabadságon lévők, szökevények stb.) akik a pályaudvarokon lézengtek, és mint alkalmi bűnösök jöttek tekintetbe;
- üres kórházvonatok személyzete, és az egyes katonai küldemények kísérő;
- végül egész csapatszállítmányok, ezek voltak a legveszedelmesebbek, nemcsak az okozott károkozás méretei miatt, hanem a csoportos fellépésükből adódóan a személy és vagyonbiztonságra nézve egyaránt súlyos és leküzdhetetlen agresszív magatartásuk miatt.

Ideális megoldás egy külön vasúti rendvédelmi szervezet felállítása lett volna. A központi szállításvezetőség a cs. és kir. hadügyminisztérium nevében közölte, hogy a katonai személyek által elkövetett lopások megakadályozása céljából külön katonai őrségeket nem szervezhet. Tanácsolta, hogy fenyegető veszély esetén az állomásfőnökök forduljanak a pályaudvar-parancsnokokhoz karhatalmi segítségért.²

Vasúti őrség felállítása azonban továbbra is szerepelt az elképzelésekben. Úgy képzelték, hogyha a vasúti őrséget népfőlkelőkkel szervezik meg, akkor csak úgy lesz eredményes a működésük, hogyha a népfőlkelő és a csendőrségi egyének az őrségekben, egyenlő arányban vannak. A népfőlkelőknél nagyobb arányban való igénybevétele „kellő kioktatás hiányában megghiúsíthatná a jól iskolázott és célra és a tapasztalat szerint minden tekintetben kitűnően bevált csendőrszemélyzet eredményes működését.” Tehát már eleve számoltak a csendőrség vasúti felhasználásával. A második világháború alatt már 1940-ben felállították a vasúti csendőrséget. Az új csendőri szakszolgálat létrehozására 1940-ben a magyar csendőrség szervezete szakosodási folyamatának részeként került sor.³

A MÁV vezetése ezért a vasúti fosztogatások megakadályozására 1917-be tervet dolgozott ki.⁴ A tervezet két részből állt. Egyrészt a vasúti objektumok erősebb „hatósági” karhatalmi felügyelete, ellenőrzése, másrészt az állomásoknak (pályaudvaroknak) a MÁV dolgozókon kívül (vasúton kívül) álló személyek illetéktelen behatolása ellen való biztosítása volt. Ez a pályaudvarok bekerítése, a kapuk számának korlátozása, a be- és kijárási ellenőrzése, és egyéb más rendszabályokból állt.

A tervezet első része a „karhatalom” kirendelése, megerősítése volt. A kérdés az volt, hogy a katonaság által történő fosztogatások megakadályozására egyedül hathatós eszköz a megfelelő karhatalom? És milyen karhatalom? A válasz: katonai, de amennyire csak lehet, csendőrségi egyénekkel kiegészítve. Ezzel együtt a szállítmányparancsnokok magatartásának és felelősségének megfelelő szabályozásával.

Tehát egy olyan intézményhez nyúltak segítségül, amelynek nem ez volt a feladata, nem erre képezték ki, de kéznél volt. És hírneve eredményessége erre a feladatra is predesztinálta.

A csendőrség részéről már eddig is történt ebben az irányban intézkedések, mert a budapesti állomások megfelelő védelmére 350 csendőrből álló őrséget szerveztek. Ezen felül a vidéki nagyobb gőcpont-állomások őrzésére a budapesti csendőrség állományából kb. 1 000 embert, különítették ki.

A vidéki állomások őrzése 3 826 embert igényelt volna, az üzletvezetőségek. A tervezett létszámot – amely álló őrségekkel számolt – azonban a létszámhiány miatt csendőrség vezetői járőrökkel akarták helyettesíteni.

Úgy vélték, hogy 1 000 csendőr 1 000 népfelkelővel kiegészítve kielégítheti a MÁV igényeit.

A kérdést nehezítette az, hogy a honvédelmi miniszter a szükséges intézkedéseket nem tehetette meg egyedül. Tekintve a szállításra kerülő különböző csapattestekre, a honvédelmi a hadügyminisztérium, a hadsereg főparancsnokság és a Landwehr-minisztérium, sőt a tekintetbe jövő német hadseregparancsnokságok egyértelmű intézkedésére volt szükség.

Felmerült az a gondolat is, hogy a vasútigazgatóságok tegyenek lépéseket felügyeleti hatóságuknál aziránt, hogy az összes vasúti területekre nézve statáriumot léptessenek életbe. Ez nem történt meg.

A MÁV 12 üzletvezetősége területén 135 állomásra kért 1 847 csendőrt, Horvátország területén 16 állomást 257 csendőrrel kívántak megerősíteni. Így a tervezett összlétszám 2104 főt tett volna.

A vasútbiztosítási teendők ellátásában érintett csendőr őrsök létszámfelemelése 4–8, illetve 12–25 fő között mozgott. A létszámnövelés az aradi üzletvezetőség területén 23, a Budapest-balparti üzletvezetőség területén pedig 37, Horvátország területén pedig négy üzletvezetőség állomásait érintette. Horvát oldalon összesen 16 állomásra kértek csendőr különítményeket. **(I. sz. melléklet)**

A Magyar Királyság területén összesen 1847 főnyi létszámemelést kértek.⁵

A horvátok 16 állomásra 257 főnyi létszámemelést javasoltak. Ennek több mint felét, 136 főt 8 állomáson a Pécsi üzletvezetőség területén, míg a Zágrábi üzletvezetőség 5 állomásán 78 csendőr erősítést terveztek. **(II. sz. melléklet)**

A 19 budapesti, illetve főváros környéki pályaudvarok 362 főnyi csendőr létszámát 45%-al 162 fővel tervezték felemelni. Így összesen 524 csendőrt terveztek a legfontosabb vasútállomásokra.⁶

A vasútállomások karhatalmi csendőri megerősítése a összhangban állt az őrsök létszámával, illetve a pályaudvarok forgalmával.

