

A Magyar Királyi Csendőrség – mint a területi jelenlét elvén működő, portyázó járőrtevékenység végzésén alapuló rendvédelmi szervezet — tevékenységének hatékonyságát első sorban az ország területén többé-kevésbé egyenletes sűrűséggel elhelyezett csendőr őrsök biztosították, amelyek lehetővé tették az ellenőrzés alá vont területek viszonylag rövid idő alatti elérését.¹

A csendőrségnél 1925-ben 12 328 fő teljesített szolgálatot, 7 kerületbe, 30 osztályba, 93 szárnyba, 209 szakaszba és 853 őrsbe szervezve. A közel 900 őrs fenntartása az esetek döntő többségében hatékonyan biztosította az ország ellenőrzés alá vonandó területeinek elérését.²

Mivel a Magyar Királyi Csendőrség működési területe a városokra nem, „csupán” az ország vidéki területeire terjedt ki — amely azonban az ország területének és lakosságának a túlnyomó többségét alkotta — a szolgálatellátás hatékonyságát jelentős mértékben befolyásolta az, hogy a csendőr járőrök viszonylag gyorsan elérjenek az őrskörletük bármely részére és váratlanul tűnjenek fel ott is, ahol nem számítnak a megjelenésükre. Ez volt az egyik biztosítéka annak, hogy a testület olyan — 90 % körüli — büntelődési eredményt hozott létre, amelyet azóta sem sikerült elérnie egyetlen magyar rendvédelmi testületnek sem.³

A csendőrség alapvetően gyalogos szervezet volt. Azonban a testületnek a szervezet felállításától kezdve volt egy részleges mobilitás-növelési igénye, amelyet kezdetben lovakkal oldottak meg, később — az 1929-1945 közti időszakon — ezt felváltotta egy lovakon, kerékpárokon, motorkerékpárokon és gépkocsikon alapuló modell. A csendőrség mobilitásának fokozására rendszerint elegendőnek bizonyult a kerékpárok, vagy lovak használatba vétele. Azonban az 1929-1936 között fokozatosan országos kiterjedtséggel felállított közlekedési csendőrség munkája során már járműtechnikai eszközöket kellett igénybe venni a mobilitás fokozására. A Magyar Királyi Csendőrség alapfeladatai változatlanok maradtak ugyan, azonban a magyar társadalom vált egyre inkább motorizálttá, illetve a karhatalmi harceljárásokban is fokozatosan teret kaptak a motoros páncélozott járművek. Ezekhez a fejlődési tendenciákhoz kellett igazodnia a magyar csendőrségnek is.⁴ A Magyar Királyi Csendőrséget fennállása során kétszer hozták létre 1881-ben és 1919-ben, valamint kétszer is szüntették meg 1919-ben és 1945-ben. Létrehozásának okai mindkét esetben szakmaiak voltak, azaz a magyar rendvédelem hatékonyságának növelése, a megszüntetésének az okai pedig deklaráltan politikaiak voltak.⁵ A magyar csendőrség kiválóan megfelelt a működtetéséhez fűzött reményeknek. Mindkét történelmi időszakban azaz a dualizmus és a két világháború közötti időkben is a magyar vidék kaotikus közbiztonságát fől számolta és a helyébe a lakosság biztonságát megvalósító helyzetet hozott létre. Ezen példamutató közbiztonsági állapotok kialakításának a részét képezte a testület eredményes szolgálatellátása érdekében szükséges mobilitási igények kielégítése is. A közlekedési csendőrség – és általában a Magyar Királyi Csendőrség – szervezetfejlesztését a technikai fejlődés és a motorizáció elterjedése mellett jelentős mértékben befolyásolták a területi visszacsatolások is. 1940. augusztusában Magyarország visszakapta a Partium és Erdély északi területeit, így az ország területe 93 000 km²-ről 160 000 km²-re nőtt, lakosságának száma 9 millióról 13 millióra emelkedett. A terület gyarapodásával együtt növelni kellett a csendőr őrsök számát. Az országban ekkor 38 osztály, 80 szárny, 193 szakasz, valamint 1375 őrs működött. Ebből 11 vasúti-, 22 közlekedési, 11 vízi-, 19 repülőtéri- és 11 híradós őrs volt. Lovas őrsként 118, vegyesként 16, a többi gyalogosként teljesített szolgálatot.⁶ A gépjárművel ellátott őrsök száma ilyen módon 1,5%, a lovasítottaké 8,5% volt.

A közlekedési csendőrség közlekedési járórei Méray oldalkocsis motorkerékpáron, illetve Fiat Balilla, Steyr 50, Steyr 55, Mercedes-Benz 170-V. gépkocsikon hajtották végre feladataikat. A gépjárműpark – az 1929-ben induló, majd 1936-tól állandósuló, mintegy évi 30 darabos gépjármű-beszerzéssel – a motorkerékpárokkal és teherautókkal együtt 1943-ra elérte az 500 darabot. A második világháború éveiben a csendőrség militáns jellegének fokozódásával a haderő részéről Ansaldo kisharcokocsik és Csaba páncélautók átadására is sor került. A páncélos technikát a galántai csendőrzászlóalj nehézfegyverszázada kapta meg, a zászlóalj egy másik századát pedig kerékpárokkal szerelték fel. Helyszínelő, vagy fogolyszállító gépkocsiként, illetve a csendőrség központi anyagraktárának szállítóeszközeként tehergépkocsik is feltűntek a csendőrség járműparkjában.⁷

A csendőrség hazai gépjárművekkel való ellátására már a századfordulótól mutatkoztak törekvések. A beszerzések kimenetelét az határozta meg, hogy az 1907-es ipartörvény értelmében „az állami közfeladatot ellátó gépkocsiknak hazai gyártmányúaknak kellett lenniük.”⁸ Hazai viszonylatban jelentős gyártókapa-
citású rendelkezett a MARTA (Magyar Automobil Részvény Társaság), a MÁG (Magyar Általános

