

A csendőrség mint katonailag szervezett rendvédelmi szervezettípus eredetileg nem rendelkezett speciális szolgálati ágakkal. A Marechaussée testületből származtatott szervezettel szemben azonban — a kezdeti évszázadok tekintetében — ilyen elvárás túlzó is volna, hiszen a Marechaussée-t a történészek a XIII. századig vezetik vissza.¹ 1778-tól ugyan már Gendarmerie néven tevékenykedett a testület Franciaországban, azonban a vidékre és a hadra kelt seregre kiterjedő hatállyal működő szervezetnek a XVIII. században még nem volt szüksége speciális szolgálati ágakra ahhoz, hogy eredményesen működhessen, legfeljebb a lovas és a gyalogos csendőröket különböztették meg.² Ez a helyzet volt jellemző a XIX. században is, amely pedig a testület diadalszázadának tekinthető, mivel Európának a kontinensen fekvő valamennyi országában bevezették ezt a rendvédelmi testülettípust.³

A technika fejlődésével kapcsolatosan azonban olyan új eszközök jelentek meg, amelyeket a XX. században már tömegesen használtak. Az új vízi, légi, közúti járművek és a vasút elterjedése pedig olyan közlekedési infrastruktúra kiépüléséhez vezetett, illetve ezek az infrastruktúrák olyan tömeges személy- és árusforgalmat bonyolítottak le, amely már szükségessé tette e rendszerek megkülönböztetett felügyeletét és ellenőrzését, az új bűnözési metodikák felderítését és megelőzését.⁴

Mivel a kontinentális rendvédelmi modell lényegéhez tartozik, hogy a rendőrségek a városokban működnek, a városok közötti térségek pedig a nemzeti csendőrségek hatáskörébe tartoznak, ezért értelemszerűen az új közlekedési lehetőségek felügyeletének igényével először a csendőrségek szembesültek. A tömeges személy- és áruszállításra alkalmas közlekedési eszközök, illetve rendszerek kiépülésével meg kellett oldani azoknak a közbiztonság igényeivel összhangban álló működését. Erre azonban a hagyományos csendőrségi struktúrák csupán részlegesen voltak alkalmasak. Ezért szükség volt arra, hogy a csendőrség típusú rendvédelmi testületeken belül olyan új szakszolgálati ágak jöjjenek létre, amelyek már alkalmasak az új helyzet kezelésére.⁵

E folyamat világviszonylatban, így a Magyar Királyi csendőrségnél is végbement. A Magyar Királyi Csendőrség esetében a speciális szakszolgálati ágak kiépülésére döntően a XX. század első felében a két világháború között került sor.⁶

Amennyiben a táborig csendőri szolgálatot is figyelembe kívánjuk venni a szakszolgálati ágak sorában úgy a táborig csendőrség kilóg a sorból, hiszen a csendőrség eredetileg a hadra kelt sereg rendfenntartó szervezeteként jött létre a XIII. században. A csendőrségnek, illetve elődszervezetének Maréchaussée-nek ez volt az egyetlen feladata. A későbbiek során viszont a táborig csendőrség nem folyamatosan, hanem a hadi tevékenységek időszakához kapcsolódóan tevékenykedett. A működési területe és a hatásköre azonban fokozatosan kiterjedt az ország valamennyi lakosára és teljes területére. A táborig csendőrség tehát legfeljebb ideiglenes szakszolgálati ágnak tekinthető.⁷ A Magyar Királyi Csendőrségnek volt még egy szakszolgálati ág jelleggel működő része, a határszéli csendőrség, amely 1891-től 1918-ig a Magyar Királyság útlevélköteles határain az úgynevezett zöldhatárőrizetet valósította meg. Az első világháború után azonban ezt a szolgálati ágat nem szervezték újjá. A haderőrejtés céljából ugyanis önálló határőrizeti szervezetet alakítottak ki a Magyar Királyi Vámőrséget.⁸

Nem felel meg a történelmi tényeknek azon elterjedt téveszme, mely szerint a csendőrség általában, illetve konkrétan a Magyar Királyi Csendőrség feladata kizárólag — napjaink hivatalos terminológiája szerint — úgynevezett csapaterős rendvédelmi feladatkört, illetve közrendvédelmi teendőket foglalt csupán magába. A Magyar Királyi Csendőrség rendelkezett nyomozó szolgálati ággal.⁹ Igaz, hogy később állították fel ezt a szolgálati ágat, mint a rendőrségnél a detektív testületet,¹⁰ azonban létrehozták és jól működött. Témánk szempontjából azonban a légi, vízi, vasúti és közúti közlekedési csendőri szakszolgálatok — amelyek lényegében a közbiztonsági szolgálat speciális szolgálati ágainak tekinthetők — kialakulása és tevékenysége bír jelentőséggel.

A Magyar Királyi Csendőrség közúti közlekedési szolgálati ágának csirái — néhány éves előkészítő munka nyomán — már 1929-ben kialakultak.¹¹ Kezdetben a legforgalmasabb utak felügyelete volt a közúti közlekedési szolgálatot ellátó csendőr őrsök feladata. Tevékenységük a Budapest környéki, a balatoni és a bécsi utakra terjedt ki. Először három közúti közlekedési csendőr őrsöt állítottak fel Budapesten, Székesfehérvárott és Győrött.¹²

Ekkor még a csendőrség közúti közlekedési őrsői a területileg illetékes csendőr parancsnokság alárendeltségébe tartoztak. A közlekedési őrsőket oldalkocsis és oldalkocsi nélküli motorkerékpárokkal

* A Magyar Királyi Csendőrség fennállása idején még nem használták a szakszolgálati ág terminológiát a jelzett szolgálati formákra, azonban a közérthetőségre tekintettel napjaink terminológiáit alkalmaztuk.

szereztek fel.¹³ Az új szolgálati ág tagjai tevékenységüket öt hónapos időtartamú felkészítő tanfolyam sikeres elvégzése nyomán kezdhették meg.

A közlekedési csendőrség feladatát alkotta:

- a közlekedési szabályok betartásának ellenőrzése, a közlekedési rend fenntartása;
- a közlekedési balesetek megelőzése;
- elsősegélynyújtás, a sérültek kórházba szállításáról való gondoskodás;
- baleseti helyszínelés;
- az utasok szükség szerinti útbaigazítása.¹⁴

Az utakon és közvetlen közelükben megvalósult bűncselekmények esetében, akkor járhattak el ha a késedelem veszéllyel járt. Ilyenkor a legszükségesebb teendőket végezheték el, az ügyet pedig át kellett adniuk a területileg illetékes csendőr őrsnek további intézkedés céljából.¹⁵

A közlekedési csendőrség fejlesztésére 1936-ban került sor. Ekkor — az ugyancsak ebben az időben létrehozott — híradó részleggel közösen alosztályt szerveztek, amelynek az alárendeltségébe négy közlekedési szárnyat helyeztek. Az alosztály pedig a központi nyomozó parancsnokság alárendeltségébe került.¹⁶

A szervezetfejlesztéshez kapcsolódóan a motorkerékpárokat osztrák gyártmányú „Steyer 55” típusú kis gépkocsikra cserélték. A szolgálati gépjárművek karbantartása és felújítása céljából csendőrségi autójavító műhelyt is létrehoztak. Ennek nyomán pedig a magyar csendőrség gépkocsiparkját helyszínelő és fogolyszállító gépjárművekkel is bővítették.¹⁷

A szervezetfejlesztés következő lépcsőfokának a kivitelezésére 1940-ben került sor, amikor a magyar Királyi Csendőrség szervezetében — a testület vezető szervezetének — a csendőr felügyelőségnek közvetlenül alárendelt „közlekedési és híradó osztályt” hoztak létre. Ez az osztály már gazdasági hivatallal, műszaki alosztállyal, négy közúti közlekedési, egy repülőtéri és egy híradó szárnyparancsnoksággal is rendelkezett.¹⁸

A fejlesztés következő fázisában 1943-ban került sor a közlekedésiek és a híradók szétválasztására. Ekkor hozták létre az önálló közlekedési osztályt. Ekkor a közlekedési csendőrök létszáma már mintegy 700-750 fő volt és a szakaszolgálati ág közel 300 gépjárművel rendelkezett. A közlekedési osztály műszaki alosztályát Budapestre telepítették.¹⁹

A műszaki osztály feladatát képezte:

- gépjárművezető tanfolyamok tartása a testület tagjai számára;
- új gépjárművek átvétele;
- a szolgálati gépjárművek javítása alkatrész beszerzés és tartalékkészlet kialakítása.²⁰

A gépjárművezető tanfolyamokon a testületi tagok jogosítványt szereztek motorkerékpár, személy- és teherkocsi, valamint autóbusz vezetésére is. Ezenkívül a tanfolyamon résztvevők megismerkedtek a szolgálati járművek szerkezetével és működésével, illetve a kisebb javításokkal is, továbbá elsősegély kiképzésben részesültek, valamint elsajátították a közlekedési csendőri teendők végzéséhez szükséges ismereteket is.²¹

A közlekedési járőrök útvonala 100-150 km közötti volt. A menetsebességüket 40 km/h-ban állapították meg. A gépkocsi üldözést megtiltották. A közlekedési csendőrök szolgálati idejük — amely nem 8 óra, hanem általában 12-16 óra körüli volt — alatt a pihenőket és az étkezéseket a portyaszolgálatuk menetvonalához közeli csendőr őrsökön tölthették el, ahol a közétkeztetésben térítés ellenében vehettek részt.²²

A Magyar Királyi Csendőrség vasúti szolgálati ága ugyan a két világháború közötti időszakban alakultak ki, az előzmények azonban az első világháborúig visszanyúlnak. Az előzetes elgondolásokkal ellentétben a háború több évre elnyúló állóháborúvá alakult, amely hatalmas erőket emésztett fel az emberek és az anyagiak terén egyaránt. Fokozatosan szinte mindenképp hiány keletkezett. Ilyen körülmények miatt — már nem csupán az anyagi előnyök, hanem a pusztító létfenntartás céljából is — elszaporodtak a tolvajlások, rablások.

Mivel a Magyar Államvasútak (MÁV) szerelvényein nagy mennyiségben szállítottak árukat a hiányzó árucikkek miatt, ezért a vasúti szállítmányok fokozott veszélybe kerültek. Elsősorban az állomásokon volt gyakori a szállítmányok dézsmálása, amely többnyire a nélkülöző vasúttársaságok és az ugyancsak nélkülöző helyi lakosság tagjainak összejárásával valósult meg. Azonban nem csupán a civil lakosság vesztette el az önuralmát a vasúti szállítmányokban fellelhető áhított és legálisan alig elérhető javak észlelésekor. A katonák sem riadtak vissza ezen szállítmányok megdezsmálásától. A katonák által elkövetett dézsmálások közül különösen azok voltak veszélyesek, amelyeket a vasúton szállított felügyelt alakulatok tagjai csoportosan valósítottak meg.²³

A MÁV a háborút megelőzően lopásokból fakadóan évente hozzávetőlegesen egy-két millió korona körüli összeget fizetett ki kártérítésként. Ez az összeg 1916-ban már 6 millió korona feletti volt.²⁴ A Magyar Királyságban a vasútvonalak a háború időszakára már kiterjedt hálózatot alkottak. A helyi érdekű és a városi vasúti pályák hosszát is beleszámolva 22 731.2 km hosszú vasútvonal működött a történelmi Magyarországon.²⁵

A MÁV a belső szabályozói szigorításával, a munkafegyelem növelésével, a szállítás biztonsági feltételeinek a fejlesztésével ugyan megkísérelt gátat szabni az elterjedő eltulajdonításoknak, azonban nem sok sikerrel. Az egyik legnagyobb nehézséget a vasúti csendőrség hiánya okozta. Több mint 2000 fő csendőrré lett volna szükség a vasúti szállítmányok védelmének megvalósítása érdekében, amely azonban nem, vagy csak részlegesen állt rendelkezésre.²⁶

A helyzet konszolidációja nyomán a vasúti csendőrség témaköre lekerült a megoldandó témák napirendjéről, mivel a megváltozott helyzet miatt arra már nem volt szükség.