A MÁV vezetői is mindent megtettek a személy- és vagyonbiztonság javítása érdekében. A MÁV vezetői által megtartott értekezleten összesen 19 javaslatot fogadtak el.⁷

Térfelvigyázói állás szervezése. Itt megállapították, hogy a létszámemelés a fennálló viszonyok között belátható időn belül kivitelezhetetlen. Azon kívül ez egy sor problémát vet fel, például: ha a térfelvigyázó tudja is, hogy mely értékesebb áruval rakott kocsikat kell őriztetni, mégis az állomáson mozgó kocsialomány állandó változása közben a kiállított őr az őrzött kocsikat nem követheti. Egy másik felfogás szerint nem a tolatások közben szükséges a kocsik őrzése, hanem a félreállított, veszteglő szállítmányok volnának őrizendők. Ezen szállítmányok mindenkor hollétének ismerete és ez alapon a megfelelő őrszemek kiállításáról való gondoskodás lenne a térfelvigyázó feladata.

Összefoglalva minden egyes pályaudvarnak vannak exponált pontjai, amelyeket meg kell állapítani, és szigorúan őrizni, de vannak olyan helyzetek, amikor nagy előnnyel jár egy olyan személy alkalmazása, aki a pillanatnyi változó helyzetet alaposan ismeri s ez által az átmenetileg veszélyeztetett pontokon a szükséges őrizet iránt, intézkedhetne.

Ezért az egyes fontosabb gócpont állomásokon az üzletvezetőségek megkísérelték – a fennálló személyzeti viszonyok tekintetbevételével – egy olyan közeg alkalmazását, akinek a vasúttrendészeti szolgálat vezetése volna a feladata. Erre a célra lehetőleg tisztviselő alkalmazandó volt a MÁV álláspontja.⁸

A szállítmányok zárása, pecsételése. A MÁV-nál a kéregpapírzárát és sodronyzárát alkalmazták. A kéregpapírzár esetleges sérülése nem követhető nyomon, hogy mikor sérült meg. Ehhez járult még a vonatfelvételi, átadási és átvételi szolgálat sok tekintetben felületesen, sőt szabályellenes hanyag teljesítése. Ugyanis a vonatátvételre és átadásra a legtöbb esetben nem volt idő a nagyobb forgalmú állomásokon, de, még ha volna is, a szabályszerű átvétel és átadás, a 35–40 órás szolgálat után hazatérő vonatkísérő személyzet részéről illozórikus lenne ilyen hosszú szolgálat után még 1–1 óra hosszát tartó pontos, erős figyelemet összpontosítást igénylő munkát lelkiismeretesen elvégezzen.

Az üzletvezetőségek szigorúan utasították személyzetüket a vonatfelvételi, vonatátvétel és átadási szolgálat szabályszerű elvégzésére. Ahol lehetőség volt a szolgálat ellenőrzésére alkalmas ellenőrzőket alkalmazzanak. Ellenőrzőként a (kereskedelmi csoportnak, illetve a felállítandó nyomozó csoportnak) egy-egy tagját alkalmazták. A kolozsvári üzletvezetőség területén már működött egy ellenőrző csoport 4 fővel. Ez a csoport a dézsmálási eseteket is nyomban helyszínen lerendezte.

Felmerült az, hogy a vonatvezetők és kísérők a vonatkésések következtében a vonalon töltött aránytalanul hosszú szolgálati ideje lényegesen csökkenthető lenne, ha a forgalmi korlátozásokat időben életbe léptetnék.

A MÁV vezetése ezt nem vállalta, mer álláspontja szerint a forgalmi korlátozás idő előtt való életbeléptetése a kereskedelmi és közgazdasági érdekeket indokolatlanul a legsúlyosabban, érinti, ezért itt két irányban kell fokozott körültekintéssel eljárni, és a helyzet összes tényezőinek objektív mérlegelésével kell a helyes időpontot eltalálni.

Pályaudvarok kivilágítása. Ez a banálisnak tűnő feladat a rendkívül súlyos anyagihiány miatt minimumra korlátozódott. Ezért megpróbálták a pályaudvar egyik pontjáról a legfrekvenciáltabb helyre áthelyezni a világítást.

Őrkutyák alkalmazása. Az örök mellé az őrkutyák alkalmazását a MÁV vezetése nem látta kivihetőnek, tekintettel a pályaudvarokon megforduló nagyszámú intézeti alkalmazottra. Azonban jóváhagyta, hogy az üzletvezetőségek minden esetre kíséreljék meg alkalmas viszonyok között ilyen kutyák használatát.

Az értékesebb rakományok fedett kocsikkal való továbbbítése. Amennyiben fedett kocsik rendelkezésre állnak, felhasználásuknál minden esetre elsősorban a legértékesebb áruk jöjjenek tekintetbe.

A vasúti kocsik különleges jelölése, illetve ennek elhagyása. A vasúti kocsik egy része az értékesebb tartalmat eláruló „gyűjtőkocsi” megjelölést használta. Ennek elhagyása árukezelési szempontból nem volt kívánatos. A többi felirat, mint pl.: „bor”, „sör” stb. legtöbb esetben a helyes kezelés (óvatos tolatás stb.) szempontjából szintén a vasút munkáját szolgálta. Ezért ezek a jelölések is megmaradtak.

Felvetődött az a gondolat is, hogy a darabáruval rakott kocsikat csak nappal továbbítsák, és ahol az ezeket továbbító kezelővonal estétől reggelig tartózkodik, ott megfelelően őrizték. Ez nem volt új gondolat, mert 20 évvel ezelőtt is a menetrendeket e szempont betartásával szerkesztették meg. Ezt ma már a mai viszonyok között keresztül vinni lehetetlen. A kezelő vonatok mai – a gyakorlatban kikristályosodott célszerűségi elvek szerint közlekedtek. Ennek ellenére az egyes üzletvezetőségeket felhatalmazták, hogy különleges viszonyok között e téren is kíséreljenek meg belátásuk szerint helyesnek látó módosításokat alkalmazni.

Kocsik zárása. A zágrábi üzletvezetőség vezetője javasolta, hogy vegyék át a posta által már kipróbált és igen jónak bizonyult kocsilezárási módszert. A kocsiajtót 5 helyen 3 mm vastag dróttal zárják le. A lezáráshoz egy lapos fogót használnak, amely még csípőszerkezettel is el van látva. Az így lezárt ajtó kinyitásához sok időre, és még létrára is szükség van. Ezt a lezárási módot javasolta az útközben kezelést nem igénylő kocsiknál, míg a gyűjtőkocsi egyszerű lakattal volnának lezárandók. A MÁV véleménye szerint a lakat alkalmazása annak a velejáró sok nehézség (kulcs elvesztése, feladó állomásra való visszaküldés, hamiskulcs stb.) miatt aligha válna be.⁹ A drótozás alkalmazását illetőleg számolni kell a drótbeszerezés nehézségeivel és az állomásoknak a megfelelő szerszámokkal való ellátásával. Az a döntés született, hogy a dróttal való lezárást illetőleg az egyes üzletvezetőségek állapítsák meg, hogy mely állomások jöhetnek tekintetbe és mennyi drótra, és lapos fogóra lenne szükség. Ez után fognak dönteni ebben a kérdésben.