Gépgyár) és a Röck-gyár, ezek mellett pedig a kisebb gyártók között megemlíthető a Csonka-műhely. Először a trianoni békediktátum okozott törést a hazai járműgyártás fejlődésében, olyan gyárakat elszakítva az anyaországtól, mint az aradi MATRA. Ezt követően a húszas évek végén a gazdasági világválság következtében ment tönkre számos gépgyár, köztük a MÁG és a Röck-gyár. A válság során az állam nem nyújtott segítséget a gépjárműgyártó szektornak, a gyárak többsége tönkrement. Megszűnt a Méray cég nevéhez köthető önálló hazai motorkerékpár gyártás is, mindössze egy az osztrák Puch cég termékeire korlátozódoó összeszerelő és kereskedelmi tevékenység maradt meg. A harmincas évek közepére a magyar járműgyártás a buszok és teherautók (pl.: Rába) előállítására korlátozódott. Személyautó gyártásra ekkor már lényegében nem került sor, e tevékenység mindössze hazai összeszerelésre korlátozódott (pl. Mávag Ford). A Weis Manfréd művek harcjárműgyártó kapacitása csak 1938-tól került fokozatos kialakításra. Nem csak a világválság vezetett ehhez a helyzethez. A világ jelentősebb autógyártóinál ekkorra meghonosodott tömegtermelési eljárások olyan versenyhelyezethez vezettek, amelyben a kis üzemmérettel és fejlesztő kapacitással rendelkező hazai gyártók már nem maradhattak talpon. Ennek következtében a Magyar Királyi Csendőrség gép- és harcjárművekkel történő ellátása többségében külföldi forrásból valósult meg.

A Magyar Királyi Csendőrség járműigényének kielégítése az egyes szervezeti elemeknél

A kerékpár, mint a csendőri járőrözés eszköze a húszas évek vége felé jelent meg nagyobb mennyiségben. Tekintve hogy a csendőri szolgálat gerince a járőrözés volt, a csendőr rengeteget gyalogolt. Nem volt ritka, hogy egy átlagos járőrözés 25-30 km-t vett igénybe gyalogmenetben. Szükség esetén egy ilyen járőrözést a csendőrnek esetleg kétszer is meg kellett tenni egy héten belül. Egy átlagos őr területe 6-8, esetleg több falut is magába foglalhatott, és ezek között a járőrözés gyalog folyt a kerékpár megjelenéséig. A harmincas évek elején általában néhány csendőrnek már volt kerékpárja az őrsőkön. A harmincas évek közepén már a csendőrök jelentős része „rendelkezik saját kerékpárral.”⁹ A harmincas évek végén „a járőrözés kb. 80 % már kerékpáron történt. A félreértések elkerülése végett megemlítendő, hogy a kerékpárt a csendőr a saját pénzén vette.”¹⁰ 1943-tól azonban – a csendőr-zászlóalj felállításakor – már központi beszerzésű kerékpárokkal látták el a zászlóaljak kerékpáros századát.

A törvényi háttér kialakítását és a szervezet felállítását az 1926-ban Párizsban, — a közlekedésrendészet szabályozása tárgyában — megkötött egyezmény hazai törvénybeiktatása tette lehetővé.¹¹ A közúti közlekedés szabályozása tárgyában 1926. IV. 24-én aláírt nemzetközi egyezmény becikelyezéséről szóló 1929-ben alkotott törvény végrehajtási rendelete, az úgynevezett Közlekedési Kódex volt.¹² Ennek következtében 1929-ben jött létre a közlekedési csendőrség, itt került alkalmazásra a csendőrségen belül először a gépjármű, előbb motorkerékpár, majd kiségépkocsi formájában. Az 1929-1936 között fokozatosan országos kiterjedtséggel felállított közlekedési csendőrség munkája során már járműtechnikai eszközöket kellett igénybe venni a mobilitás fokozására. „1943-ban a közlekedési osztály létszáma hétszáz és hétszázötven fő között váltakozott, gépjárműveinek száma háromszázon felül volt.”¹³ A közlekedési csendőrség „a Magyar Királyi Csendőrség szervezetén belül egy alosztályt alkotott, amely négy szárnyra bomlott.”¹⁴

A motorkerékpárok megjelenése a közlekedési csendőrségnél a testület motorizációja kapcsán az 1920-as évek legvégén vetődött fel. Egy 1927-ben elvégzett elemzés szerint „a csendőri szolgálat lebonyolítására — már csak közgazdasági szempontból is — elsősorban a magyar gyártmányú gépek közül az 500 cm³-es Jap motorral szerelt »Méray« gépek a legalkalmasabbak.”¹⁵ 20 fő csendőrt még 1928. szeptemberében a honvédséghez vezényelték, ahol 1929. ápriliséig gépkocsivezetői tanfolyamot végeztek. Ez a 20 fő képezte magvát a közlekedési csendőrségnek. Megszerezték a motorkerékpár, személygépkocsi és tehergépkocsi vezetői képesítést.

A szükséges kezelő állomány kiképzését követően megkezdődtek a motorkerékpár beszerzések. „1929-ben a belügyminisztérium megszavazta a csendőrség motorizálására 9 db Méray gyártmányú motorkerékpár beszerzését. Két motoros csendőr őrsöt állítottak fel: az egyik Székesfehérváron volt, ez felügyelte a Budapest-Székesfehérvár, ill. a Balaton északi és déli útvonalait, a másik pedig Győrben volt, ez a Bécsbe vezető utat felügyelte.”¹⁶ Három 1000 cm³-es Méray oldalkocsis motorkerékpárt és hat 500 cm³-es szintén Méray szülő motorkerékpárt szereztek be ekkor. A motorkerékpárok beszerzése után kezdték meg működésüket a székesfehérvári és győri közlekedési őrsök. Mindegyik őrsre egy-egy 1000cm³-es oldalkocsis motorkerékpár és három-három 500 cm³-es szülő motorkerékpár került. A harmadik 1000 cm³-es oldalkocsis motorkerékpárt a motortiszt részére utalták ki. (A közlekedésrendészettel és motoros ügyekkel kapcsolatos teendőket 1929-től 1932. VIII. 1-ig még a nyomozó osztályhoz beosztott ügyneve-

zett „motortiszt” végezte. Még ebben az évben további négy 350 cm³-es szóló motorkerékpárt szereztek be. Két motorkerékpárból tanuló motorkerékpár lett.