A Magyar Királyi Csendőrség tiszti kara azonban feldolgozta az első világháborúnak a vasúti szállításokra vonatkozó tapasztalatait, illetve figyelemmel kísérte a külföldi tapasztalatok alakulását.²⁷

A második világháború kapcsán azonban ismét előtérbe kerültek az első világháború tapasztalatai, valamint a hadviselő országoknak a vasúti szállítások biztonságosabbá tétele érdekében bevezetett intézkedései.

A Magyar Királyi Csendőrség vasútbiztosítási teendőket természetesen a második világháború előtt is ellátott, azonban ez a tevékenység békeidőszakban nem volt olyan jelentős, hogy a megvalósítása érdekében külön szolgálati ág létrehozása indokolt lett volna.

A testület személyi állományának okulása érdekében — a vasútbiztosítási teendők témakörében — a húszas években cikkek is megjelentek a Csendőrségi Lapokban.²⁸ A vasútbiztosítási teendőket pedig a testület 1941-ben publikált utolsó szolgálati szabályzata is tartalmazta.²⁹

A vasútbiztosítás célja nem az volt, hogy a Magyar Királyi Csendőrség folyamatos felügyeletet lásson el a magyar vasútvonalak egésze, vagy egy része felett. Vasútbiztosítást időlegesen és egy-egy meghatározott vonalszakaszra kiterjedően hozhatott létre a testület. A vasútbiztosításokat a területileg illetékes kerületparancsnok rendelhette el. Általában kiemelten fontos személyek — például hazai, vagy külföldi államfők — valamint speciális, illetve veszélyes szállítmányok esetében rendeltek el vasútbiztosítást. A vasútbiztosítás során az érintett vasútvonalat az összes műtárgyával és a vonal közvetlen környékét is át kellett kutatni. Az állomásokra, a műtárgyakra és a vasúti pályákra járórt vezényeltek. A pályákon — a terep domborzatától és a növénytakaró jellegétől függően — általában 6 kilométeres szakaszra vezényeltek egy járórt. A járőrök két fősek voltak.³⁰

A vasúti műtárgyak őrzésére rendelt járőrök, az őrzésükre bízott műtárgyat csak annak közvetlen környékének az átkutatása céljából hagyhatták el. A vasútbiztosításra vezényelt járőrök — a felügyeletükre bízott terepszakaszt — kötelesek voltak bejárni. Ezt nappal oly módon tehették meg, hogy — a járőr felügyeletére bízott terepszakasz bejárását — egymástól elválva egyenként valósíthatták meg, egymást közt felosztva az őrizetükre bízott területet. Sötétedéstől világosodásig azonban a járőr tagjai nem válhattak el egymástól. A vasútbiztosító járőrök kötelesek voltak a rájuk bízott vonalrészben a pályatestet megvizsgálni, az esetleges rongálásokat jelenteni és arról a legközelebbi pályaoért tájékoztatni, továbbá a gyanús egyéneket igazoltatni és a pályatesttől távol tartani.³¹

A vasútbiztosítások során a csendőrök nem voltak magukra hagyva, hiszen a vasúti pályaoörök minden körülmény között számíthattak. A pályaoörök helyismeretét kiválóan felhasználhatták, illetve a pályaoörök számára rendelkezésre álló szolgálati telefonvonalat használhatták. A vonatkozó törvényekben előírtak szerint — a terep jellegétől függően — átlag 3-5 kilométerenként kellett egy-egy vasúti pályaoért a hozzá tartozó házzal és telekkel telepíteni. A két világháború közötti időszakban a MÁV vasúti pályaoörként hozzávetőlegesen 2000 főt foglalkoztatott.³²

A vasútbiztosító járőröknek az érintett vasúti szerelvény tervezett áthaladását 3-4 órával megelőzően kellett elfoglalniuk és a szerelvény áthaladása után, külön parancs nélkül kötelesek voltak visszatérni az őrsükre. A vasútbiztosítási teendők ellátására az érintett csendőrparancsnokságok állandó tervet készítettek, melyet folyamatosan naprakész állapotban tartottak. E tervben szerepelt, hogy az érintett vasútvonal mentén elterülő csendőr őrsök vasútbiztosítás esetén mely vonalszakaszért voltak felelősek, hova és hány járórt kellett vezényelniük. E tervek tartalmazták a biztosításban résztvevők irányítását megvalósító parancsnokság összetételét, vezetési pontját, a hírösszeköttetés módját stb.³³

A vasútbiztosítás tehát egy-egy kiemelt fontosságú vasúti szerelvény haladási vonalának a biztosítását jelentette csupán.

E mellett a Magyar Királyi Csendőrség személyi állománya ellátott úgynevezett vasútügyi szolgálatot is. Ezalatt lényegében a vasútállomásra vezényelt csendőr járórt értették, amely a fel- és le-

szállókat, az áruforgalmat kísérte figyelemmel, valamint végigjárta a kupékat, a várakozóhelyeket és a restit is. A vasúti személyzet munkájába nem avatkozhatott be, de elő kellett segíteni, hogy a forgalmi szabályokat mindenki betartsa. Ügyelnie kellett arra, hogy senki se követhessen el olyan cselekményt, amellyel az utasok biztonságát, illetve a forgalom zavartalanságát veszélyeztethette.

A vasútügyi szolgálatot ellátó csendőr járőröket azon csendőr őrsparancsnokok vezényelheték, amely csendőr őrsöknek a működési területén vasútállomás működött. A csendőr járőröknek csupán egyik feladatuk lehetett a vasútügyi szolgálat teljesítése. Azt megelőzően, illetve követően szolgálati idejük alatt az előírt menetvonalukon a szokásos szolgálati teendőjüket kellett ellátniuk, amelyeket az őrsügyeletes a járőr szolgálatba léptetésekor meghatározott a számukra. A csendőr járőrök számára a portyaszolgálatuk során a vasútügyi teendőket általában arra az időszakra írták elő, amikor a vasútállomásokra vonat érkezett, illetve onnan távozott.³⁴

Kizárólag vasútügyi szolgálatra járórt vezényelni csak a belügyminiszter engedélyével lehetett. Razzia esetén is vezényelhető volt vasútügyi járőr. Ebben az esetben a razziaiban részt vevő személyi állomány köréből jelölték ki a vasútügyi járórt a razzia idejére. A razzia parancsnokának a közvetlen alárendeltségébe tartozott a vasútügyi járőr. A vasútügyi teendőket ellátó csendőr járőr mindig két fős volt, ahogyan általában a csendőr járőrök létszáma is két fő volt.³⁵

A Magyar Királyi Csendőrség a vasútbiztosítási és vasútügyi szolgálat mellett még úgynevezett szállítmányfedezeti és oltalmi kíséretet is nyújthatott bizonyos esetekben. Állami hivatalok és kincstári intézmények, valamint állami- és magánvállalatok nagyobb pénz- vagy értékű küldeményeinek szállításához a csendőrséget a szállítmányok biztosítása érdekében igénybe lehetett venni. Az érintettek az igényüket a főszolgabíróhoz — mint rendőrhatalósághoz — benyújtott folyamodványban kérhették. Sürgős esetben azonban közvetlenül is fordulhattak a csendőrséghez.³⁶

A szállítmányfedezetre vezényelt csendőr járőrnek legalább két fősnek kellett lennie. Kocsin történő szállítás esetén a járőr számára külön kocsit kellett biztosítani a szállítmányfedezetet kérőnek. Kivételes esetben lovon, vagy kerékpáron is kísérhette a szállítmányfedezetre vezényelt csendőr járőr a szállítmány kocsiját. Vasúti szállítás esetén a csendőr járőrnek ugyanabban a kocsiban kellett utaznia, mint amiben a szállítmányt elhelyezték. Hideg időjárás esetén — ha az utazás 4 óránál tovább tartott és a vasúti kocsi fűtetlen volt — a járórt a vasút menti őrsök személyi állományába tartozó csendőrökkel fel kellett váltani. Vasúti szállítmány fedezésére csendőr járórt csak kiemelt fontosságú és kizárólag kincstári szállítmányok esetében lehetett igénybe venni a szárnyparancsnokság engedélyével.

Magánvállalatok részére szállítmányfedezeti oltalmat csak akkor lehetett biztosítani, ha az a szolgálatra hátránnyal nem járt.

Magáncégek és állami intézmények egyaránt kötelesek voltak a szállítmányfedezetek költségeit megtéríteni a testület illetményszabályzatában foglaltaknak megfelelően.³⁷

A vasúti csendőrség felállításának gondolata SELLYEY Vilmos nyugállományú csendőr ezredestől eredt, aki aktív szolgálati pályafutása során a Magyar Királyi Belügyminisztérium csendőrségi osztályán is teljesített szolgálatot és nyilván élénken élt az emlékezetében az első világháború során a vasúti szállítmányok dézsmálása terén kialakult nehéz helyzet. A második világháború kitörése nyomán a vasúti szállítmányok sorsa felértékelődött. Ezért indokoltá vált az új szakszolgálati ág létrehozása. A felállítást indokolta még az is, hogy a mozgó vonaton elkövetett bűncselekmények pontos helyét sokszor nem lehetett megállapítani, így a területi elv szerint működő csendőr őrsök között a teendőket nem lehetett igazságosan elosztani. E mellett a vasúti bűncselekmények nyomozása olyan speciális — a vasút működéséhez kapcsolódó — ismereteket is igényelt, amellyel a csendőrség tagjai nem rendelkeztek.³⁸

A vasúti csendőrség 1944 IV. 1.-én kezdte el a működését. Ezt megelőzően március 1.-vel kezdődően a vasúti csendőrség leendő személyi állományának tagjai számára egy hónapos tanfolyamot szerveztek Budapesten. A tananyag keretében a hallgatókat megismertették a leendő vasúti csendőrség hatósági területével és annak felosztásával, amely a MÁV területi szervezeti tagozódásához igazodott. A képzés döntő hányadát a Magyar Királyi Csendőrség nyomozó parancsnokságának és a MÁV vasúti mérnökeinek az előadásai tették ki. A nyomozó parancsnokság szakemberei megismertették a vasúti csendőrség leendő munkatársait mindazokkal a szakmai tapasztalatokkal, illetve a bűnelkövetők felfangjaival, amellyel a több mint egy évtizedes szakmai tevékenységük során megismerkedhettek.³⁹

A csendőrségen belül a vasúti csendőrség egy önálló szárnyat képezett, amely a csendőr felügyelőség közvetlen alárendeltségébe tartozott a székhelyét pedig Budapestre telepítették. Az első szárnyparancsnok LÁZÁR Pál csendőr őrnagy volt.⁴⁰

A vasúti csendőrök szolgálatukat egyenruhában és civilben látták el. A szolgálat elősegítése érdekében a MÁV a vasúti csendőröket az egész ország területére kiterjedő és valamennyi kocsiosztályra

érvényes szabadjeggyel látta el. A vasúti csendőrség létrehozásával a csendőrség által korábban teljesített vasútbiztosítás, illetve vasútügyelet, valamint vasúti szállítmányfedezet oltalmi szolgálatok nem szűntek meg. A vasúti csendőrök alapvető feladata a nyomozati munka végzése volt.⁴¹

A vasúti csendőrségnek a szolgálati feladatai teljesítésével azt a célt kellett elérnie, hogy:

- a vasúton elkövetett bűncselekményeket megakadályozza és kinyomozza;
- a vasúti baleseteket és rongálásokat megelőzze vagy kinyomozza;
- a raktárakban és a vasúti szállítmányokban történt lopásokat kinyomozza;
- az utasok személy- és vagyonszolgálati feladatait ellátja.⁴²

A közúti és a vasúti csendőrség egyértelműen az új közlekedési eszközök létrejötte nyomán alakult ki, abból a helyzetből fakadóan, hogy ezen járművek a testület hatósági területén működtek. A személy- és áruszállításban betöltött szerepük pedig elkerülhetetlenné tette a szakszolgálati formában megvalósuló ellenőrzésüket és felügyeletüket.