Kocsik zárása a szállítók részéről. A MÁV álláspont szerint a szállító feléktől a mai viszonyok között a lakat alkalmazást megkövetelni nem lehet. Igaz a kormánynak módjában van az üzletszabályzatot a 2 §. (4) bekezdése alapján időlegesen módosítani. Azonban, ha nem lehet a lakatot beszerezni, úgy céltalan volna az üzletszabályzat módosítását kezdeményezni. A felek által rakott kocsiknak a felek által alkalmazandó lakattal való lezárását azonban minden esetre meg kell engedni. Ezért a hírlapok és kereskedelmi kamarák útján felhívták a szállító közönséget, hogy a felek által rakott kocsikra saját érdekében is lakatokat alkalmazzanak. Ez irányban a MÁV központilag intézkedett.

Pályaudvarok bekerítése. A legegyszerűbb módszer a pályaudvarok bekerítése két okból akkor kivitelezhetetlen volt. Egyrészt az óriás költségek miatt, másrészt a szükséges anyag egyáltalában nem volt beszerezhető. Azon kívül a legnagyobb veszedelem, a házi tolvajok garázdálkodása ellen semmi védelmet nem nyújthat.

Megkülönböztető jelvények alkalmazása. A Fiumei pályaudvaron a vasúti alkalmazottak már használtak megkülönböztető jelvényt és ez elég jónak bizonyult. A MÁV vezetése szerint a jelvényeknek az összes üzletvezetőségek területén egyformáknak kell lenniük.¹⁰

A dézsmálási estek rendőri bejelentése. A fosztogatást, dézsmálást mindig jelentette a MÁV, de ennek nem volt eredménye. Egyrészt a rendőri létszám hiánya, másrészt ezeket a dézsmálásokat rendőrség nem kezelte megfelelő eréllyel és sürgősséggel. Sok esetben maguk a rendőri egyének is dézsmáltak (mint pl.: Fiume). Ezért a MÁV vezetősége megkereste a belügyminisztert és a horvát bánt, hogy a rendőrhatalóságokat utasítsák arra, hogy a vasúti árudézsmálások eseteit a legmesszebbmenő szigorúsággal kezeljék és a gyorsabb eljárás érdekében a telefon útján adott bejelentéseket is, fogadják el.

Pályaudvarok és vonatok átvizsgálása. Megállapodtak, hogy az időszakonként váratlanul átvizsgálják az őrbódékat és az ott elhelyezett tárgyakat. Kutatás tartanak időközönként a raktárakban lévő és a raktári munkások ruháinak elhelyezésére szolgáló szekrényekben és ládáknban, továbbá a raktárnoki bódék tetején, a raktárak gerendázatain. Ez a vizsgálat nem csak az állomások területére, hanem az állomások közelében lévő pályáörházakra, sőt a szomszédos kis állomásokra is kiterjedt.

Állomásfőnökök jutalmazási joga. A zágrábi üzletvezetőség vezetője indítványozta, hogy az állomásfőnököket ruházzák fel bizonyos mértékig önálló jutalmazási joggal. Azért, mert minden állomásfőnöknek megvannak a maga bizalmi emberei, akik a tettesek kiderítésében sikeresen közreműködhetnek. Azonban ha az állomásfőnök ezen egyének megjutalmazásánál bejelentési rendszerhez van kötve, akkor kiderülhet, hogy kik voltak a feljelentők, és így ezeknek, mint ilyeneknek további igénybevétele lehetetlenné válik. A javaslatot elfogadták.

Jutalomban részesítendő mindenki: magánosok, rendőrök, csendőrök, katonai őrszemek, szóval mindenki, aki a tettes kézre kerítésére, eredményre vezető útbaigazítást ad. Jutalomban részesítendő vasúti alkalmazottak is, ha hivatalos szolgálati kötelezettségeiken túlmenően olyan eredményes buzgalmat fejtenek ki, amely a tettes kézre kerítésére vezet. A jutalom magasabb összegben fog annak részére megállapítani, aki a tettes kézre kerítésére vonatkozó eredményes értesítésen kívül, még az ellopott áru rejtkehelyére nézve is eredményre vezető útbaigazítással szolgál. Az üzletvezetőségek és állomásfőnökök utalványozási hatásköre és az utalványozási eljárás mikéntje külön szabályozást fog nyerni. A jutalmazási rendszer, de nem az egyes jutalmazások közhírré teendő.

Dézsmálásán kapott vasúti dolgozók büntetése. Tekintettel a vasút súlyos személyzethiányra, már eddig is kénytelen volt teljesen megbízhatatlan, sőt sok esetben már elítélt és többször büntetett egyéneket foglalkoztatni, mert a szükséges személyzetpótlás nem állt rendelkezésére. Felmerült a kérdés, hogy a tervezett radikális intézkedések által tömegesen tetten ért és leleplezett házitolvajokat a vasút miképpen fogja pótolni? A Vezetés álláspontja az volt, hogy a tetten ért alkalmazott ellen teljes szigorral járjanak el.¹¹ Nem tévesztendő szem elől, hogy a cél nem a lehető legtöbb megtévedt alkalmazott azonnali letartóztatása, hanem inkább az, hogy a tervezett radikális intézkedések és néhány teljes szigorral megtorolt eset elrettentő példája minél szélesebb körben és minél rövidebb időn belül éreztesse üdvös hatását.

Állomások ellenőrzése. Az üzletvezetőségi székhelyeken fordult elő a legtöbb dézsmálási eset és egyéb szabálytalanság. Ezért az egyes üzletvezetőségek intézkedtek, hogy a székhelyeiken lévő állomásokat ellenőrizzék. Itt az arra alkalmas egyén kiszemelése és a megfelelően alkalmazott külön díjazás rendkívül hatásos és célszerű eszköznek ígérkezett.