A Magyar Királyi Csendőrség a közlekedés rendészeti szolgálatot kísérletképpen 1929-ben vezette be a Pest környéki, balatoni és bécsi utak forgalmának irányítására és ellenőrzésére. 1931 év tavaszával már három közlekedési őrs működött motorkerékpárokkal. Egy-egy ideiglenes közlekedési őrs alakult Budapest, Székesfehérvár és Győr székhellyel. Ezek a területileg illetékes parancsnokokhoz tartoztak és csupán motorkerékpárokkal vagy oldalkocsis motorkerékpárokkal rendelkeztek.¹⁷ A beosztott tisztek és csendőrök előzőleg öthónapos tanfolyamon vettek részt. Itt a motorkerékpár vezetésén, karbantartásán és javításán kívül megtanulták a közlekedési szabályokat és az elsősegélynyújtást is. Feladatuk lett:

- a közlekedési rend fenntartása és a közlekedési szabályok betartásának ellenőrzése;
- közlekedési balesetek megelőzése;
- elsősegélynyújtás és a sérültek kórházba szállításáról való gondoskodás;
- a balesetek helyszínelése a felelősség kérdésének megállapítása céljából;
- az utak és műtárgyak biztonsági ellenőrzése.

A harmadik közlekedési őrs (Budapest) részére újabb hat 1000 cm³-es oldalkocsis motorkerékpárt szereztek be 1936 nyaráig.

1931-ben a szolgálat addig hét motorkerékpárból álló eszközállományát tizenhatra emelték fel, mely egészen 1936-ig, a szakszolgálat országos megszervezéséig változatlan maradt. Amikor 1937-ben megalakult Kecskeméten és Mezőkövesden a közlekedési őrs, 22-re emelték a motorkerékpárok számát. 1940-ben a csehországi csendőrségtől hozzájuk került további 11 db motorkerékpár.¹⁸

A közlekedésrendészettel és motoros ügyekkel kapcsolatos teendőket 1932. augusztus 1-től a budapesti 1. csendőrkerületi parancsnoksághoz beosztott ügynevezett „gépjármű előadó” látta el. E minőségében 1936. június 15-ig működött, amikor az első közlekedési tiszti parancsnokságot felállították.

A motorkerékpáros járőr fegyverzete némiképp módosult a gyalogos járőrhez képest: „A járőrnek az a tagja, amelyik az oldalkocsin foglal helyet, teljesen úgy van felszerelve, mint a gyalogcsendőr szolgálatban. Tehát puskával. A másik csendőr, aki a gépet vezeti, pisztollyal. A puskát az oldalkocsiban ülő csendőr hosszirányban ölébe fektetve tartja.”¹⁹ Az általánosan használt kalap helyett a motorkerékpáros állományánál 1933-tól egy alkalmasabb, fejhez simuló, fület részben takaró motoros fejdőöt rendszeresítettek.²⁰

A motorkerékpáros járőrök fokozottan ki voltak téve az időjárás viszontagságainak, emellett járműveik csak rendkívül korlátozott mennyiségű felszerelés hordozására voltak alkalmasak. 1936-tól ezért a motorkerékpárok helyüket fokozatosan átadták a gépkocsiknak.

Gépkocsik megjelenésére 1936-ban került sor a közlekedési csendőrség országos megszervezésekor. 1937 őszen 20 darab Fiat-Balilla kétülékes kisépkocsit szereztek be. Ekkor állítottak fel újabb közlekedési őrsöt, Kecskeméten és Mezőkövesden. A főváros körül-belül 60 km-es körzetében pedig — az ország szívébe vezető — főbb útvonalak felügyelete is a közlekedési csendőrségre hárult. Ennek keretében a motorizált és a motorizálatlan szervezeti egységek irányítására közös alosztályt, valamint négy közlekedési szárnyat állítottak fel. Az 1938. évben öt közlekedési őrsöt hoztak létre.²¹

A közlekedésrendészeti szolgálat ellátására beszerzett kétülékes Fiat-Balilla gépkocsik hasznosak voltak ugyan, de még mindig kicsinek bizonyultak. A gépkocsikon a járőrök felszerelésének, fegyverzetének és helyszínelő felszerelésnek stb. az elhelyezése nem volt megfelelően keresztülvihető. Ezért 1937-től előbb a nyomozó alosztályok részére, majd később a közlekedési őrsök részére is osztrák gyártmányú Steyr 50 és Steyr 55 típusú gépkocsikat szereztek be.²² Ezek a gépkocsik a hozzájuk fűzött reményeket már minden tekintetben beváltották. 1938. év tavaszán beszerzésre került 2 db tanuló gépkocsi a közlekedés átképző tanfolyam részére. Emellett két Steyr 50 típusú gépkocsit alakítottunk át tanuló gépkocsivá.

A közlekedési járőr útvonala száz és százötven kilométer között változott, melyet egy nap alatt portyázott le. A megengedett portyázási sebesség 40 km/h volt. A gépjárművek üldözését határozottan megtiltották. A felszerelés ugyanaz volt, mint a gyalogos járőrre, de a puskát gépkocsiban hagyva a közlekedési csendőr szolgálati fellépésnél csupán pisztolyt viselt.²³ A célszerűség miatt kalap helyett a járőrnek napellenzős tollas ügynevezett Bocskay-sapkája volt.

1937-ben a szolgálati ág 15 db osztrák gyártmányú Steyr 55-ös gépkocsikat kapott. A Felvidék egy részét, majd Kárpátaljának az anyaországhoz visszatérése, újabb közlekedési őrsök felállítását tette szükségessé. A visszatért területeken 1939. év tavaszán a kassai, ősszel pedig az ungvári és huszti közlekedési őrsöt állították fel. 1939-ben 53 db Steyr-55 típusú gépkocsit rendeltek meg.

1940. január 2-án a bajai, július 10-én a körmenői, szeptember 1-én a gyulai közlekedési őrsöt állították fel. 1940 novemberében újabb 15 db Steyr 55 típusú gépkocsit rendeltek meg. Észak-Erdély és Észak-Partium visszatéréseivel 1941. I. 17-én Besztercén, február 1-én pedig Kolozsváron állították fel új közlekedési őrsöt.