A Magyar Királyi Csendőrség vízi szolgálati ága esetében merőben más volt a helyzet. A hazai vízre kiterjedő rendvédelmi tevékenységet országos hatáskörrel először nem a csendőrség látta el. A vízi rendészeti teendők végzésére hivatott testület pedig nem rendvédelmi, hanem honvédelmi indítatású volt.

A magyar nemzet történelmében a Kárpát-medence vízi útjai mindig fontos szerepet játszottak. A hadi dereglyék használata az Árpád-házi királyainkig nyúlik vissza. A török veszedelem előretörése nyomán szükség volt a folyami hajózás és harc professzionális csapatára. Ők voltak a naszádosok, akik a Dunán védték a Magyar Királyság határait a Vaskaputól Nándorfehérvárig, továbbá a Száván a déli határokat. Az ország három részre szakadása után — a HABSBERG-hatalom szervezésében — hozták létre a sajkásokat, többségükben a törökök elől menekülő rácokból. A Titeli Sajakas Kerület de facto 1848-ig, de jure pedig 1852-ig valósította meg határfolyóink őrzését.⁴³

Az uralkodó 1850. XI. 30.-án állította fel a Császári-Királyi Flottillahadtestet, amely már gőzhajókból állt és 1866-ig működött. Wilhelm von TEGETHOFF a haditengerészet altengernagya 1866-ban koncepciót hozott létre a HABSBERG-birodalom haditengerészetének a fejlesztésére. E tervnek képezte részét a folyami flottilla felállítása. Elképzelése szerint a flottillát a kor legkorszerűbb és az Amerikai Egyesült Államokban, illetve Nagy Britanniában már bevált monitor típusú hadihajókból kellett kialakítani. A monitor sekély merülésű, alacsony oldalmagasságú, páncélozott és forgó löveg-tornyú hadihajó volt, amely a tengeren ugyan nem, de a sekély vízű térségekben kitűnően bevált. A magyar kormány a Pest-Fiumei Hajógyárnál 1868. júniusában két monitort is rendelt, melyet Josef von ROMAKO császári-királyi hajóépítő inspektor tervezett. Mivel az angol és az amerikai monitorok hadi titkot képeztek — azoknak legfeljebb a látványával lehetett megismerkedni — ezért a monarchiai hajótervezőnek önállóan kellett megterveznie a dunai monitorokat. ROMAKO hajómérnök olyan hajókat konstruált, amelyek felülmúlták a korábbi építésű amerikai és angol monitorokat is. ROMAKO a tervezést 1870-re befejezte, ekkor kezdtek el a hajók építését. A dunai flottilla első két monitorát, azaz a Lajtát (Leitha) 1871. IV. 20.-án és a Marost 1871. V. 17.-én bocsátották vízre. A monitorok építése alatt a haditengerészetből kikülönítették a budapesti különítményt, amely lényegében a dunai flottilla szervezete volt.⁴⁴

A trianoni békediktátum lényegében megszüntette a dualizmus évtizedei alatt szorgos munkával létrehozott dunai flottillát. A győztes hatalmak által felállított és Bécsben székelő nemzetközi bizottság felügyelte a dunai flottillánk hajóinak elvételét. Csupán három őrnaszádot — a folyamrendőri feladatok teljesíthetősége érdekében — hagytak meg a Magyar Királyságnak, melyet később egy hajóval növeltek. Magyarország érdekeit WULFF Olaf Richard fregattkapitány képviselte, aki kidolgozta a flottilla fejlesztés koncepcióját. Ennek a lényege az volt, hogy a flottillát rejtetten kell fejleszteni. A rejtést pedig egy országos hatáskörű vízirendészeti fegyveres testület létrehozásával kell megvalósítani.⁴⁵

A minisztertanács WULFF Olaf Richard fregattkapitány 1920. X. 4.-én felterjesztett javaslatát 1921. I. 3.-án megtárgyalta és elfogadta. Ennek nyomán 1922. II. 26.-án az nemzetgyűlés törvénnyel iktatta be a közigazgatás szervezetébe a Magyar Királyi Folyamőrséget.⁴⁶ A törvény végrehajtásáról miniszterelnöki és belügyminiszteri rendelet gondoskodott.⁴⁷

A Magyar Királyi Folyamőrséget 1921. III. 1.-én állították fel. Az 5000 főre tervezett létszám helyett azonban a győztesek csupán 1600 főnyi fegyveres — 96 tiszt és 1524 altiszt és legénység — továbbá 1800 fő fegyver nélküli alkalmazottat, összesen 3420 főt engedélyeztek.⁴⁸

A Magyar Királyi Folyamőrség ugyan — törvényben meghatározott módon — minden tekintetben a belügyi tárca irányítása alá tartozott, ám a valóságban a testület rejtett folyami erők része felett a honvédelmi tárca gyakorolt felügyeletet. A Magyar Királyi Folyamőrség parancsnoka a testület vezérfelügyelője volt, aki egyben minden folyamőr elöljárója is volt. A Magyar Királyi Folyamőrség tevé-

kenysége felügyelete céljából a Magyar Királyi Belügyminisztériumban folyamrendészeti osztályokat hoztak létre. Folyamrendészeti ügyekben elsőfokú hatóságként a révkapitányságok, másodfokú a révfőkapitányság, harmadfokon pedig a belügyminiszter nevében eljáró folyamrendészeti osztályok intézkedtek, nevezetesen:

- BM VI/f. osztály, amely a testület közigazgatási, műszaki, híradó és egészségügyi;
- BM VI/e. osztály, amely a testület gazdasági és pénzügyi;
- BM VI/d. osztály, amely a testület folyamrendészeti teendőit felügyelte.⁴⁹

A Magyar Királyi Folyamőrség élén tehát a vezérfelügyelő állt, aki a testület irányítását a budapesti székhelyű révfőkapitányság által valósította meg. A révfőkapitányság alárendeltségébe révkapitányságok tartoztak, amelyek között Magyarország vízi területeit felosztották. Összesen 13 révkapitányság működött a trianoni békediktátum utáni Magyarországon. A révkapitányságok alárendeltségébe révkirendeltségek is tartoztak. A Magyar Királyi Folyamőrség szervezetébe összesen 9 révkirendeltség tartozhattak. A körülményektől függően a révkapitányságok alkalmanként révőrségeket is létrehozhattak.⁵⁰ **(Lásd. I.sz.melléklet)**

A Magyar Királyi Folyamőrség nyílt tevékenysége a vízirendészet volt. A vízirendészeti jogkör eredetileg az önkormányzatok rendőrhatalósági jogkörének a részét képezte. A folyamőrség felállításakor azonban azt a jogkört a testületre ruházták. A Magyar Királyi Folyamőrség nyílt feladatrendszere összetett volt. Lényegében ide csoportosították szinte valamennyi hatósági ellenőrzési jogkört, amely a vízi közlekedéssel volt kapcsolatban. Így például a vízi járműveken érkező vagy távozó utasoknak a Magyar Királyság területére történő be- és kiléptetését is a folyamőrség végezte.⁵¹

A Magyar Királyi Folyamőrség mint önálló fegyveres szervezet testületi egyenruhával és rangrendszerrel is rendelkezett, amely lényegében a monarchia haditengerészeti öltözék és rangrendszer adaptált változata volt, melyet módosításokkal a Magyar Királyi Honvédség nyílt kötelékbe helyezése nyomán is alapvetően megőrzött. A folyamőrségi egyenruha jellegzetes sajátosság volt legénység körében a matrósapka, tiszteknél a tányérsapka és a kétsoros gombolású nyitott zubbony, melyen a rangokat az alkaron körbefutó sávok formájában viselték. A hajózó csapattisztek kerek hurkot, úgynevezett elliot szemet viseltek, illetve a legénység a matrózing gallérján viselte a rendfokozati jelzéseket. Ünnepi öltözéken a tisztek a rangjukat — ugyancsak rendfokozati sávok formájában — a vállukon úgynevezett „epaulette”-en viselték, amelyet a kar fölött lecsüngő rojtokkal „risettek”-el díszítettek.⁵² **(Lásd II.sz.melléklet)**

A Magyar Királyi Folyamőrséget a bled-i egyezmény nyomán létrehozott honvédelmi törvényben foglaltak alapján 1939.I.15.-én Magyar Királyi Honvéd Folyamerők névvel a Magyar Királyi Honvédség kötelékébe — a vezérkar főnökének közvetlen alárendeltségébe — helyezték, önálló haderőnévként. Később pedig az elnevezést Magyar Királyi Honvéd Folyami Erők-re változtatták.⁵³

A Magyar Királyi Folyamőrség szép példája annak, hogy még a legkilátástalanabb helyzetben is van remény. Nem kell feltétlenül mindent feladni a nemzet ellen támadó túlerő kívánalmainak megfelelően. A trianoni békediktátum 35 000 főben maximálta ugyan a magyar haderő létszámát oly módon, hogy abban sorozott személyi állomány nem teljesíthetett szolgálatot. Ennek ellenére a magyar katonai vezetők létrehozták az úgynevezett kényszertoborzottak fogalmát, amely lényegében sorozást jelentett. Ezt pedig — a jóindulattal nem vádolható — ENTENTE is kénytelen volt elfogadni, mivel valódi toborzással még ez a csekély létszám sem volt kiállítható. A kényszertoborzás lehetőségét a magyar vezetés pedig úgy aknázza ki, hogy annak leple alatt lényegében helyreállította és aktualizálta a hadra fogható magyar lakosság nyilvántartását.

A trianoni békediktátumban Magyarországra kényszerített előírások betartását a Szövetségek Közi Katonai Ellenőrző Bizottság volt hivatott ellenőrizni, amely 1921-től 1927. III. 31.-ig tartózkodott Magyarország területén. Ekkor a Nagykövetek Tanácsa a közvetlen ellenőrzést megszüntette ugyan, a helyébe azonban az alkalmi vizsgálatok léptek, melyet a Népszövetség rendelhetett el. Ezek azonban más kevésbé voltak veszélyesek.⁵⁴

A haderőrejtésnek többféle módszerét hozták létre a vesztes háború nyomán. Az egyik ilyen taktika az alakulatok kettőzése volt. Ennek az volt a lényege, hogy az érintett alakulatokból kettő volt, az egyik a laktanyában, a másik pedig a gyakorlótéren volt elérhető, vagy fordítva, de sohasem egy helyen. A Szövetségek Közi Ellenőrző Bizottság tagjai így módon egy helyen soha nem találkozhattak mindkét alakulattal. Ez a megoldás volt az előzménye az 1930-as években létrehozott úgynevezett alakulatikrezésnek. Az ikrezési rendszerben az „anyaalakulat” raktározta az „ikeralakulat” felszerelését és a keret személyi állományát is a saját sorai között „bujtatta”. Szükség esetén pedig az alakulat két részből álló keretét (anya- és ikeralakulat) tartalékosokkal töltötték fel. Így jöhettek létre az ikreződött gyalogezeredekből és tüzérosztályból a dandárok.