Tehervonatok kísérése. Célszerű volna, ha a kezelő tehervonatokat raktárosok kísérnék, a vizsgáló főkalauz intézményének mintájára. Hatásos eszköznek ígérkeznek ez a vonatkísérő személyzet dézsmálásainak megakadályozása szempontjából. Ennek az intézménynek gyakorlati keresztülvitelét megnehezítette az utazási hitel minimális összege. Utasították az üzletvezetőségeket, hogy a személyzeti viszonyokat figyelembe véve tegyenek ez iránybalépéseket. Szükség esetén a hitel kiterjesztése iránt tegyenek kellőleg indokolt javaslatot. Az indokolt hitel kiterjesztésnek nincs akadálya, de ha ennek szükségessége felmerül, úgy a kiterjesztés mérvét mindenesetre előre kell jelezni.

Vasutasok természetbeli dotálása. Intézkedések történtek, hogy a személyzet ne legyen kénytelen lopni. Anyagi, és pedig elsősorban természetben nyújtott támogatással, élelmiszerekkel és elsőrendű szükségleti cikkek, beszerzésével kell a személyzet erkölcsi ellenálló képességét fokozni, e nélkül az erkölcsi oktatás keveset ér. Intézkedések már történtek, hiszen háborús pótlékok címén kifizetett összeg már eddig is 260 millió koronát tett ki.

Nyomozó csoport felállítása. Az államvasutaknál már egyszer volt szervezve központi nyomozó csoport, de ez 1908-ban feloszlatták, mert működése nem volt elég eredményes. Ezután a nyomozásokat az egyes üzletvezetőségek végezték. Jelenleg is helyesebb volna a nyomozó testületnek üzletvezetőségek szerint decentralizált szervezése. Így a lopások és árudézmálások ügyének tárgyalására és ehhez szükséges nyomozások megejtésére az egyes üzletvezetőségek kebelén belül nyomozó csoportok alakítottak. Ezen csoportoknál alkalmazottak létszámát, az egyes üzletvezetőségek a mindenkori helyi és vonalviszonyoknak megfelelően, saját belátásuk szerint állapították meg. Altisztek alkalmazását épp úgy, mint a nyomozó csoportokban alkalmazott egyének létszámát illetően a helyi viszonyokhoz képest az egyes üzletvezetőségek tettek javaslatot.

Pályaudvarokba való be- és kilépés rendje. A pályaudvarokon való jogos tartózkodás igazolására szolgáló látható jelvények rendszerbe állítása. Egy külön bizottság dolgozta ki a pályaudvarokba való be- és kilépés rendjét, illetve a pályaudvarokon való jogos tartózkodás igazolására szolgáló látható jelvények minőségét és alkalmazásának módozatait.¹² Ez után a döntés alapján a látható jelvények és ezek kötelező viselésének rendszere az államvasutak egész hálózatára kiterjedően, a nagy gócpont állomásokon, a pályaudvarokon jogosan tartózkodó összes személyzetre kiterjedt.

A bizottság döntése a következő volt:

- Minden gócpont állomáson a pályaudvarokban való ki- és bejárás lehető legkisebb számú ki- és bejárási kapura korlátozódjon. A pályaudvarokon elkerülhetetlenül fenntartandó gyalogjáró utak a bejárási kaputól a laktanyába, fűtőházakba stb. szigorúan jelöljék meg. Ezen utak a lehető legrövidebbek legyenek és csak ezen kijelölt utat használhatják a szolgálatba lévő vagy szolgálatból távozó személyzet.

- „Elvül szolgál, hogy a pályaudvaron elsősorban a vágányok közt és a rakott kocsik között hivatlanul egyén nem tartózkodhat. A szolgálatba álló személyzet (láthatóan viselendő) fémből készült, számozott jelvényt viseljen, amely jelvény a csendőrséggel szemben is a pályaudvaron való illetékes és jogos tartózkodás külsőleg felismerhető jelül fog szolgálni.”

A bizottság a jelvények részletes kivitelezésére is javaslatot tett:

- A tisztviselők a pályaudvarnak a csendőrség vagy rendőrség őrizetére bízott területen csak egyenruhában vagy karkötővel, polgári ruhában jelenhetnek meg. Polgári ruhában úgy a vasúti tisztviselők, valamint idegen felek, csak egyenruhás, vagy karkötővel ellátott polgári ruhába öltözött tisztviselő kíséretében tartózkodhatnak.

- Az alkalmazottak, valamint az összes szolgálati ágak napibéres és munkás személyzete a már említett területen csakis láthatóan (a mellen) viselendő jelvénnel tartózkodhatnak.

A külsőleg viselendő jelvényre vonatkozólag javasolja a bizottság, hogy a kör alakban, fémből 4–5 centiméter átmérőnek megfelelő nagyságban készíttessék. A kör alakú jelvény közepén sorszám és e felett az állomás neve legyen domború nyomású kivitelben. Amennyiben a kivitel és költség szempontjából lehetséges, kívánatos lenne, hogy a jelvény alapszíne fehér és a dombornyomás (szám és állomás, név) fekete legyen. A jelvény felerősítése szempontjából a bizottság karabinerzárral végződő, kb. 10 centiméter hosszú, fémből készített láncocskát javasolt a jelvényre erősíteni, mellyel az a gomblyukba akasztható legyen.

A jelvények állomásonként tekintet nélkül a szolgálati főnökségekre 1-től kezdődően folyamatosan számozódnak, hogy azonban az alkalmazottak mely szolgálati ághoz való tartozása már a jelvény-számból is megállapítható legyen, minden szolgálati ágnak (állomás, vontatás, pályafenntartás, műhely, szertár) külön folytatódó számcsoportot adnak ki.

A jelvényt csakis a szolgálati idő tartamára adható ki, mely idő alatt a jelvény viselése kötelező. A szolgálatba lépés alkalmával a jelvényt attól a feljebbvalótól kapja meg, akinél a szolgálatba lépés alkalmával jelentkezni tartozik, és ugyanennél adja le a szolgálatból való távozásakor.

Mindenki, aki a jelvény viselésére van kötelezve, egy igazolvánnyal is ellátandó. Az igazolvány száma azonos legyen a jelvény számával. Az igazolványt minden szolgálati főnökség maga adja ki a beosztottjainak, és erről nyilvántartást vezet. Az igazolvány mindaddig az alkalmazottnál marad, amíg azon az állomáson tesz szolgálatot.

Az igazolványt, mint a jelvények kiegészítő részét mindenki köteles szolgálatban magánál tartani. Ebből következik, hogy a jelvény az igazolvány nélkül érvénytelen és az igazolvány a jelvény hiányát nem pótolhatja.