A Délvidék visszatérése nyomán, az ott felállított újvidéki közlekedési őrsrel a közlekedési őrsök száma 19-re emelkedett. 1941-ben szereztek be 26 db Steyr 55 típusú és 5 db Mercedes-Benz 170 V. típusú gépkocsit. 1942. januárjában újabb közlekedési őrsök lettek felállítva Balassagyarmaton és Székelyudvarhelyen, illetve Désen. A gépjármű állomány 10 db Steyr 55 típusú gépkocsival gyarapodott. Az 1944-es évre már 22 őrs alkotta a szolgálati ágat, amely négy közlekedési szárnyparancsnokság alárendeltségében működött.²⁴

Egy őrjárat menetvonala a lehetőség szerint 50 km-nél rövidebb és 200 km-nél hosszabb nem lehetett. A békeidős tevékenység mellett azonban meg kell említeni a háborús alkalmazást is. Németország 1941. év tavaszán megindult balkáni hadműveleteivel kapcsolatos közlekedésrendészeti feladatokat a csendőrség látta el. A Balkánra részben hazánkban keresztül felvonuló német gépesített csapatok vezetését, irányítását; a nagy tömegű gépjárműnek a hazai útvonalakon akadálytalan áthaladását; ezzel kapcsolatosan a baleset elleni védekezésre szükséges megelőző intézkedések megtételét; az előfordult balesetknél elsősegélynyújtást, a közlekedési csendőrök látták el. A feladat megoldásába — a testület központi vezetése — a legtöbb közlekedési őrsöt is bevonta.²⁵

Nyomozó alosztályok és egyéb szervezeti elemek ellátása gépkocsikkal történő ellátása az 1930-as évek második felében került előtérbe. 1937. évben a csendőrség nyomozói részére is gépkocsikat szereztek be. „Addig, amíg a kisgépkocsik a piacon meg nem jelentek, műszaki és anyagi okok miatt az összes nyomozó alosztály gépesítése nem volt megoldható. A motorkerékpár ugyanis erre nem volt alkalmas (nyomozáshoz szükséges személyek, eszközök számára nem volt megfelelő nagy férőhely), a nagy gépkocsik pedig drágák voltak. Csak az aránylag olcsó és takarékos üzemű kisgépkocsik megjelenése után volt az összes nyomozó alosztály gépkocsival ellátható.”²⁶ 1-1 Steyr 50 típusú gépkocsi rendszeresítésével valósult meg az összes nyomozó alosztály gépkocsival való ellátása. Észak-Partium és Észak-Erdély visszacsatolásával gépkocsit kaptak a visszatért területeken felállított kolozsvári és marosvásárhelyi csendőr kerület-parancsnokságok és az itt felállított nyomozó alosztály-parancsnokságok is.

A kormányzó utazásainak biztosítása céljára kezdetben két 1000 cm³-es oldalkocsis motorkerékpárt szereztek be. A kormányzó utazásainak biztosítása során — a kisgépkocsik megjelenésével — a motorkerékpárokat 1934. év nyarán a minden időjárási körülmény közt alkalmazható Fiat-Ballila kisgépkocsik váltották fel. A kisgépkocsik azonban a szolgálat természetéből fakadó nagy sebesség igénynek nem tudtak megfelelni. Ezért került sor 1935. decemberében az e szolgálatra alkalmasabbnak látszó Mercedes-Benz 170 típusú gépkocsik beszerzésére.

A csendőrség parancsnoki állományát is gépkocsikkal látták el. 1937-ben a Magyar Királyi Csendőrség felügyelője részére szereztek be egy újabb Mercedes-Benz személygépkocsit. 1942-ben pedig minden kerület-parancsnokság kapott egy-egy Mercedes-Benz gépkocsit, elsősorban a parancsnok rendelkezésére. Kiadásra kerültek Steyr-55 osztályparancsnoki gépkocsik is.²⁷

Tehergépjárművek a csendőrségnél az 1930-as évek második felében bukkantak fel. 1936. év nyarán anyag- és élelmiszer szállítására egy-egy tehergépkocsit szereztek be a hévízi és balatonfüredi csendőr gyógyüdülő részére.

1936. nyarán szereztek be az első fogolyszállító személygépkocsit is. A gyakorlati tapasztalatok alapján készült el e gépkocsi elhasználódása után a második fogolyszállító gépkocsi 1938. év őszén, amely már minden tekintetben e célra szerkesztett (biztonsági berendezéssel, megfelelő férőhellyel stb. ellátott) gépjármű volt. Helyszínelő kocsik és mozgó rádiós gépkocsi is rendszeresítésre került.

1941. év elején került sor egy további tehergépkocsi vásárlásra. Ezt elsősorban a csendőrségi felszerelési anyagraktár szállításainak lebonyolítására szereztek be.²⁸ A csendőrség felszerelési anyagraktára a rendszerint vasúton érkező beszerzett, illetve a kiutalványozott anyagoknak a vasútállomástól beszállítását és odaszállítását, tárolását és elosztását, illetve egyes cégek közötti szállítását végezte.²⁹ A tehergépkocsi egy év alatt 26 000 km-t tett meg. A második tehergépkocsit 1941. év nyarán állították szolgálatba az anyagraktárnál. 1942-ben két újabb tehergépkocsi használatbavételére került sor.

1938-tól motorjavító műhelyeket állítottak fel, majd a közlekedési osztály műszaki alosztályát Budapestre telepítették. A műszaki alosztály saját gépjárműparkkal – köztük teherautóval – is rendel-

kezett. Az alosztály feladata volt:

- Öt hónapos közlekedési tanfolyamok tartása (közlekedési csendőr teendői, gépjárműismeret és műhelykiképzés). Minden jelölt jogosítványt szerzett a motorkerékpár, személy- és teherkocsi, valamint az autóbusz vezetésére is.
- Új gépjárművek átvétele, bejáratása és tárolása.
- Gépjárművek javítása saját műhelyben vagy javíttatása erre a célra kijelölt gépjárműjavító üzemeknél.
- Gépkocsi-alkatrészek beszerzése, raktározása és elosztása.