A meglévő fegyveres szervezetekben is igyekeztek valamilyen hadi struktúrát elrejtteni. Ilyen volt például a Rendőr Újonc Iskola. Mivel a Magyar Királyságban egyedül a rendőrség számára engedélyeztek páncélos járművet tömegosztási céllal, ezért ide telepítették a haderő leendő páncélos fegyverneme majdani szakembereinek a képzését. Őket rendőr álcával látták el.⁵⁵

A haderőrejtés keretében két új — a dualizmus időszakában nem létező — rendvédelmi testületet is létrehoztak a Magyar Királyi Folyamőrséget és a Magyar Királyi Vámőrséget. A Magyar Királyi Vámőrséget 1930-ban — szervezetmódosítással egybekötve átnevezték Magyar Királyi Határőrséggé. Az ENTENTE ugyanis — a Tanácsköztársaságra emlékezve — rendvédelmi testületek esetében jóval engedékenyebb volt, mint a haderő tekintetében. Ezt a lehetőséget hasznosítva hozta létre a magyar vezetés a folyamőrséget és a vámőrséget. Mindkét testület legális feladatköre valós volt ugyan, azonban a szervezetüket hasznosítva lehetőség kínálkozott arra, hogy ott haderőt rejtessenek el. A vámőrség utódszervezetében a Magyar Királyi Határőrség álcájában helyezték el a honvédség ezredeinek 1/3-át. Erre azért volt égetően szükség, mivel az elcsatolt területek utódállamainak haderői egyeztetett tervet dolgoztak ki a maradék Magyarország lerohanására. A magyar vezetés ebben a helyzetben azt látta a célszerű megoldásnak, ha a határ mellé haderőt telepít az esetleges ellenséges előrenyomulás lassítása érdekében. Az így nyerhető idő ugyanis rendkívül fontos lehetett, mivel meghosszabbíthatta a határmenti gyarak hadianyag előállítás idejét, illetve lehetővé tette mélységi területen a lakosság mozgósítását. Ezzel pedig kitarthatott a magyar állam addig, amíg a konfliktus kezelését diplomáciai útra sikerül terelni. A diplomáciai tárgyalások idejére pedig megakadályozhatóvá vált, hogy „kész helyzet” létrejöhesse.⁵⁶

A Magyar Királyi Folyamőrségnek a Magyar Királyi Honvédség kötelékébe integrálásakor a testület a vízirendészeti hatáskört nem vitte magával. Ez a jelenség a folyamőrség sajátja volt, mivel a határőrség a határőrizeti feladatkörrel együtt vált a honvédség részévé, amely a későbbiek során számos nehézséget okozott. A vízirendészeti teendőket tartalmazó hatáskört azonban nem az önkormányzatok kapták vissza, hanem azt a Magyar Királyi Rendőrség kompetenciájába helyezték. Mivel azonban a rendőrség működési területe csak a városok hatósági területére terjedt ki, ezért a vízirendészeti hatósági teendők végzésének jogköre vidéken a Magyar Királyi Csendőrségre szállt át.⁵⁷

A Magyar Királyi Csendőrség kötelékében viszonylag későn, a második világháború időszakában kezdték el a vízirendészeti szolgálati ág kiépítését. A vízirendészeti teendőket — azoknak elsősorban a csendőrségi szolgálatellátáshoz kapcsolódó részeit azonban a csendőrség folyamatosan figyelemmel kísérte.⁵⁸

A vízirendészeti szabályok alakulása mellett a csendőrség személyi állományát arra vonatkozóan is tájékoztatták, hogy ezeket a rendszabályokat mely rendvédelmi testületek felügyelik és a testületekkel milyen esetekben és milyen módon célszerű együttműködni a csendőrségi szolgálat ellátása során.⁵⁹

Az első csendőrségi vízi őrsöt 1942. VI. 1.-én állították fel Siófokon. Ezen a napon lépett szolgálatba az első vízcsendőr járőr a Balatoni Hajózási Részvénytársaságtól bérelt motoros kishajóval. A vízcsendőrök közé azok a csendőrök kerülhettek, akik a vízcsendőr tanfolyam eredményes elvégzése nyomán „hajóvezetői és motorkezelői” jogosítványt is kaptak. A tanfolyamon a hallgatók megismerkedhettek az általános és nemzetközi hajózási rendelkezésekkel, a hajóépítés szabályaival, a híradóeszközökkel, a vízimentéssel, a vízhez tartozó építmények szerkezetével és azokhoz kapcsolódó elvárásokkal, a vízcsendőri szolgálat feladataival, a halász- és vadásztörvényekkel.⁶⁰

Az első siófoki vízcsendőr őrs hátsó kapuja a Sió-csatorna rakpartjára nyílt, ahol az őrs hajóit is kikötötték. A második vízcsendőr őrsöt 1944. V. 1.-én létesítették. 1943-tól a Balatonon már egyforma hajókkal teljesített szolgálatot a vízcsendőrség, amelyeket a testület számára a balatonfüredi hajógyárban készítettek. Ezek voltak a Csendőr I. Csendőr II. Csendőr III. motoros kishajók. A testület vezetői tervezték a Dunán, a Tiszán és a Velencei tavon is vízcsendőr őrsök felállítását, ezt azonban a háború eseményei már nem tették lehetővé.⁶¹

A vízcsendőr járőr — ellentétben a testületnél szokásos két fővel — négy fős volt: járőrvezető, járőrtárs, hajóvezető és motorkezelő. A szolgálat ellátása során ugyan két fő elhagyhatta a szolgálati kishajót, azonban két főnek mindig a hajón kellett maradnia. A vízcsendőr őrsökön egy főnek folyamatosan készenlétben kellett állnia a segélyhívások felvétele és továbbítása céljából. A vízcsendőrök csak a vízzel szorosan összefüggő területeken strandokon, kikötőkben intézkedhettek és nyomozhattak. A vízcsendőr őrs a vízcsendőr járőrrel rádióösszeköttetésben állt.⁶²

A vízcsendőr őrsön és a vízcsendőr járőrnél azonos térkép volt, melyet négyzetráccsal fedtek le azonosan jelölve a szélességi és a hosszúsági vonalakat. A négyzetrács metszéspontjainak tereptárgyaktól való távolságát és irányát is tartalmazták a térképek. Így viszonylag gyorsan és könnyen meg-

határozhatták a balesetek helyszíneit. A vízicsendőr őrsök javaslatára a Balaton menti járások főszo-
gabírói egységes nyilvántartásba vették a tavon közlekedő összes vízijárművet. E lista tartalmazta a
vízi jármű építési anyagát és módját, az építő, vagy az építőműhely nevét, a jármű méretét, színét, ne-
vét és számát. A második világháború légicsatái során a Balaton vízébe esett pilótákat a vízicsendőrök
mentették ki tekintet nélkül arra, hogy a hadviselő felek mely csoportjához tartozott a pórul járt piló-
ta.⁶³

A Magyar Királyi Csendőrség közúti, vasúti és vízi szolgálati ágaihoz képest is speciális jelleggel
bírt a légicsendőrség.

A Magyar Királyi Csendőrség légi szolgálati ága — ellentétben a közúti- és a vízicsendőrökkel —
nem rendelkezett a szakterületének megfelelő járműparkkal. A trianoni békediktátum kártékony kö-
vetkezményeinek az ellensúlyozásával azonban talán a légicsendőrök vették ki leginkább a részüket,
ha összehasonlítjuk tevékenységüket a másik három csendőr szolgálati ág a közúti közlekedési csend-
őrség, a vasúti csendőrség és a vízicsendőrség teendőivel.

A trianoni békediktátum Magyarország véderejét oly mértékben igyekezett mérsékelni, hogy a
csonka Magyarország a környező ENTENTE barát országokkal szemben kiszolgáltatottá váljon. A
kisantant országok jelzővel jelölt ezen országcsoportba tartozó államok területük és lakosságuk jelen-
tős részét — amelybe jelentős magyar etnikum is tartozott — a Magyar Királyságtól a trianoni béke-
diktátum által elcsatolt térségeknek köszönhetőek. Ebből fakadóan a maradék Magyarország pusztá lé-
tét — függetlenül annak politikájától — veszélyesnek tartották. A trianoni békediktátum tehát a Kár-
pát-medence térségét megosztotta és olyan ellenségeskedést hozott létre, amely hosszú távon egymás-
sal szemben kötötte le a térség erejét, illetve behatolási lehetőséget biztosított a győztes hatalmak ér-
dekcsoportjai számára. E szellemiség szerint kialakított trianoni békediktátum Magyarországot a légi
haderőnem fejlesztésétől és tartásától eltiltotta. Ez a tiltás mindaddig fennállt, amíg a békediktátum el-
ső részleges felülbírálatára — a bled-i egyezmény formájában — 1938-ban a fegyverkezési egyenjo-
gúság kimondásával sor nem került.⁶⁴

A magyar kormányok igyekeztek kijátszani a magyar légihaderőnem tiltását. Ennek érdekében a
világháború során tapasztalatokat szerzett hajózó és műszaki szakembereket civil szervezetekben kísé-
relték meg eldugni. Erre több kezdeményezés is történt. Először 1920. II. 1.-én budapesti székhellyel
állították fel a Magyar Aeroforgalmi Részvénytársaságot. A Szövetségek Katonai Ellenőrző Bizott-
ság azonban rájött arra, hogy a vállalat katonai célok érdekében működik, ezért 1921. XII. 6.-án a
részvénytársaságot feloszlatták. A Magyarországi légtérre vonatkozó repülési tilalmat külföldi cégek tör-
ték meg, amikor először a Franco-roumain légiforgalmi társaság 1922 tavaszán Párizs-Strassburg-
Prága-Budapest járatot indított, melyet a cég jogutóda a Nemzetközi Légiforgalmi Részvénytársaság
1925-ben Belgrád és Bukarest érintésével Konstantinápolyig meghosszabbított. A magyar posta 1923-
tól kapcsolódott be a légijáratok biztosításának teendőibe a repülőterek közötti meteorológiai és for-
galmi hírváltás megszervezésével.⁶⁵

1922. XI. 17.-én a szövetségesek feloldották a magyarországi repülési tilalmat. Ezt követően alapí-
tották a Magyar Légiforgalmi Részvénytársaságot. 1925-ben belföldi járatokat is indítottak Budapest-
Debrecen, Budapest-Miskolc, Budapest-Nagykanizsa és Budapest-Szeged között. A rendszeres
légiforgalom miatt szükségessé vált a magyar légügyi hatóság és a repülőtéri szolgáltatási rendszer be-
vezetése.⁶⁶