Ideiglenesen kirendelt egy helyettesítő személyzet részére minden szolgálati főnökség úgy a jelvényekből, valamint az igazolványokból tartalékkészletet tart, melynek kiszolgáltatásáról és bevonásáról pontos nyilvántartás vezetendő.

A mozdony és vonatkísérő személyzet szolgálatba jelentkezése alkalmával honi állomásán megkapja a jelvényt, melyet a vonat végállomásán szolgálatának befejezése alkalmával az illetékes szolgálati helyen leadni tartozik, ahol a vissza illetve továbbutazásig letétben marad. Hogy azonban a kiküldetési állomásán a laktanyát elérhesse, akkor is, ha oda csak a pályaudvaron illetve vágányokon keresztül juthat, saját állandó jelvényének leadásakor egy külön e célra szolgáló jelvényt kap, mely őt csakis a kijelölt úton való átjárásra jogosítja. E célra szolgáló jelvény négyszögletes (négyzet) alakú legyen és az állomás nevével, legyen ellátva. Elutazása alkalmával a jelvényt leadni tartozik, amikor honi állomásának a jelvényét visszakapja.

Az értekezleten döntés nem született ugyan, azonban ez sem segített. A vasúti fosztogatások tovább folytak.

Jegyzetek:

¹ A katonai személyek által elkövetett vasúti árudézmálások és lopások tárgyában a kereskedelemügyi miniszter átiratban kérte a közös hadügyminisztert hathatósabb intézkedések megtételére.

HL. HM. 56993/III. H.-1917.-Ker.M.

² A zágrábi üzletvezetőség 1917. október 26-i 25455/III-1917. számú jelentése a katonai csapatszallítmányokhoz tartozó katonák féktelen erőszakoskodásairól, a pályaudvari és a szállítmányparancsnokok erélytelenségéről és részben tehetetlenségéről tesz kimerítő jelentést. A cs. és kir. központi szállításvezetőség 1917. július 13-án kelt 123797 számú átirata a vasúti és hajózási főfelügyelőséghez.

³ PARÁDI

⁴ 1917. XII. 10-én TOLNAY Kornél államtitkár elnökletével értekezletet tartottak a vasúti árulopások és dézsmálások megakadályozása tárgyában.

⁵ A pécsi és a temesvári üzletvezetőség területére egy-egy állomásra 20, illetve 30 főt a többi üzletvezetőség területére pedig hét állomásra 42 csendőrt, négy állomásra 100 csendőrt, hét állomásra 121 csendőrt, hat állomásra 147 csendőrt, 15 állomásra 211 csendőrt, 14 állomásra 238 csendőrt 23 állomásra 342 csendőrt végül pedig 37 állomásra 357 csendőrt kértek.

⁶ A MÁV felosztás szerint adott volt az üzletvezetőségek területe. Hivatalos dokumentumokban, mindenféle számításhoz, tervezésnél ezeket vették alapul.

Az I. Budapesti Központi üzletvezetőség területén 6 állomást érintett. Itt egy 15 fős, három 24 fős, és két 30 fős (Hatvan és Szolnok) különítményt állítottak fel, illetve erősítették meg. Ez összesen 147 főnyi létszámemelést jelentett.

Az egyik legnagyobb kiterjedésű üzletvezetőség a II. Budapest-balparti volt, -amely a Felvidék területének nyugati részét is lefedte. Itt 37 állomásra 357 fő csendőr létszámemelést terveztek. Az őrsök létszáma változó 6, 8, 10, 15, 20, és 30 között mozgott. Így 21 állomáson 6 fős, 8 állomáson 10 fős és két állomáson (Pozsony és Dunakeszi-Alag) 30 főt terveztek. A legtöbb csendőrt, 75 főt Pozsony 4 állomására terveztek.

A III. szombathelyi üzletvezetőség területén lévő 7 állomásra 32 csendőr jutott a 6 fős őrsök megerősítésére. Ehhez jött még horvát területen 1 állomás szintén 6 csendőrral.

A IV. miskolci üzletvezetőség területén a létszámfejlesztés 14 állomást érintett, ahová 238 főnyi csendőrt terveztek vezényelni. Az őrsök létszáma itt is megfelelt az állomások nagyságának. A létszámemelések 8, 10, 20, 30, 40 főt tettek ki. 7 állomáson 10 fővel, Rutkán, Sátoraljaújhelyen 30 fővel, míg Miskolc két pályaudvarán 60 fővel, (ebből a személyi pályaudvaron 40 fővel) kívánták emelni a csendőri létszámot.

Az V. szegedi üzletvezetőség 12 állomásán 133 főnyi csendőrt vezényeltek. Az őrsök létszáma 4 állomáson 6 fő, 3 állomáson 8 fő, 1–1 állomáson 10 és 15 főt, és 3 állomáson 20 főt terveztek. Ezekből Szeged 4 pályaudvarán 75 főnyi csendőr jutott.

A VI. debreceni üzletvezetőség 15 állomására összesen 211 fő csendőrt terveztek. Az őrsök átlagos létszáma itt is a szokásos 6–8–10–15–20–30 főnyi volt. 3 állomáson 6 fő, 5 állomáson 15 fő, 3 állomáson 20 fő, illetve Debreceni állomást őrset 30 fővel terveztek.

A VII. kolozsvári üzletvezetőség 4 állomására 100 főt terveztek vezényelni. Két-két 20, illetve 30 főnyi létszámmal.

A VIII. aradi üzletvezetőség területén lévő 23 fontosabb állomására 342 főnyi csendőrt vezényeltek. Az őrsök átlagos létszáma 12 fő volt az állomások több mint felén 13 őrsön. 5 állomáson volt 20 főnyi és két állomáson 30 főnyi (Arad és Nagyvárad) őrslétszám. Voltak kiemelt pályaudvarok, például: az erdélyi Piski két pályaudvara 12, illetve 20 főnyi őrsrel. Püspökladányba és Szajolba 20 főnyi őrsöt terveztek.

A IX. zágrábi üzletvezetőség területén, a magyar vonalon 7 állomásra 121 csendőr jutott. 2 állomáson 6 főnyi, egy-egy 15, illetve 20 főnyi őrs (Budafok és Sárbogárd) létszám jutott. Az Új-Dobvovári vasúti gócpont 36 főnyi erősítést kapott. A horvát vonalrészén 5 állomásra 75 csendőr jutott. Ez a tervezett horvát csendőr létszámemelés 30 % volt. Itt három állomáson 6 fős, és két állomáson 20 fős őrsöt terveztek.