1942-ben további helyszínelő gépkocsikat vásároltak és sor került egy másik fogolyszállító gépkocsi beszerzésére is.³⁰

Páncélozott harcjárműveket is rendszeresítettek a Magyar Királyi Csendőrségnél. A második világháború tapasztalatai nyomán a Magyar Királyi Csendőrségnél karhatalmi zászlóaljkat is létrehoztak. E zászlóaljok számára pedig páncélozott harcjárműveket is biztosítottak. A Magyar Királyi Csendőrség eredeti alapfeladata a magyar Szent Korona alá tartozó vidéki területeken a közrend biztosítása, a hadra kelt sereg kötelékében pedig a tábori csendőri szolgálat ellátása volt. A magyar hadvezetés terveiben nem szerepelt, hogy a csendőrség védekező, vagy támadó műveletekben aktív harcoló alakulatként vegyen részt. Csak a háború időszakában hozták létre a csendőr zászlóaljkat. Ezen zászlóaljok keretébe hivatásos csendőröket osztottak be. A legénység azonban válogatott sorozott fiatalokból állt. A magyarországi hadműveletek során a csendőrségnek a helyén kellett maradnia és a rendet fenntartania mindaddig, amíg erre lehetősége nyílt. A visszavonuló haderővel a csendőröknek is vissza kellett vonulniuk. Általában egy csendőr kerület személyi állományából hozott létre a honvédségi és a csendőrségi vezetés egy csendőr zászlóaljat, leszámítva a már korábban felállított csendőr karhatalmi zászlóaljkat. A hadműveleti területen — amely 1944-ben már Magyarországon húzódott — a hadműveleti záróvonal, az ellenőrző átengedő pontok, illetve az érintett területen harcoló csapatok mögöttes területeinek a biztosítását valósították meg a német biztonsági erőkkel (SS, tábori csendőrség) együttműködve.³¹

E zászlóaljkat szerelték fel a korabeli elvárások szerinti olyan haditechnikával, amellyel a siker reményében valósíthatták meg feladataikat. Ezeket a karhatalmi céllal felállított zászlóaljkat részben motorizálták és Ansaldo típusú könnyű harckocsikkal, illetve Csaba páncélautókkal is ellátták. A páncélos technikát a csendőr zászlóaljok nehézfegyver százada kapta meg, a zászlóalj egy másik századát pedig kerékpárokkal szerelték fel. A Kárpát-medencében dúló harcok során azonban már nem tudták ellátni haditechnikával a visszavonuló csendőr kerületekből kialakított csendőr zászlóaljkat.³²

Az előretörő szovjetek ellen az 1944-ben 22 000 fő összlétszámú csendőrséget is bevetették. A Magyar Királyi Csendőrség részéről 5 teljes zászlóalj vett részt a védelmi harcokban: a galántai, a zilahi, a székelyudvarhelyi, a beszteci és a pécsi zászlóalj. A harcokban mintegy 11 000 csendőr veszítette életét. A csendőrség személyi állományának a magas vesztesége két okra vezethető vissza. Egyrészt nem kaptak kellő mennyiségű és minőségű felszerelést. Másrészt pedig a többségében a csendőrséghez tartozó személyi állománnyal rendelkező alakulatokat a legnagyobb nyomásnak kitett helyeken vetették be. A vezetés ugyanis tudta — ami a gyakorlatban is bebizonyosodott —, hogy a csendőrök nem hátrálnak meg, hanem a végsőkig harcolnak. Az 1944-es magyarországi harccselekmények kapcsán — a reguláris haderő és az állam fokozatos felbomlásának (területvesztés, kiugrás meghiúsulása, német megszállás, Szálasi-puccs, szövetséges bombázások, főváros elvesztése, stb.) időszakában — már nem lehetett érdemben beszélni a csendőrségnek szánt fegyverek, illetve harc- és gépjárművek mennyiségéről és minőségéről. Egyszerűen arról volt szó, hogy mindenkit, akit lehetett, a hadvezetés kényszerűen hadra fogott és azzal látta el őket, ami a rendelkezésére állt. A rendelkezésre álló felszerelés mennyisége pedig meglehetősen korlátozott volt. Ilyen módon a harcoló csendőr zászlóaljaknál is feltűntek a békeidős technikai eszközök, - például a Steyr-50 és -55 járművek - mivel a csendőrség már meglévő felszerelését magával vitte a harcba.³³

A csendőrség alakulatai nem úgy váltak harcoló alakulatokká, hogy a csendőrségi felszerelésüket leadták, ahelyett pedig honvédségi felszerelést kaptak. A csendőrök a csendőrségi felszerelésük megtartásával kaptak olyan első vonalbeli honvédelmi feladatokat, amelyek távol álltak az eredetileg nekik szánt harctéri támogató, illetve aktív harctevékenységektől (tábori csendőri feladatok, közlekedési csendőrség bevonása a katonai forgalom irányításába, csendőrzászlóaljok partizánok elleni harctevékenysége). Mind ebből fakadóan felszerelésük meglehetősen hiányos, a már meglévő felszerelésük pedig esetenként harctevékenységre alkalmatlan volt.³⁴

Az első sorcsendőr zászlóaljat, galántai-csendőr zászlóaljat sorozott legénységből csak 1942-ben állították fel karhatalmi célokra. A kiképző század- és szakasz-parancsnokok csendőr tiszték, illetve tiszttheyettesek voltak, a raj-parancsnokokat pedig a honvédség adta. Legénysége sorozott csendőrökből állt,

akik katonai szolgálatukat töltötték csendőrként, de hagyományos csendőrfeladatokat nem kellett ellátniuk. A zászlóaljnak 1943 végén három puskás, egy kerékpáros és egy nehézfegyver - százada volt, kiegészítve egy híradó- és egy árkász szakasszal. Gyalogszázadai rajonként egy 31. M. golyószóróval voltak ellátva. A nehézfegyver századot aknavetőkkal, géppuskákkal és páncéltörő ágyúkkal látták el. Később hatodikként egy könnyű harckocsi századot is szerveztek 12 Ansaldo kisharckocsival, illetve egy szakasz Csaba típusú páncélgépkocsival. Az alakulat ideiglenes állomáshelyül Galántát jelölték ki.³⁵