Minisztertanácsi felhatalmazás alapján a kereskedelemügyi miniszter 1924-ben rendeleti úton állí-
totta fel a Magyar Királyi Légügyi Hivatalt, amely működését 1924. XII. 13.-án kezdte el.⁶⁷ Az ország
területét — a Magyar Királyi Légügyi Hivatal szakfelügyelete alá tartozó — úgynevezett repülőtéri
gondnokságokra osztották, amelyeknek a székhelye és a területe megegyezett a csendőrkerületekével.
A csendőrkerületek területe pedig azonos volt a honvéd vegyesdandár, majd honvéd hadtestparancs-
nokságok működési körleteivel. A trianoni határok között 7 a területvisszacsatolásokat követően pedig
10 csendőrkerület működött. A Magyar Királyi Légügyi hivatal a rejtett légierő vezérkarának fedő-
szervezete is volt. Nyílt feladatát alkotta a polgári légügyi igazgatás. Középfokú hatósági jogkörrel
működött. Felettes szerve a Magyar Királyi Kereskedelemügyi Minisztérium V. légiforgalmi osztálya
volt, amely legfelsőbb szakhatóságként a miniszter nevében járt el. Azoknál a csendőrkerületeknél,
ahol repülőter-gondnoksági szervezet, illetve a repülőter-gondnokság hatáskörével felruházott más
szervezet nem működött a szükséges teendőket a Magyar Királyi Légügyi Hivatal által kirendelt elő-
adó látta el.⁶⁸

1929-ben a repülőtéri gondnokságokat egy-egy csendőr különítménnyel erősítették meg. A hivata-
los indoklás ugyan a fegyelem megszilárdítása volt, a valóságban azonban az intézkedés a rejtett kato-
nai jelleg erősítését célozta. A repülőtéri gondnokságok csendőr különítményeit pedig a harmincas

évek elején egy közös — e különítmények irányítása céljából létrehozott — parancsnokság, a vezényelt csendőr osztályparancsnokság alárendeltségébe helyezték. Ezen — mátyásföldi elhelyezésű parancsnokság — elnevezését a későbbiek során repülőtéri szárnyparancsnokságra változtatták, a székhelyét pedig Budaörsre helyezték. A repülőtéri szárnyparancsnokság a csendőrfelügyelőség közvetlen irányítása alatt állt. Repülőtér-gondnokság működött Mátyásföldön, Szombathelyen, Szegeden, Miskolcon, Pécsen, Székesfehérváron és Debrecenben. A Magyar Királyi Légügyi Hivatal Határozta meg a légijárművek számára az országból a ki- illetve berepülés zónáit, a légifolyosókat és a tiltott térségeket. A repülőtéri csendőr különítmények parancsnokságai pedig ennek megfelelően hajtották végre a repülőforgalom irányítását⁶⁹ (Lásd III.sz. melléklet)

A repülőtéri gondnokságokon szolgálatot teljesítő csendőrök feladatát képezte a reptér, az irányító épület és a hangárok őrzése, irányító és az indítószolgálat ellátása. Lényegében a repülőtéri csendőrök a légirendészeti és a légiforgalomirányítási tevékenységének az ötvözetét valósították meg. Hatáskörük egy-egy repülőtéri gondnokság teljes működési területére kiterjedt. A repülőtéri gondnokságok szakszemélyzetei közül a csendőr különítmények és a repülésmeteorológiai szolgálat munkatársai tartoztak a Magyar Királyi Légügyi Hivatal felügyelete alá. A repülőtér-gondnokságok tevékenységét a csendőrkülönítmények felügyelték, így módon a felügyeletük alá tartozott a repülőtereken szolgálatot teljesítő valamennyi szakszemélyzet, a vámkirendeltség, a postahivatal, a postai rádiókirendeltség, és az útlevelellenőrzést végző rendőri közegek. A repülőtéri csendőr különítmények lényegében a repülőterek igazgatását végezték. A repülőtéri csendőr különítmények a repülésekről forgalmi naplót, a fontosabb eseményekről eseménynaplót vezettek. A repülőtéri csendőr különítmények szedték be a Magyar Királyi Légügyi Hivatal által megállapított reptérhasználati fel- és leszállási illeteket is. A repülőtéri csendőr különítmények parancsnokságainak tagjai többségükben csendőrségi állományviszonyba léptetett repülőszakemberek voltak, akik az első világháború alatt szereztek tapasztalatokat. A hangárok, kifutópálya stb. őrszemélyzete azonban nem rendelkezett repülőismeretekkel, ők a testület legénységi állományához tartoztak.⁷⁰

A Magyar Királyi Csendőrség szakszolgálati ágai egyenként és összességükben is fontos szerepet tölthettek be Magyarország közrendvédelmének biztosítása terén. Tevékenységüket a szakterület szakigazgatásával kialakított szoros kapcsolat jellemezte. Feladatkörüket a szakterületet szabályozó jogszabályok szerint látták el. Teendőik színvonalas ellátása érdekében a szakterületükre vonatkozó műszaki, technikai jellemzők és a vonatkozó jogszabályok ismeretére, illetve gyakorlati képességekre — amelyeket jogosítványok és egyéb bizonyítványok tanúsítottak — volt szükség a szokásos csendőri ismereteken kívül. A testületi struktúra speciális elemeit kialakítva, kitűnően illeszkedtek a csendőrségi szervezetbe, egyben pedig a szakterületük eredményes ellátásához szükséges legcélravezetőbb szervezeti formákat hozták létre. A személyi állomány alá-főlé rendeltségi viszonya, jogállása. Kötelezettségei és jogosultságai — néhány apróbb sajátosságtól eltekintve — azonos volt a testület más szervezeteinél szolgálatot teljesítő csendőrökével. A vízi, légi, vasúti és közúti szakszolgálatoknál szolgálatot teljesítő csendőrök öltözete, felszerelése, rangrendszere nem tért el a testületnél általánosan alkalmazottaktól. A vízi- és a légi csendőrök nem viselték a Magyar Királyi Honvédség légi és vízi haderőnemében rendszeresített rangrendszereket, hanem a szárazföldi haderőnem rangjait kapták. Ugyanez vonatkozott az egyenruhájukra is. A szakszolgálati ágaknál a szolgálatot teljesítő csendőrök többségének a megjelenése azonban mégis eltérő volt a megszokottól, hiszen csendőr kalap helyett kistollforgós BocsKay-sapkát viseltek, szolgálati fegyverként pedig — a repülőtéri őrségek kivételével — a legénységi állomány nem karabélyt, hanem FROMMER-féle öntöltő pisztolyt viselt.⁷¹

A Magyar Királyi Csendőrség szakszolgálati ágainak csendőrei — hasonlóan a testület teljes személyi állományához — példamutató eredményeket értek el. Hozzávetőlegesen azon évtizedekben alakultak ki a Magyar Királyi csendőrségnél is a szakszolgálati ágak, amikor az európai országok társ- csendőr testületeinél a hasonló szolgálati ágak. Amennyiben Magyarországot nem a szovjet haderő csapatai szállták volna meg a második világháború végén, a testület sorsa minden bizonnyal másként alakult volna. Feltehetően a nyugat-európai csendőrségekhez hasonlóan fejlődhetek volna tovább a magyar csendőrség szakszolgálati ágai is. Így is példaértékű azonban e szakszolgálatok tevékenysége.⁷²

Jegyzetek:

- ¹ ÖRY
 - ² Loc.cit.
 - ³ PRESZLY
 - ⁴ CSERMENDY — HORVÁTH
 - ⁵ REKTOR
 - ⁶ KAISER
 - ⁷ SZAKÁLY
 - ⁸ PARÁDI József: *Csendőrség a határőrizetben*.
 - ⁹ 71 464/1930.BM.r.
 - ¹⁰ A magyarországi rendőrségeknél az első detektív testületet a Magyar Királyi Fővárosi Rendőrség szervezetében hozták létre 1885. XII. 15.-én, 28 főnyi detektívvel. Az első detektív főnök 1886. IV. 17.-től báró SPLÉNYI Ödön címzetes kerületi kapitány volt. BORBÉLY — KAPY: 53.p.
 - ¹¹ VALLÓ ; Portyázó.
 - ¹² ÉLTHES: A közlekedés új rendje.
 - ¹³ AMANT
 - ¹⁴ ABAY
 - ¹⁵ KONTRA: Érdekes közúti balesetek. ; SZLADEK: A közlekedési csendőrség.
 - ¹⁶ A „Közlekedés” szerkesztősége: Válasz a „Csendőrségi Lapok”-nak „Az országút hírei” című cikkére.
 - ¹⁷ KULCSÁR
 - ¹⁸ KONTRA: A közlekedési csendőrsegről.
 - ¹⁹ KONTRA: A közlekedési csendőrség két utolsó esztendeje. ; KONTRA: Közlekedési szolgálatunk a statisztika tükrében.
 - ²⁰ REKTOR: op.cit. 177-179.p.
 - ²¹ Loc.cit.
 - ²² KAISER: op.cit. 62.p.
 - ²³ SUBA
 - ²⁴ Loc.cit.
 - ²⁵ Loc.cit.
 - ²⁶ Loc.cit.
 - ²⁷ M.K.: A vasúti csendőrség.
 - ²⁸ PINCZÉS
 - ²⁹ SZUT-1941.
 - ³⁰ Loc.cit.
 - ³¹ A pályaoőröket a vasúttársaság foglalkoztatta. Számukra szolgálati házat és kertet is biztosítottak az őrzésükre bízott pályaszakaszon. A pályaoőröket a vasúttársaság fizette és egyenruhával is ellátta. A pályaoőrök végezték az egyszerűbb karbantartási teendőket és ellátták a helyi munkavezetői feladatokat is — a vasúti mérnökök utasításai szerint — a felújítási munkák során. A pályaoőrök a közhatósági jogú személyek csoportjába tartoztak. A dualizmus időszakában forgópisztollyal is felfegyverezték őket. A két világháború közötti időszakban azonban erre már nem volt szükség.
- A közhatósági jogú személyek közé tartoztak a vasúti őrok mellett a gátőrök, útőrök, halőrök, vadőrök, erdészek is. Foglalkoztatásukat törvény írta elő az erdők, vizek út- és pályatestek tulajdonosainak, illetve azok társulásainak, gátőrök esetében például a víztársulásoknak. A tulajdonos köteles volt — törvényben meghatározott nagyságú terephez előírt létszámnak megfelelő számú — közhatósági jogú személyt foglalkoztatni. A közhatósági jogú személyek számára nem csupán fizetést kellett biztosítani, hanem egyenruhát és a rábízott területen szolgálati házat is udvarral és kerttel.
- A közhatósági jogú személynek kétféle képzettséggel kellett rendelkeznie. Egrészt az adott szakterületet felölelő ismeretek (vasúti ismeretek, vadász ismeretek stb.) elsajátítását igazoló bizonyítvánnyal kellett rendelkeznie, melyet — a mai fogalmaink szerint akkreditált — szakoktatás keretében szerezhetett meg. Másrészt pedig a rendvédelem témakörében az állam által közigazgatási régióként a leendő közhatósági jogú személyek számára meghirdetett tanfolyamon részt kellett vennie és eredményes vizsgát tennie. A közhatósági tanfolyamokra büntetlen előéletű, bűnyűgyileg fertőzetlen családokból származó személyek jelentkezését fogadták el, akik valamilyen releváns szakképzettséggel például erdész, vadőr stb. már rendelkeztek. A közhatósági tanfolyam időtartama ugyan változott azonban a három hónapos időtartam tekinthető a legkiforrottabb felkészítés oktatási idejének. Eredményes vizsga nyomán tehette le a jelölt a közhatósági jogú személyek esküjét. Ezen esküt tett személyeket állami nyilvántartásba vették. A nyilvántartásban szereplők közül foglalkoztathatták a törvényben kötelezett magánszemélyek, illetve társaságok vasútőröket, gátőröket stb. Ezen státuszokon a közhatósági vizsgával nem rendelkező személyeket nem lehetett foglalkoztatni. A törvényben előírtnál több személyt igen, kevesebbet nem foglalkoztathattak azok a természetes és jogi személyek, akikre — tulajdonuk jellegéből fakadóan — a foglalkoztatási kötelezettség kiterjedt.
- A közhatósági jogú személyek ugyanis jogosultak voltak a működési területükön igazoltatásra, gyanú esetén a poggyász átvizsgálására, a tiltott cselekmények elkövetésére alkalmas eszközök elkobzására, bűnjelek lefoglalására. További intézkedés céljából a feltartóztatott személyeket és tárgyakat át kellett adni — a kiértesítésük nyomán a helyszínre érkező — területileg illetékes rendvédelmi testület tagjainak. A közhatósági jogú személyek szolgálati fegyverviselésre is jogosultak voltak, ha munkáltatójuk azzal ellátta őket. A közhatósági jogú személyek szolgálati fegyverei a fegyveradó alól mentesültek. A közhatósági jogú személyek szükség esetén fegyvert is használhattak. Mivel a közhatósági jogú személyek fizetése utána a foglalkoztatók kötelesek voltak betegellátási- és nyugdíjjárulékot is fizetni, ezen állások nyugdíjképes és térítésmentes orvosi ellátást biztosító állások voltak.
- A közhatósági jogú személyek a felügyeletükre bízott területen gyakorlatilag mindenről tudtak. Ezen térségekben semmi sem történhetett az ott élő közhatósági jogú személyek tudta nélkül. A közhatósági jogú személyek rendszere behálózta az ország teljes területét. Rendkívül hatékonyan működött a ritkán lakott területekre telepített mütárgyak, illetve természeti értékek védelme terén. E mellett pedig alaposan megnehezítette a ritkán lakott térségekben a bűncselekmények elkövetését, illetve szinte biztossá tette a bűnelkövetők elfogását.