A X. temesvári üzletvezetőség területén a Temesvár Józsefváros pályaudvarát tervezték megerősíteni 20 fős csendőr különítménnyel.

A XI. szabadkai üzletvezetőség 6 fontos állomásán az összlétszám 106 csendőr volt. Itt 4 állomáson 12 fő volt. A legkisebb létszám 4 fő a Soroksári pályaudvaron volt. A horvát vonal 2 állomásán 15, illetve 20 főnyi őrs volt tervezve.

A XII. pécsi üzletvezetőség területén Pécsen terveztek felállítani egy 30 fős csendőrkülönítményt. A 8 horvát állomáson 136 horvát csendőrt terveztek. Ez a horvát állomásoknak és a tervezett létszámemelés felét jelentette. A horvát vonalakon az őrsök létszáma 9, 12, 20, 24, 30 főnyi volt.

A budapesti állomásokon (Rákospalota–Újpest, Rákosszentmihály, Angyalföld, Bp.-Keleti, Rákosrendező, valamint az istvántelki és az északi főműhely) összesen 170 csendőr teljesített szolgálatot. A 91 fős létszámukat több, mint 54 %-al kívánták megemlíni.

A személypályaudvarok átlagos őrs nagysága 13 fő volt. A főműhelyekben 32–33 fő csendőr teljesített szolgálatot. A legtöbb csendőr – 40 fő – a rákosrendezői pályaudvarra jutott. A személypályaudvarok létszámát 12 fővel tervezték megemlíni. A Rákosrendező pályaudvart 21 fővel, az istvántelki főműhely állományát 20 fővel akarták növelni.

A Budapest-balparti üzletvezetőség területén 11 pályaudvarőrségét erősítették meg. A fővárosi pályaudvarok (Józsefváros, Ferencváros, Kelenföld, Kőbánya-felső) átlagléttszáma 21–26 főnyi volt. A kisebb pályaudvarok (Kispest, Pestszentlőrinc stb)

örszlétszáma 7–13 főnyi volt. A 11 állomáson 192 csendőr teljesített szolgálatot. Ezek az állomásokon 71 főnyi létszámmelést terveztek. Ezek közül kiemelkedik Ferencvárosi örs létszámának a felemelése, amelyet 24 fővel, illetve Rákos pályaudvar amelynek a létszámát 17 fővel kívánták növelni. Az örsök létszámnövekedése átlagosan 5–6 fő volt. Nem növekedett a létszám a Józsefvárosi, Kelenföldi, Kőbánya-hizlalo és Kispest állomásokon.

V. ö. 4. sz. melléklettel.

⁷ Elfogadott javaslatok voltak:

- térfelügyelői állás szervezése;
- a szállítmányok zárása, pecsételése;
- pályaudvarok kivilágítása;
- örkutyák alkalmazása;
- az értékesebb rakományok fedett kocsikkal való továbbítása;
- a vasúti kocsik különleges jelölése;
- kocsik zárása;
- kocsik zárása a szállítók részéről;
- pályaudvarok bekerítése;
- megkülönböztető jelvények alkalmazása;
- a dézsmálási estek rendőri bejelentése;
- pályaudvarok és vonatok átvizsgálása;
- állomásfőnökök jutalmazási joga;
- dézsmáláson kapott vasúti dolgozók büntetése;
- állomások ellenőrzése;
- tehervonatok kísérése;
- vasutasok természetbeli dotálása;
- nyomozó csoport felállítása;
- pályaudvarokba való be- és kilépés rendje (pályaudvarokon való jogos tartózkodás igazolására szolgáló látható jelvények).

Loc. cit.

⁸ „E közeg, semmi esetre, se mint második főnökhelyettes, hanem kifejezetten, mint a vasútrenészet szolgálat főnöke, illetve vezetője alkalmaztassék és állandó nappali szolgálatot teljesítsen. Az éjjelen át pedig a forgalmi szolgálattevő u. m. »külsős« vagy más, erre alkalmas közeg helyettesítse.” írta elő a tervezet.

⁹ 1917. XII. 13-án Pozsonyban az osztrák és magyar vasutak képviselőiből álló bizottság előtt bemutatásra került LÁNDSA Sándor máv. mérnöknek kocsizárkészülék-találománya. A MÁV vezetése szerint e találmány minden valószínűség szerint meg fog felelni a hozzá fűzött várakozásnak. Ezért megvárták az értekezlet eredményét.

¹⁰ E kérdés megvitatására és eldöntésére bizottságot állítottak fel. A bizottság a zágrábi-, budapesti-központi- és pécsi üzletvezetőségek, valamint az igazgatóság E III. és F IV. a. osztályainak kiküldötteiből állt. Az üzletvezetőségek a pályafenntartási szolgálat képviselétéről is gondoskodtak.

¹¹ A szegedi üzletvezetőség vezetője egy esetet mondott el, melyben a szolgálati főnök a tetten ért és vád alá helyezett alkalmazottak javára utóbb felmentő tanúvallomást tett. Felmerült az a javaslat is, hogy a kereskedelmi miniszter útján az igazságügyminiszterhez (a horvát bánhoz) keresést intézzenek, hogy a vasúti lopások esetében az eljárás gyorsíttassék, például soron kívüli tárgyalás esetleg külön bíróságok beállítása által. (A gyorsított eljárás az 1912/LXIII. tc. 12. §. (4) pontja értelmében csak a hadviselés érdekei ellen elkövetett bűncselekményekre vonatkozhatott, s így olyan bűncselekményeket, amelyek ezen a körön kívül estek, az igazságügyi kormány gyorsított eljárás alá nem vonhatott.)

¹² 1917. december hó 19-én a budapesti központi üzletvezetőség központi hivatalában értekezletet tartott a december 10-i értekezlet elnöki határozata alapján alakult bizottság. A bizottság tagjai voltak a pécsi üzletvezetőség kiküldöttjei, továbbá az igazgatóság F IV. és E III. osztályai kiküldöttjei, a budapesti központi üzletvezetőség forgalmi, pályafenntartási, vontatási osztályaiból megjelent munkatársai, és végül a zágrábi üzletvezetőség kiküldöttjei

A jegyzetekben alkalmazott rövidítések:

TANULMÁNYOK

PARÁDI

- PARÁDI József: A csendőrség magyarországi története. . *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis)*, XVI. évf. (2009) 19. sz. 63–87. p. A tanulmány korábbi változata 2005. október 6-án Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferenciasorozatnak „*Másfél évtized nemzet rendvédelem-történetünk kutatásának szolgálatában*” című XIX. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.