1943. augusztusának elején a bácskai Palánkára vonult a zászlóalj. Három hét partizánvadász szolgálat után bevagoniroztak és Budapestre vonultak, ahol a Ludovika Akadémia épületében lettek beszállásolva és járőrszolgálatot láttak el. Egy 1944 VII. 1-én végrehajtott vasúti szállítás során megsemmisült a csendőr zászlóalj Ansaldo kisharckocsijainak egy része egy amerikai bombatámadás következtében.³⁶ A nyilas hatalomátvételt követően vasúti szállítással Siklóstra vonultak. Siklóson részlegekre osztva folyam megfigyelési, illetve rendfenntartó feladatokat láttak el, az SS 13. (I. horvát) hadosztályának harccsoportjait támogatva. December elején ismét a fővárosba rendelték az alakulatot. A harccselekményekbe első ízben akkor avatkoztak be, amikor a szovjet csapatok déli irányból közelítették meg a fővárost, birtokba véve a Csepel-sziget nagy részét. November 20-án a zászlóalj több más alakulattal együtt Csepelre vonult, megerősíteni a sziget északi részének védelmét. Itt a 2. huszárezred védett. A harcok során a 3. gyalogszendőr század szuronyrohamot hajtott végre a szovjet csapatok ellen. November 30-án a visszavonuló német csapatok a csendőr páncélos századot kivonták a megrövidített arcvonalból, majd Budatétényen keresztül a Bolyai Akadémiára vonultak. A gyalogszendőr-századok a Háros-szigeten, illetve Budafokon foglaltak állást, kivéve a kerékpáros századot, amely tartalékban volt. A páncélos század részei a Sváb-hegy oldalában vett részt elhárító harcokban. A csendőr zászlóalj Csaba páncélaúton befagyott a hűtővizük, így ott kellett hagyni őket a Bolyai laktanya udvarán. A csendőrök a budai várba vonultak, az Ansaldo kisharckocsik itt még harcban álltak. A zászlóalj alárendeltségéből a mintegy 100 főből álló gyalogosított páncélos századot kivonták, azt német vezénylet alá helyezték. A gyalogos csendőr századok egészen január első napjaiig harcérintkezésben maradtak a szovjet csapatokkal. A német csapatokkal keveredve vonultak vissza. Rövid ideig védelemben voltak a Kamaraerdőben, ahonnan egészen a Kelenföldi pályaudvarig vonultak vissza. A kerékpáros század itt harcolt, míg a nehézfegyver-század a Mosonyi utcai rendőrlaktanya térségében.³⁷

A Magyar Királyi Csendőrségnél alkalmazott gépjárműtípusok

A Fiat 508-as Balilla volt az első olasz népautó. A kisméretű, egyszerű szerkezetű kisépkocsit 1932-től gyártották. Az 508-as olcsó volt: 9800 líráért kínálták. Egy gyári munkás havi fizetése 400 líra körül alakult, így a Balillát az átlagfizetés mindössze hússzorosaért vihetett haza tulajdonosa, miközben a többi autó ennél jóval többbe került. Magyarországon 3700 pengőbe került (Összehasonlításképpen: a hathengeres felsőkategóriás Fiat Ardita ára mintegy háromszor magasabb volt: 11950 pengőbe került.) A küllős kerekekkel és lemez keréktárcsával egyaránt szerelt típust - újdonságként - hidraulikus fékkel szerelték. Kettős hossz tartós acélalváz, faváz, acéllemez borítású karosszéria jellemezte. Két- és négyajtós, nyitott és csukott felépítményekkel építették. Motorja négyhengeres, folyadékűtésű, oldalt szelepelte (sv) 995 cm³ lökettérfogatú 20 LE teljesítményű volt (3400 1/min-nél). Gyújtás akkumulátoros, megszakítós. Az elektromos rendszer 12 voltos. Termoszifonos hűtéssel rendelkezett. Két Balilla-típust különböztethető meg: az 1932 és 1934 között gyártott háromfokozatú és az 1934-36 között készített négyfokozatú váltós. 1933-ban két újabb variáció jelent meg: a katonai alkalmazásra szánt Militare és a nehéz terepre ajánlott Coloniale – mindkettő már négyfokozatú váltóval. 1934-ben az újabb kivitel motorja már 24 LE-t teljesített. Hosszúsága 3145 mm, szélessége 1400 mm, tengelytávolsága 2250 mm, szabad magassága 175 mm. Saját tömege 685 kg, megengedett össztömege 990 kg. Legnagyobb sebesség 80 km/óra, kapaszkodóképesség 1. fokozatban 22%, tüzelőanyag-fogyasztás 8,5 l/100 km. Míg a változatok többségét 2+1 ülésesként kategorizálták, az utolsó, 1938-as 1100 cm³-es – kismértékben növelt belméretű - változatát már 4 személyesként sorolták be.³⁸ A Fiat modern lingottói gyára napi 250 darabot állított elő az 508-asból. A Balillát öt éven keresztül gyártották, összesen 113 145 példányt adtak el.

A Steyr 50 és Steyr 55 kisépkocsik voltak a Magyar Királyi Csendőrségnél rendszeresített első szolgálati személygépjármű típusok. A korábban közepkategóriás autót gyártó céghez 1929-ben külsős tervezőként dr. Ferdinand Porsche érkezett, aki több modellt is készített a Steyr megbízásából. A Steyr 50 kisépkocsit 1936-tól gyártották Ausztriában. Elöl elhelyezett négyhengeres, folyadékűtésű, 990 cm³ lökettérfogatú boxermotorja 24 LE teljesítményű volt. Az erőforrás egy négyfokozatú váltón keresztül hajtotta meg az első kereket. Hidraulikus fékkel szerelték. Saját tömege 780 kg volt. Két- és négyajtós, nyitott és csukott felépítményekkel építették. Katonai alkalmazásra szánt változata is gyártásba került Steyr 250 jelzéssel 1938-1940 között. Utolsó variánsait már 1400-2200 cm³ lökettérfogatú, 32-55 LE teljesít-

ményű soros motorokkal szerelték. 1938-1940 között erősebb motorral szerelt variánsát Steyr 55 néven forgalmazták. Összesen 13 000 példányt gyártottak.³⁹ A német haderő 1200 példányt rendszeresített a katonai változatból.