³² Loc.cit.

³³ M.K.: A vasúti csendőrség. op.cit.

³⁴ BARCZA

³⁵ M.K.: A vasúti csendőrség. op.cit.

³⁶ A polgári magyar állam időszakában megkülönböztettek rendőr hatóságot és rendőr közeget, e két fogalom nem mindig esett egybe. Rendőrhatalmát a közigazgatás számára a főszolgabírók és a rendezett-, illetve törvényhatósági jogú városok rendőrhatalmát — később az államosított rendőrség — valamint a kis- és nagyközségek eljárásai számára biztosított a törvényi szabályozás. Az eredeti elképzelés az volt, hogy minden önkormányzat saját rendőrségével — amely rendőri közegként működött volna — tarthatta volna fenn a rendet. Az önkormányzati rendőri modell bukását követően azonban — mivel a községeknek nem volt rendőrségük — a rendőri közeg teendőit a Magyar Királyi Csendőrség látta el, ám a rendőrhatalmát jogkör továbbra is az önkormányzati eljárások gyakorolták. A rendőrségek esetében pedig rendőrhatalmát jogkört azok a tisztek gyakorolhattak, akik jogtudori diplomával rendelkeztek.

NÉMETHY

³⁷ SZUT-1941.

³⁸ NÉMETH: A vasúti csendőrségről. ; NÉMETH: Képek a vasúti lopásokról.

³⁹ BARTA

⁴⁰ ROVÁS

⁴¹ FARKAS ; SZABÓ ; VIDA ; SZÍVÓS — LAKATOS ; KÜRTI ; ARANY — MÁRTON

⁴² REKTOR: op.cit. 180.p.

⁴³ BORNEMISSZA

⁴⁴ CSONKARÉTI — BENCZÚR

⁴⁵ Loc.cit.

⁴⁶ 1922/XIV.tc.

⁴⁷ 8270/1923.ME.r. ; 122 295/1922.BM.r.

⁴⁸ CSONKARÉTI — BENCZÚR: op.cit. 150-152.p.

⁴⁹ Loc.cit. 153.p.

⁴⁹ Loc.cit. 153.p.

⁵⁰ Loc.cit. 154.p.

⁵¹ Loc.cit. 153-154.p.

⁵² Loc.cit. 11.p.

⁵³ Loc.cit. 199.p.

⁵⁴ 5715/1921.ME.r.

⁵⁵ BONHARDT

⁵⁶ PARÁDI József: A magyar állam határőrizete a két világháború között.

⁵⁷ PARÁDI József: A Magyar Királyi Csendőrség szolgálati tevékenységei.

⁵⁸ ÉLTHES: A vízi közlekedés új rendszabályai.

⁵⁹ KEMPINSZKI ; SZLADEK: Mentőcsónakok a Dunán.

⁶⁰ REKTOR: op.cit. 181.p.

⁶¹ FODOR

⁶² CSUKA

⁶³ KAISER: op.cit. 63.p.

⁶⁴ 1921/XXXIII.tc.

⁶⁵ VESZTÉNYI

⁶⁶ Loc.cit.

⁶⁷ 45 179/1924.KM.r.

⁶⁸ UDVARY

⁶⁹ 115 000/1933.KM.r.

⁷⁰ PARÁDI József: *A magyar állam határőrizete 1920-1941.*

⁷¹ A Magyar Királyi Csendőrség személyi állománya körében kezdetben a tisztek viseltek lőfegyverként pisztolyt. Ez a fegyver forgópisztoly volt. Az 1877. évi török-orosz háború kapcsán felszámolt székelyföldi szervezkedésből lefoglalt 255 db forgópisztolyt kapta meg a csendőrség, amelynek a döntő többségét a MÁV 1877-ben a pályőrök számára megvásárolta. Ezt követően a csendőrtisztek számára a Leopold GASSER bécsi fegyvergyáros által gyártott GASSER-féle forgópisztolyt rendszerezítették. A csendőrség országos kiépítése során, a lovas csendőrség számára — többféle pisztolyárka vizsgálata nyomán — a KIRNER József budapesti puskaműves által bemutatott „Constabulary” forgópisztoly módosított változatát rendelték meg. Ez a pisztoly nagy valószínűséggel a belga Ancian-Marx cég által gyártott fegyver egyik változata lehetett. 1895-ben a tisztek számára is a lovassági forgópisztolyt rendszerezítették. A forgópisztolyt 1912-ben 1910M 7,65 mm-es FROMMER-féle öntöltő pisztollyal váltották fel, amelyet FROMMER Rudolf soroksári gyárában készítettek. A két világháború közötti időszakban is FROMMER-féle pisztolyt használt a testület, de az 1910M fegyver továbbfejlesztett változatait. Ezek voltak az 1919M 7,65mm-es FROMMER-Stopp, majd az 1929M 9mm-es FROMMER-ismétlőpisztoly, végül pedig az 1937M 9 mm-es FROMMER-ismétlőpisztoly.

KAISER: op.cit. 66.p. ; CSAPÓ

⁷² Loc.cit.

Jegyzetekben alkalmazott rövidítések:**MONOGRÁFIÁK ÉS KISMONOGRÁFIÁK**

- BORBÉLY— KAPY — BORBÉLY Zoltán — KAPY Rezső: *A 60 éves magyar rendőrség 1881-1941. I-II.köt.* Budapest, 1942, Halász Irodalmi és Könyvkiadó Vállalat. 594 p.
- BORNEMISSZA — BORNEMISSZA Félix: *Magyar hajóhadak a Dunán.* Budapest, 1928, Turcsány kiadó.
- CSAPÓ — CSAPÓ Csaba: *A Magyar Királyi Csendőrség története 1884-1914.* Pécs, 1999, Pro Pannónia Kiadói Alapítvány. 186 p. HU-ISBN 963 90 7940 5. /Pannónia Könyvek./ HU-ISSN 0237-4277.
- CSERMENDY — HORVÁTH — CSERMENDY László — HORVÁTH Ferenc: *125 éves a magyar közlekedési hatóság 1868-1993.* Budapest, 1993, Közlekedési Dokumentációs Rt. HU-ISBN 963 04 3444 X.
- CSONKARÉTI — BENCZÜR — CSONKARÉTI Károly — BENCZÜR László: *Haditengerészek és folyamőrök a Dunán. A Császári (és) Királyi Haditengerészet Dunafлотillájától a Magyar Királyi Honvédség Folyamerőkhöz 1870-1945.* Budapest, 1991, Zrínyi Kiadó. HU-ISBN 963 32 7153 3.
- KAISER — KAISER Ferenc: *A Magyar Királyi Csendőrség története a két világháború között.* Pécs, 2002, Pro Pannónia Kiadói Alapítvány. HU-ISBN 963 90 7982 0. /Pannónia Könyvek./ HU-ISSN 0237-4277.
- NÉMETHY — NÉMETHY Ferenc: *A Magyar Királyi Csendőrség szervezete, szolgálata és viszonya a közigazgatási hatóságokhoz. I.köt., A Magyar Királyi Csendőrség hatásköre, jogai, szolgálati teendői és eljárása. II.köt., A Magyar Királyi Csendőrség viszonya a közigazgatási hatóságokhoz. III.köt.* Budapest, 1900, Országos Központi Községi Nyomda. /Közigazgatási könyvtár./
- PARÁDI József: *Csendőrség a határőrizetben.* — PARÁDI József: *Csendőrség a határőrizetben.* Budapest, 2003, Tipico Design. 186 p. HU-ISBN 963 76 2331 0. /Rendvédelem a határokon, 2./
- PRESZLY — PRESZLY Lóránd: *A Magyar Királyi Csendőrség története 1881-1918.* Budapest, 1920, Honvédelmi Sajtóvállalat. 154 p.
- REKTOR — REKTOR Béla: *A Magyar Királyi Csendőrség oknyomozó története.* Cleveland, OHIO, USA, 1980, Árpád Könyvkiadó Vállalat. 552 p. USA ISBN 0-934214-01-8.
- SZAKÁLY — SZAKÁLY Sándor: *A magyar tábort csendőrség története 1938-1945.* Budapest, 2000, Ister. 173 p. HU-ISBN 963 92 4324 8 Ö.
- TANULMÁNYOK**
- BONHARDT — BONHARDT Attila: *Egy rendvédelmi szerv mögé rejtett honvédségi alakulat rövid története. A Magyar Királyi Állami rendőrség Központi Újonc Iskolája. Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis), V.évf. (1995) 6.sz. 12-15.p.* HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 1994 októberében, Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferenciasorozatnak „*A két világháború közötti Magyar Királyság rendvédelme.*” című VI. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- ÖRY — ÖRY Károly: *A Marechaussée-tól a Gendarmerie Nationale-ig. A francia csendőrség történelmi előzményei. Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis), VII.évf. (1997) 8.sz. 75-77.p.* HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 1996. október 29.-én, Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferenciasorozatnak „*A napóleoni közbiztonsági őrtestület útja Párizstól — Itálián és Ausztrián keresztül — Budapestig.*” című VIII. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- PARÁDI Ákos — PARÁDI Ákos: *A magyar rendvédelem civil szerveződései. Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis), XV.évf. (2008) 18.sz. 64-87.p.* HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 2004. október 13.-án, Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferenciasorozatnak „*Karhatalmi feladatok a bűnmegelőzés és a békefenntartás szolgálatában Európában a XIX-XX. században.*” című XVIII. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- PARÁDI József: *A magyar állam határőrizete a két világháború között.* — PARÁDI József: *A magyar állam határőrizete a két világháború között. Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis), V.évf. (1995) 6.sz. 64-75.p.* HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 1994. októberében, Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferenciasorozatnak „*A két világháború közötti Magyar királyság rendvédelme.*” című VI. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.