IRAT-, DOKUMENTUM- és LEVÉLTÁRAK

HL. HM.

- Hadtörténeti Levéltár Honvédelmi Minisztérium iratainak gyűjteménye.

Mellékletek jegyzéke

I. sz. melléklet

Összesített kimutatás az üzletvezetőségeként és állomásonként tervezett csendőr különítmények elhelyezéséről és létszámáról. 133

II. sz. melléklet

Kimutatás üzletvezetőségeként és állomásonként tervezett csendőr különítmények elhelyezéséről és létszámáról. 133

**Összesített kimutatás az üzletvezetőségenként és állomásonként tervezett
csendőr különítmények elhelyezéséről és létszámáról**

Üzletvezetőségek	magyar		horvát	
I. Budapest-központi üzletvezetőség	6 állomáson	147 csendőr	0	0
II. Budapest-balparti üzletvezetőség	37 állomáson	357 csendőr	0	0
III. A szombathelyi üzletvezetőség	7 állomáson	42 csendőr	1 állomáson	6 csendőr
IV. A miskolci üzletvezetőség	14 állomáson	238 csendőr	0	0
V. A szegedi üzletvezetőség	12 állomáson	133 csendőr	0	0
VI. A debreceni üzletvezetőség	15 állomáson	211 csendőr	0	0
VII. A kolozsvári üzletvezetőség	4 állomáson	100 csendőr	0	0
VIII. Az aradi üzletvezetőség	23 állomáson	342 csendőr	0	0
IX. A zágrábi üzletvezetőség	7 állomáson	121 csendőr	5 állomáson	78 csendőr
X. A temesvári üzletvezetőség	1 állomáson	20 csendőr	0	0
XI. A szabadkai üzletvezetőség	8 állomáson	106 csendőr	2 állomáson	37 csendőr
XII. A pécsi üzletvezetőség	1 állomáson	30 csendőr	8 állomáson	136 csendőr
Összesen: 135 állomáson 1 847 magyar csendőr és 16 állomáson 257 horvát csendőr				
Összes szükséglet: 2 104 csendőr				

**Kimutatás üzletvezetőségenként és állomásonként tervezett
csendőr különítmények elhelyezéséről és létszámáról**

I. Budapesti központi üzletvezetőség (a budapesti és környékbeli állomások kivételével)

1. Hatvan	30 csendőr	4. Győr	24 csendőr
2. Cegléd	24 csendőr	5. Komárom	15 csendőr
3. Budaörs	24 csendőr	6. Szolnok	30 csendőr
Összesen: 6 állomáson 147 csendőr			

II. Budapest-balparti üzletvezetőség

1. Dunakeszi Alag	30 csendőr	20. Nagymegyes	6 csendőr
2. Vác	8 csendőr	21. Nagyszombat	10 csendőr
3. Nagymaros	6 csendőr	22. Lipótvár	10 csendőr
4. Párkányháza	10 csendőr	23. Pöstyén	6 csendőr
5. Érsekújvár	20 csendőr	24. Vágújhely	6 csendőr
6. Tótmegyer	6 csendőr	25. Trencsén	6 csendőr
7. Tornócz	6 csendőr	26. Trencsén Vághidas	6 csendőr
8. Vágsellye	6 csendőr	27. Hótlak, Trencsénteplic	6 csendőr
9. Galánta	8 csendőr	28. Újzsolna	20 csendőr
10. Németdiószeg	6 csendőr	29. Szered	6 csendőr
11. Szenc	6 csendőr	30. Szokolca	6 csendőr
12. Pozsonyszőlős	10 csendőr	31. Léva	6 csendőr
13. Pozsony	20 csendőr	32. Ipolyság	6 csendőr
14. Pozsony-rendező	30 csendőr	33. Balassagyarmat	10 csendőr
15. Pozsony-fiók pu.	10 csendőr	34. Nyitra	6 csendőr
16. Pozsony-Újváros	15 csendőr	35. Nagytapolcsány	6 csendőr
17. Récse	6 csendőr	36. Nagysurány	6 csendőr
18. Dévényújfalú	10 csendőr	37. Aranyosmarót	6 csendőr
19. Újkomárom	10 csendőr		
II. Összesen: 37 állomáson: 357 csendőr			

III. Szombathelyi üzletvezetőség

Magyar állomások	Horvát vonal
1. Pápa	6 csendőr
2. Czellődömök	6 csendőr
3. Sárvár	6 csendőr
4. Körmend	6 csendőr
5. Jutas	6 csendőr
6. Veszprém	6 csendőr
7. Zalaegerszeg	6 csendőr
III. összesen: 7 állomáson 42 csendőr és horvát területen 1 állomáson 6 csendőr	

IV. Miskolci üzletvezetőség

1. Bánréve	10 csendőr	8. Miskolc	20 csendőr
2. Fülek	10 csendőr	9. Miskolc személy pu.	40 csendőr
3. Kassa	20 csendőr	10. Ruttká	30 csendőr
4. Kálkápólna	10 csendőr	11. Sátoralajújhely	30 csendőr
5. Losonc	10 csendőr	12. Szerencs	20 csendőr
6. Mezőlaborc	10 csendőr	13. Vámosgyörk	8 csendőr
7. Mezőnyékládháza	10 csendőr	14. Zólyom	10 csendőr
IV. összesen: 14 állomáson 238 csendőr			

V. Szegedi üzletvezetőség

1. Nagykőrös	6 csendőr	7. Szeged-Rókus pu.	20 csendőr
2. Kecskemét	6 csendőr	8. Nagykikinda	8 csendőr
3. K.k.félegyháza	10 csendőr	9. Zombolya	8 csendőr
4. Szeged rend.	20 csendőr	10. Hódmezővásárhely	6 csendőr
5. Szeged személy pu.	20 csendőr	11. Orosháza	8 csendőr
6. Szeged-Tisza pu.	15 csendőr	12. Kiskundorozsma	6 csendőr
V. összesen: 12 állomáson 133 csendőr			