A Mercedes –Benz 170 V gépkocsi volt a Magyar Királyi Csendőrségnél rendszeresített második szolgálati személyi gépjárműtípus. A Mercedes — Benz 170 V a közép kategória alján elhelyezkedő ponyvatetős gépkocsi volt, amelyet – terepjáró képessége következtében — különféle haderők is alkalmazásba vettek. A gépkocsit 1938-1942 között gyártották. A négyajtós, nyitott felépítményű jármű saját tömege 1235 kg, megengedett össztömege 1660 kg volt. Motorja négyhengeres, folyadékűtésű, 1697 cm³ lökettérfogatú 38 LE teljesítményű volt 3400 1/min-nél. Váltója négyfokozatú. Legnagyobb sebesség 90 km/óra, hatótávolsága - 43 literes tankkal - 330 km. Hosszúsága 4100 mm, szélessége 1830 mm, tengelytávolsága 2845 mm.⁴⁰

A Méray szőlő és oldalkocsis motorkerékpárok alkották a Magyar Királyi Csendőrség motorkerékpár állományát. A Méray Motorkerékpárgyár volt az első Magyarországon, amely iparszerű körülmények között állított elő motorkerékpárokat. A részvénytársaságot 1923 májusában alapították. Nem sokkal később a vállalkozás átkerült a Magyar Acélárugyár Rt tulajdonába. A hazai gyártású vázba angol, Villiers és Blackburne, illetve JAP erőforrások kerültek. A kínálat eleinte 175-680 köbcentiméteres sport- és túragépekig terjedt. A Magyar Királyi Állami Rendőrség, a Magyar Királyi Csendőrség és a Magyar Királyi Pénzügyőrség, majd a Magyar Királyi Posta is a megrendelők sorába lépett. A Méray vázát 1928-ban átdolgozták, így abban akár már a katonai megrendelők számára megfelelő teljesítményű 1000 cm³-es erőforrás is elfért. A 350 cm³-es Méray motorteljesítménye 10, majd később 15 LE volt, az 500 cm³-esé 12 LE, míg az 1000 cm³-es változat kisebb fordulatszámra, az oldalkocsis üzemi során hasznosítható jóval nagyobb nyomaték mellett tekintélyes 22 LE-t teljesített.⁴¹ Sebességváltójuk háromfokozatú volt, végsebességük változattól függően 90-120 km/h. A harmincas évek elején honvédségi sugallatra elkészítették a CSONKA János által tervezett motorral szerelt teljesen magyar gyártmányú 350-es és 500-as Méray típusokat. 1937 után azonban sem a csendőrség, sem a honvédség, illetve a rendőrség sem rendelt Méray motorkerékpárokat. A beígért megrendelések elmaradtak, a magyar fejlesztésű motorblokkba fektetett fejlesztési költség nem térült meg. Mindez érzékenyen érintette a céget. Az 500 cm³ -es Csonka gyárban már készült Méray motorokból már csak 20 darabot gyártottak le.⁴² A gazdasági világválság alatt a termelés jelentősen visszaesett. A megrendelések elmaradása ellenére sem hagytak fel, azonban a motorkerékpár építéssel. 1937-től 350-est és az 500-ast is modernizálták, a krómozott tank, új első villa lettek az igényesebb vásárlóréteg megszólítása érdekében létrehozott „próba” típusok megkülönböztető jegyei. Ezekből azonban már csak alig néhány darab készült. Inkább az osztrák Puch 200-as típus és árusítása kötötte le a cég energiáit. 1923-1939. között nagyjából 1500-1800 Méray motorkerékpár készülhetett. A Méray-Puch jelű motorkerékpárok esetében csupán a jelvény utalt a Méray-eredetre, azok hazánkban összeszerelt osztrák Puch motorok voltak.

Az Ansaldo páncélgépkocsi volt a Magyar Királyi Csendőrségnél az első páncélozott harcjármű. A CV-33 (Carro Veloce - gyors harckocsi) típusjelű FIAT Ansaldo kisharckocsi lényegében egy torony nélküli páncélozott harctámogató jármű volt. (Hasonló kategóriájú jármű a II. vh. végéig rendszerben tartott angol Bren Gun Carrier.) Forgó tornya nem lévén, a harckocsi definíciónak nem felel meg. Tömege 3,2 t; motorjának teljesítménye 43 LE; hatótávolsága 150 km. Páncélzata csak a kézfegyverek és géppuskák lövedékei ellen nyújtott védelmet. Az elülső páncélzat 13,5 mm, oldalt 8,5, hátul pedig 6 mm-es páncélzatot kapott. Futóműve oldalanként hat kis méretű futógörgővel rendelkezett. Személyzete 2 fő. A hátul, a jármű hossz tengelyére merőlegesen elhelyezett motor igen kicsi hossz méretet eredményezett (3200 mm), és magassági mérete (1300 mm) is igen kedvező volt a terepen rejtés, álcázott mozgás szempontjából. A 3,2 tonna tömegű kocsi úton 42, terepen 15 km/h sebességgel közlekedett. A bukótornyba beépített ikergéppuska - amelyet a vezető mellett ülő parancsnok kezel - a haladási irányban függőleges és vízszintes szög tartományban is képes volt tüzelni. Felderítés, menetbiztosítás, illetve a gyalogság és lovasság géppuskatűzzel támogatásának céljaira fegyverzete is megfelelő volt ennek a vékony páncélzatú, könnyű fegyverzetű kisharckocsinak – helyesebben könnyű páncélozott támogató harcjárműnek. A futómű gumiperemmel ellátott görgői a tartós igénybevételnél gyorsan megsérültek, vagy teljesen tönkrementek. A magyar gyártmányú futógörgők 20 kilométert bírtak (az olasz gyártmányúak 100-200-at). Huzamosabb használat után a lánc megnyúlt. Az Ansaldo a hosszú talpon való menetet nem bírták, a járművet célszerű volt teherautón, vagy utánfutón szállítani.

A típusból 150 darabot rendelt a honvédség. Magyarországra 1935-ben érkezett meg az első Ansaldo szállítmány, olasz Breda géppuskával felszerelve. 1936 végéig a teljes megrendelt széria megérkezett. A lőszer-egységesítés érdekében az olasz Breda géppuskákat a magyar tervezésű, 8 mm űrméretű Gebauer

ikergéppuskákra cserélték. 1936 nyarától a harcokcsikba a magyar tervezésű bukótornyot szerelték be. Hogy a megfelelőbb kilátást lehetővé tegyék, 45 kocsihoz 5 periszkóppal ellátott figyelőtornyot építettek, a parancsnoki ülés fölé.