- PARÁDI József: A Magyar Királyi Csendőrség szolgálati tevékenységei. — PARÁDI József: A Magyar Királyi Csendőrség szolgálati tevékenységei. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis)*, XXI.évf. (2011) 24.sz. 91-99.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 2009. december 3.-án, Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferenciasorozatnak „Csendőrség Ausztria-Magyarországon, illetve Ausztriában és Magyarországon 1849-2005.” című XXIV. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- SUBA — SUBA János: A Magyar Királyi Csendőrség és a vasútbiztonság 1917-1918. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis)*, XXI.évf. (2011) 24.sz. 126-135.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 2009. december 3.-án, Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferenciasorozatnak „Csendőrség Ausztria-Magyarországon, illetve Ausztriában és Magyarországon 1849-2005.” című XXIV. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- CIKKEK**
- ABAY — ABAY Kálmán: A közlekedésrendészeti szolgálatról. *Csendőrségi Lapok*, XXVII.évf. (1937) 15.sz. 490-496.p.
- AMANT — AMANT Zoltán: A közlekedési rend első nyoma. *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf. (1931) 8.sz. 205-211.p.
- ARANY — MÁRTON — ARANY János — MÁRTON Ferenc: Vasúti és közlekedési őrsaink szolgálatáról. *Csendőrségi Lapok*, XXXII.évf. (1942) 17.sz. 549-550.p. VI.rész.
- BARCZA — BARCZA Jenő: A vasútgyeleti szolgálatról. *Csendőrségi Lapok*, XX.évf. (1930) 27.sz. 840-843.p.
- BARTA — BARTA János: Feketézők furfangjai. *Csendőrségi Lapok*, XXXIV.évf. (1944) 19.sz. 602-603.p.
- CSUKA — CSUKA László: Vízi őrsaink szolgálatából. *Csendőrségi Lapok*, XXXIII.évf. (1943) 22.sz. 686-690.p. I.rész ; *Csendőrségi Lapok*, XXXIII.évf. (1943) 23.sz. 715-717.p. II.rész.
- ÉLTHES: A vízi közlekedés új rendszabályai. — ÉLTHES Gyula: A vízi közlekedés új rendszabályai. *Csendőrségi Lapok*, XVII.évf. (1927) 22-24.sz. 707-710.p.
- ÉLTHES: A közlekedés új rendje. — ÉLTHES Gyula: A közlekedés új rendje. *Csendőrségi Lapok*, XX.évf. (1930) 2.sz. 44-47.p.
- FARKAS — FARKAS István: Vasúti és közlekedési őrsaink szolgálatáról. *Csendőrségi Lapok*, XXXII.évf. (1942) 8.sz. 250-253.p. I.rész.
- FODOR — FODOR Sándor: A vízi csendőrségről. *Csendőrségi Lapok*, XXXII.évf. (1942) 14.sz. 442-445.p.
- KEMPINSZKI — KEMPINSZKI Béla: A Magyar Királyi Folyamőrségről. *Csendőrségi Lapok*, XVII.évf. (1927) 7.sz. 151-156.p.
- KONTRA: A közlekedési csendőrségről. — KONTRA Kálmán: A közlekedési csendőrségről. *Csendőrségi Lapok*, XXX.évf. (1940) 13.sz. 426-433.p.
- KONTRA: Érdekes közúti balesetek. — KONTRA Kálmán: Érdekes közúti balesetek. *Csendőrségi Lapok*, XXX.évf. (1940) 24.sz. 806-809.p.
- KONTRA: A közlekedési csendőrség két utolsó esztendeje. — KONTRA Kálmán: A közlekedési csendőrség két utolsó esztendeje. *Csendőrségi Lapok*, XXXII.évf. (1942) 6.sz. 170-173.p.
- KONTRA: Közlekedési szolgálatunk a statisztika tükrében. — KONTRA Kálmán: Közlekedési szolgálatunk a statisztika tükrében. *Csendőrségi Lapok*, XXXIV.évf. (1944) 12.sz. 373-376.p.
- KULCSÁR — KULCSÁR Lajos: A közúti közlekedés ellenőrzése. *Csendőrségi Lapok*, XXVI.évf. (1936) 16.sz. 496-498.p.
- KÜRTI — KÜRTI Gergely: Vasúti és közlekedési őrsaink szolgálatáról. *Csendőrségi Lapok*, XXXII.évf. (1942) 14.sz. 456-459.p. V.rész.
- A „Közlekedés” szerkesztősége: Válasz a „Csendőrségi Lapok”-nak „Az országút hírei” című cikkére. — A „Közlekedés” szerkesztősége: Válasz a „Csendőrségi Lapok”-nak „Az országút hírei” című cikkére. *Csendőrségi Lapok*, XXVII.évf. (1937) 10.sz. 329-331.p.
- M.K.: A vasúti csendőrség. — M.K.: A vasúti csendőrség. *Csendőrségi Lapok*, XXII.évf. (1932) 9.sz. 270-274.p. I. rész ; *Csendőrségi Lapok*, XXII.évf. (1932) 10.sz. 312-314.p. II. rész.
- NÉMETH: A vasúti csendőrségről. — NÉMETH László: A vasúti csendőrségről. *Csendőrségi Lapok*, XXXI.évf. (1941) 5.sz. 146-151.p.
- NÉMETH: Képek a vasúti lopásokról. — NÉMETH László: Képek a vasúti lopásokról. *Csendőrségi Lapok*, XXXI.évf. (1941) 23.sz. 766-767.p.

- PINCZÉS — PINCZÉS Zoltán: A vasútbiztosítás. *Csendőrségi Lapok*, XV.évf. (1925) 21.sz. 400-402.p. I. rész ; *Csendőrségi Lapok*, XV.évf. (1925) 22.sz. 420-424.p. II. rész ; *Csendőrségi Lapok*, XV.évf. (1925) 23.sz. 447-542.p. III. rész.
- Portyázó. — Portyázó. *Csendőrségi Lapok*, XVIII.évf. (1928) 28.sz. 770-772.p.
- ROVÁS — ROVÁS Rovó: Pillanatfelvétel a vasúti csendőri szolgálatról. *Csendőrségi Lapok*, XXXIII.évf. (1943) 24.sz. 750-751.p.
- SZABÓ — SZABÓ Lajos: Vasúti és közlekedési őrsaink szolgálatáról. *Csendőrségi Lapok*, XXXII.évf. (1942) 9.sz. 282-284.p. II.rész.
- SZÍVÓS — LAKATOS — SZÍVÓS Pál — LAKATOS Ferenc: Vasúti és közlekedési őrsaink szolgálatáról. *Csendőrségi Lapok*, XXXII.évf. (1942) 12.sz. 380-382.p. IV.rész.
- SZLADEK: A közlekedési csendőrség. — SZLADEK Barna: A közlekedési csendőrség. *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf. (1931) 21.sz. 581-584.p. I.rész. ; *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf. (1931) 22.sz. 609-613.p. II.rész
- SZLADEK: Mentőcsónakok a Dunán. — SZLADEK Barna: Mentőcsónakok a Dunán. *Csendőrségi Lapok*, XVIII.évf. (1928) 1.sz. 8-10.p.
- UDVARY — UDVARY Jenő: A levegő közbiztonsága. *Csendőrségi Lapok*, XIV.évf. (1924) 3.sz. 6-8.p.
- VALLÓ — VALLÓ József: A gépjárművek közúti forgalmáról és ennek ellenőrzéséről. *Csendőrségi Lapok*, XVI.évf. (1926) 19.sz. 630-633.p. I. rész ; *Csendőrségi Lapok*, XVI.évf. (1926) 20.sz. 678-680.p. II. rész.
- VESZTÉNYI — VESZTÉNYI János: A magyar katonai repülés. *Magyar Szárnyak*, XXII.évf. (1993) 4.sz. 215.p.
- VIDA — VIDA Sándor: Vasúti és közlekedési őrsaink szolgálatáról. *Csendőrségi Lapok*, XXXII.évf. (1942) 10.sz. 312-313.p. III.rész.

SZABÁLYZATOK

- SZUT-1941 — *Szervezeti és szolgálati utasítás a Magyar Királyi Csendőrség számára*. Budapest, 1941, Stádium Sajtóvállalat.

REGISZTRÁLT KÉZIRATOK

- PARÁDI József: *A magyar állam határőrizete 1920-1941*. — PARÁDI József: *A magyar állam határőrizete 1920-1941*. Kandidátusi értekezés (MTA). Kézirat. Budapest, 1990. 102-103.p.

JOGSZABÁLYOK

- 1921/XXXIII.tc. — 1921/XXXIII.tc. Az Északamerikai Egyesült Államokkal, a Britt Birodalommal, Franciaországgal, Olaszországgal és Japánnal, továbbá Belgiummal, Kínával, Kubával, Görögországgal, Nikaraguával, Panamával, Lengyelországgal, Portugáliával, Romániával, a Szerb-Horvát-Szlovén Álammal, Sziámmal és Cseh-Szlovákországgal 1920. évi június hó 4. napján Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről.
- 1922/XIV.tc. — 1922/XIV.tc. a Magyar Királyi Folyamőrség szervezéséről, létszámának, kiegészítési módjának és felfegyverzésének megállapításáról.
- 5715/1921.ME.r. — 5715/1921.ME.r. a Szövetségek közti Ellenőrző Bizottság működéséről, jogairól és a velük való eljárásról.
- 122 295/1922.BM.r. — 122 295/1922.BM.r. a folyamrendészet gyakorlásáról és a Magyar Királyi Folyamőrség szervezéséről, létszámáról, kiegészítési módjának és felfegyverzésének megállapításáról szóló 8270/1923.ME.r.-ben foglaltak megvalósítása tárgyában.
- 8270/1922.ME.r. — 8270/1923.ME.r. a folyamrendészet gyakorlásáról és a Magyar Királyi Folyamőrség szervezéséről, létszámáról, kiegészítési módjának és felfegyverzésének megállapításáról szóló 1922/XIV.tc. végrehajtásáról.
- 45 179/1924.KM.r. — 45 179/1924.KM.r. a Magyar Királyi Légügyi Hivatal felállításáról, szervezetének és hatáskörének megállapításáról.
- 71 464/1930.BM.r. — 71 464/1930.BM.r. a Magyar Királyi Csendőrség Központi Nyomozó Parancsnoksága felállításáról.
- 115 000/1933.KM.r. — 115 000/1933.KM.r. a külföldi léggijárművek közlekedéséről.