VI. A debreceni üzletvezetőség

1. Debrecen	30 csendőr	9. Csap	15 csendőr
2. Érmihályfalva	6 csendőr	10. Bátyu	8 csendőr
3. Nagykároly	15 csendőr	11. Munkács	15 csendőr
4. Szatmár-Németi	20 csendőr	12. Volóc	8 csendőr
5. Királyháza	20 csendőr	13. Ungvár	12 csendőr
6. Máramarossziget	15 csendőr	14. Beregszász	6 csendőr
7. Körösmező	15 csendőr	15. Huszt	6 csendőr
8. Nyíregyháza	20 csendőr		
VI. összesen: 15 állomáson 211 csendőr			

VII. A kolozsvári üzletvezetőség

1. Brassó	30 csendőr
2. Kolozsvár	20 csendőr
3. Tövid	30 csendőr
4. Marosvásárhely	20 csendőr
VII. összesen: 4 állomáson 100 csendőr	

VIII. Az aradi üzletvezetőség

1. Alvincz	10 csendőr	13. Nagyvárad	30 csendőr
2. Arad	30 csendőr	14. Nagyvárad-Velence	12 csendőr
3. Békéscsaba	20 csendőr	15. Órváralja	8 csendőr
4. Biharpüspöki	20 csendőr	16. Ózzipuszta	8 csendőr
5. Gyoma	12 csendőr	17. Petrozsény	12 csendőr
6. Karczag	12 csendőr	18. Piski	12 csendőr
7. Kétegyháza	12 csendőr	19. Piski rendező p. u.	20 csendőr
8. Kisújszállás	12 csendőr	20. Püspökladány	20 csendőr
9. Lupény	12 csendőr	21. Szajol	20 csendőr
10. Marosillye	12 csendőr	22. Vajdahunyad	12 csendőr
11. Mezőtúr	12 csendőr	23. Verestorony	-
12. Nagyszeben	12 csendőr	24. Vulkán	12 csendőr
VIII. összesen: 23 állomáson 342 csendőr			

IX. A zágrábi üzletvezetőség

Magyar vonal		Horvát vonalrész	
1. Adony Pustaszabolcs	6 csendőr	1. Dugoselo	6 csendőr
2. Budafok	20 csendőr	2. Kameral Moravicza	30 csendőr
3. Ercsi	6 csendőr	3. Karlovác	6 csendőr
4. Gyékényes	18 csendőr	4. Sesveto	6 csendőr
5. Kaposvár	15 csendőr	5. Zágráb	30 csendőr
6. Sárbogárd	20 csendőr		
7. Újdombóvár	36 csendőr		
IX. összesen: 7 állomáson 121 csendőr és horvát területen, 5 állomáson 75 csendőr			

X. A temesvári üzletvezetőség

1. Temesvár-Józsefváros állomáson 20 csendőr

XI. A szabadkai üzletvezetőség

1. Kelebia	12 csendőr	1. Batajnica	20 csendőr
2. Kiskőrös	6 csendőr	2. Zumen	15 csendőr
3. Kunszentmiklós–Tass	12 csendőr		
4. Nagyfény	12 csendőr		
5. Szabadka	10 csendőr		
6. Újvidék	12 csendőr		
7. Zombor	8 csendőr		
8. Soroksár	4 csendőr		
XI. összesen: 6 állomáson 106 csendőr és 2 állomáson 35 csendőr			

XII. A pécsi üzletvezetőség

1. Pécs	30 csendőr	1. Brod	30 csendőr*
		2. Bos.Brod	24 csendőr
		3. Donja Vrba	12 csendőr
		4. Novska	12 csendőr
		5. Osijek	20 csendőr
		6. Sibirj	9 csendőr
		7. Sunja	9 csendőr
		8. Vinkovci	20 csendőr
XII. összesen: 1 állomáson 30 magyar csendőr és 8 állomáson 136 horvát csendőr			

* Brod állomáson 37217/918. III. kereskedelemügyi miniszteri rendelet értelmében és a horvát bán jelentése szerint csendőrségi kirendeltség létesült.

A budapesti és környékbeli állomásokon elhelyezett csendőr különítmények létszámának tervezett emelése

1. Rákospalota–Újpest	13 csendőr + szaporítás: 12	Összesen: 25 csendőr
2. Rákosszentmihály	13 csendőr + szaporítás: 12	Összesen: 25 csendőr
3. Budapest-Nyugati pu.	13 csendőr + szaporítás: 12	Összesen: 25 csendőr
4. Angyalföld	13 csendőr + szaporítás: 5	Összesen: 18 csendőr
5. Rákosrendező pu.	40 csendőr + szaporítás: 21	Összesen: 61 csendőr
6. Budapest-Keleti pu.	13 csendőr + szaporítás: 0	Összesen: 13 csendőr
7. Istvánutcai főműhely	33 csendőr + szaporítás: 20	Összesen: 53 csendőr
8. Északi főműhely	32 csendőr + szaporítás: 9	Összesen: 41 csendőr
Összesen:	170 csendőr + szaporítás: 91	Összesen: 261 csendőr
9. Budapest-Józsefváros pu.	25 csendőr + szaporítás: 0	Összesen: 25 csendőr
10. Budapest-Ferencváros pu.	26 csendőr + szaporítás: 24	Összesen: 50 csendőr
11. Budapest-Kelenföld pu.	26 csendőr + szaporítás: 0	Összesen: 26 csendőr
12. Budapest-Dunapart. pu.	26 csendőr + szaporítás: 6	Összesen: 32 csendőr
13. Kőbánya alsó	21 csendőr + szaporítás: 5	Összesen: 26 csendőr
14. Kőbánya felső	13 csendőr + szaporítás: 7	Összesen: 20 csendőr
15. Kőbánya-hizláló	13 csendőr + szaporítás: 0	Összesen: 13 csendőr
16. Rákos	21 csendőr + szaporítás: 17	Összesen: 38 csendőr
17. Pestszentlőrinc	7 csendőr + szaporítás: 6	Összesen: 13 csendőr
18. Pestszentlőrinc-kavicsbánya	7 csendőr + szaporítás: 6	Összesen: 13 csendőr
19. Kispeszt	7 csendőr + szaporítás: 0	Összesen: 7 csendőr
Összesen:	192 csendőr + szaporítás: 71	Összesen: 263 csendőr
Együttesen összesen:	362 csendőr + szaporítás: 162	Összesen: 524 csendőr