Jelmagyarázat:

BM	=	belügyminisztérium(i)
évf	=	évfolyam
KM	=	közlekedésügyi minisztérium(i)
ME	=	miniszterelnök(i)
MTA	=	Magyar Tudományos Akadémia
p (pagina)	=	oldal
r	=	rendelet
sz	=	szám
tc. (törvénycikk)	=	törvény

Melléletek jegyzéke:

I.sz. melléklet

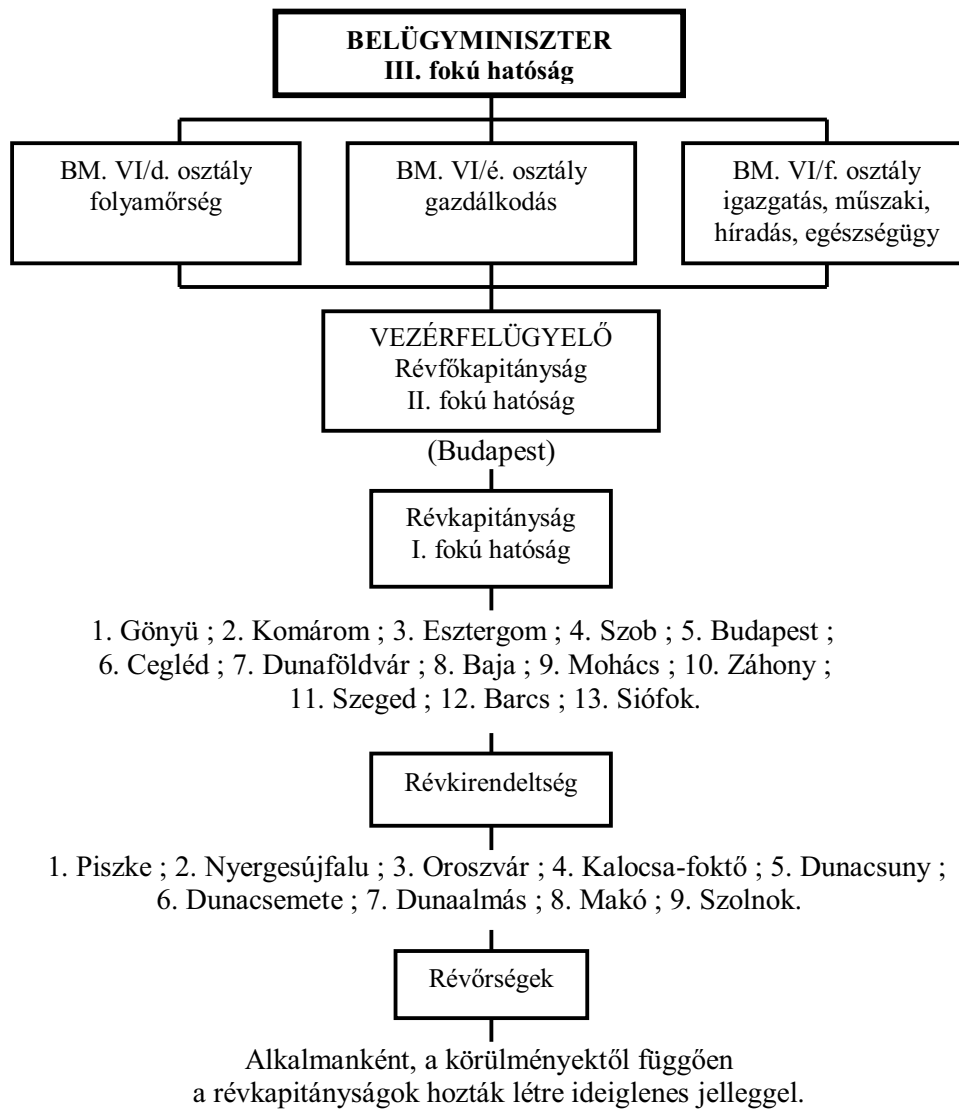
A Magyar Királyi Folyamórség nyílt szervezeti felépítése.

II.sz. melléklet

A haditengerészet, a folyamórság, a folyami erők és a szárazföldi erők rangrendszerei.

III.sz. melléklet

Légifolyosók és határátlépési zónák, illetve tiltott térségek a magyar légtérben 1931-ben.

A Magyar Királyi Folyamórség nyílt szervezeti felépítése.

Forrás ! CSONKARÉTI Károly — BENCZÚR László: *Haditengerészek és folyamőrök a Dunán. A Császári (és) Királyi Haditengerészet dunaflottillájától a Magyar Királyi Honvéd Folyamerőkhöz (1870-1945)*. Budapest, 1991. Zrínyi Kiadó. 231 p. HU-ISBN 963 327 1533.

II.sz. melléklet

A haditengerészet, a folyami erők és a szárazföldi erők rangrendszerét.

Rangcsoportok	HADITENGERÉS-ZET 1909. VII. -től	Magyar Királyi Folyamórség 1921.III. - 1938.XII.	Magyar Királyi Honvéd Folyamerők 1939.I. - 1944.VI.	Magyar Királyi Honvéd Folyamerők 1944.VII. - 1945.V.	Magyar Királyi Honvédség szárazföldi haderőnem 1921-1945
Tengernagyok (tábornokok)	- vezértengernagy ¹	- vezérfőkapitány	- vezérfőkapitány	- altábornagy	- vezérezredes ²
	- tengernagy	- vezérkapitány	- vezérkapitány	- altábornagy	- altábornagy
	- altengernagy			- vezértornagy	- vezértornagy ⁴
Tisztek	- ellentengernagy				
	- sorhajókapitány	- főkapitány	- főtörzskapitány	- ezredes	- ezredes
	- fregattkapitány	- I.o. törzskapitány	- törzskapitány	- alezredes	- alezredes
	- korvetkapitány	- II.o. törzskapitány	- törzsalkapitány	- őrnagy	- őrnagy
	- sorhajóhadnagy	- kapitány	- kapitány	- százados	- százados
- sorhajózászlós	- főhajónagy	- főhajónagy	- főhadnagy	- főhadnagy	
	- korvetthadnagy ³	- hajónagy	- hajónagy	- hadnagy	- hadnagy
Zászlósok	- I.o. tengerészcadét				
	- II.o. tengerészcadét	- tengerész zászlós	- folyami zászlós	- zászlós	- zászlós ⁵
	- tengerészcadét-jelölt	- tengerész zászlós			
Altisztek és matrózok, honvédek	törzsfőhajómester				
	törzshajómester				
	alhajómester	- törzshajómester	- főtörzshajómester	- alhadnagy	- alhadnagy
	hajómester	- hajómester	- törzshajómester	- alhadnagyhelyettes ⁶	- alhadnagyhelyettes ⁶
	negyedmester	- negyedes	- hajómester	- zászlóshelyettes ⁷	- zászlóshelyettes ⁷
	árbócos	- rajos	- szakaszvezető	- főtörzsmester	- főtörzsmester ⁹
	I.o. matróz	- I.o. folyamőr	- tizedes	- törzsmester	- törzsmester
	II.o. matróz	- II.o. folyamőr	- őrzvezető	- szakaszvezető	- őrmester
	III.o. matróz		- honvéd	- tizedes	- tizedes
	IV.o. matróz.			- őrzvezető	- őrzvezető
			- honvéd	- honvéd	

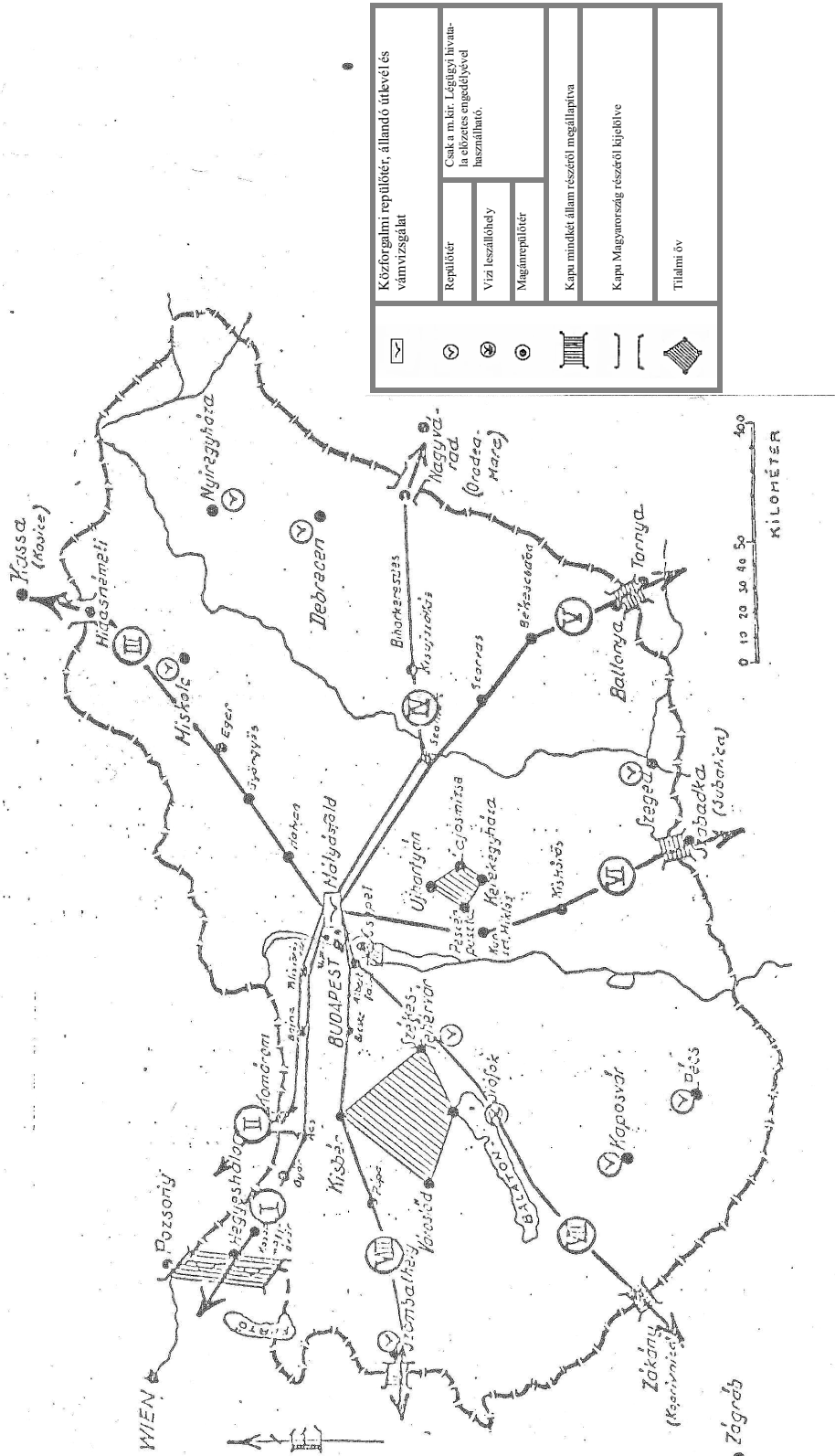
¹ A vezértengernagy rangfokozatot 1916. V. 5.-vel rendszeresítették. ² A vezérezredesi rangot 1941. VII. 25.-től rendszeresítették. ³ Korvetthadnagyi rangfokozatot tartalékos tiszti, hivatalos segédorvos és művezető kaphatott. ⁴ 1941. VII.-ig tábornok. ⁵ 1931-től. ⁶ 1943. - 1944. XI. ⁷ 1943. - 1944. XI. ⁸ 1943. - 1944. XI. ⁹ 1941. VII.-ig tiszthelyettes.

A táblázat által nyújtott keretek nem tették lehetővé, hogy a rangrendszerek valamennyi kisebb változásai feltüntetésre kerüljenek.

Forrás ! CSONKARÉTI Károly — BENCSÜR László: *Haditengerészek és folyamőrök a Dunán. A Császári (és) Királyi Haditengerészet dunaflottillájiától a Magyar Királyi Honvéd Folyamerőkhöz (1870-1945)*. Budapest, 1991, Zrínyi Kiadó. 291 p. HU-ISBN 963 327 1533.

III.sz. melléklet

Légifolyosók és határátlépési zónák, illetve tiltott térségek a magyar légtérben 1931-ben.



Forrás: PARÁDI József: A magyar állam határőrizete 1920-1941. Kandidátusi értekezés (MTA) Kézirat. Budapest, 1990. 495.p. XXIV.sz. melléklet.