Az Ansaldok részt vettek Kárpátalja visszafoglalásában, a Jugoszlávia és a Szovjetunió elleni hadjáratban, de súlyos veszteségeik miatt 1941. szeptemberben kivonták őket a harci állományból. A megmaradt Ansaldokból 10-10-et átadtak a Csendőrségnek, és a Rendőrségnek, továbbá 10 db a horvát fegyveres erőkhöz került.⁴³ Feltételezhetően 20 darab repülőterei vontatóként nyert alkalmazást. A többi oktató lánctalpasként fejezte be pályafutását.

A WM Csaba páncélgépkocsi volt a Magyar Királyi Csendőrségnél rendszeresített második páncélozott harcjármű. A Weiss Manfréd vállalat 1938-ban kezdte el az első olyan könnyű páncéltalppal ellátott páncéltalpjármű gyártását, amelyek alapjául szolgáltak a 39M Csabának elnevezett, sorozatgyártásra kerülő páncélgépkocsinak. A páncélgépkocsi megfelelt az akkori hasonló, páncélos felderítő járművek színvonalának. Személyzete 4 fő, fegyverzete 1 db 20 mm-es nehézpuska (ágyú) és 2 db 8 mm-es géppuska.⁴⁴ Motorja 3560 cm³-es lökettérfogatú, 8 hengeres folyadékűtéses, 90 LE maximális teljesítménnyel. A 9 mm vastag acéllemezekből szegezelt páncéltest döntött, így a lövedékeknek egy nagyobb effektív páncélvastagságot kellett átütniük. A váltómű előre és hátramenetben egyaránt öt sebességű volt. Két vezetőállása volt, az egyik a jármű elején a másik végében. Mindkét vezetőállásból irányíthaták a járművet. A páncéltalpjármű összerékhajtással és -kormányzással rendelkezett amely igen jó terepjáró képességet biztosított. A személyzet négy fős volt, parancsnok - lövész, géppuskás, elülső vezető és hátsó vezető, aki egyben a rádiós is volt. Minden gépkocsi rádióval volt felszerelve. A jármű maximális sebessége 65 km/h, hatótávolsága 150 km. Tömege 6000 kg, hosszúsága 4,52 m, szélessége 2,1 m, magassága 2,33 m. Összesen 135 db Csaba felderítő jármű készült, amelyből 30 db volt 40M parancsnoki változat.

Összességében a csendőrség alapvetően gyalogos szervezet volt. Azonban a csendőrségnek mindig is volt egy részleges mobilitás növelési igénye, amelyet kezdetben lovakkal oldottak meg, később ezt felváltotta egy lovakon, kerékpárokon, motorkerékpárokon és gépkocsikon alapuló modell. A mobilitás motorizált eszközökkel történő fokozása során:

- A gépesítésnek gazdasági korlátai voltak, mivel a beszerzést – a kerékpárok, illetve részben a motorkerékpárok kivételével - nem lehetett hazai forrásból megoldani, tekintve a gazdasági válság éveiben lényegében tönkrement gépjármű-ipar helyzetére.

- Ugyanakkor a nagy tömegben gyártott korszerű kisméretű gépkocsi-típusok megjelenése 1936-tól lehetővé tette a Magyar Királyi Csendőrség egyes területeinek részleges gépesítését.

- A korlátozott számú gépkocsi a csendőrség békeidős feladatainak ellátására volt alkalmas, a háborús feladatokra kevésbé.

- A háborús alkalmazás során problémát jelentett az átadott könnyű harcjárművek elégtelen száma, illetve a már meglévő csendőrségi gépjárműpark alkalmatlansága a hadi használatra.

- A Magyar Királyi Csendőrség háborús alkalmazása elkerülhetetlen volt, ugyanakkor magas veszteségei szoros összefüggésben állnak gépesítettsége elégtelen mennyiségi és minőségi mutatóival is, ami a (hadi)ipari kapacitás szűkösségére vezethető vissza.

- Ugyanakkor elmondható, hogy a könnyű páncélozott eszközökkel is támogatott csendőrségi zászlóalj hatékonyabban vívta meg partizánok, illetve reguláris erők elleni harcát a harcjárművekkel el nem látott zászlóaljknál.

Jegyzetek:

- ¹ PARÁDI: A polgári magyar állam első központosított közbiztonsági szerve a Magyar Királyi Csendőrség.
- ² PARÁDI: A Magyar Királyi Csendőrség szervezete.
- ³ PARÁDI: A csendőrség magyarországi története. ; PARÁDI: A csendőrség és a XIX-XX. századi magyar rendszerváltozások, a csendőrség helye a polgári magyar rendvédelemben, a Magyar Királyi Csendőrség humán viszonyai.
- ⁴ PARÁDI: A Magyar Királyi Csendőrség szolgálati tevékenysége.
- ⁵ PARÁDI: A XIX-XX. magyar rendszerváltozások és a csendőrség.
- ⁶ PERJÉSI
- ⁷ FODOR
- ⁸ 1907/III.tc. ; 1929/XXXII.tc.
- ⁹ FÁBRY
- ¹⁰ TOKAY
- ¹¹ 1929/XXXII.tc.
- ¹² 250 000/1929.BM.r.
- ¹³ REKTOR: 177-179.p.
- ¹⁴ Loc.cit.
- ¹⁵ REVISNYEI
- ¹⁶ TEMESVÁRI
- ¹⁷ REKTOR: op.cit.
- ¹⁸ FODOR: op.cit.
- ¹⁹ SZLADEK
- ²⁰ PARÁDI: *A Magyar Királyi Csendőrség. Az első magyar polgári, központosított, közbiztonsági őrtestület 1881-1945.* 62.p.
- ²¹ Az új közlekedési őrsöket Jánosházán, Debrecenben, Miskolcon, Dunaföldváron és Szolnokon állították fel.
- ²² PARÁDI: *A Magyar Királyi Csendőrség. Az első magyar polgári, központosított, közbiztonsági őrtestület 1881-1945.* op.cit. 92.p.
- ²³ REKTOR: op.cit.
- ²⁴ 1. közlekedési szárnyparancsnokság, Budapest, örsei Gödöllő, Kecskemét, Szolnok, Balassagyarmat, Szeged, Újvidék. 2. közlekedési szárnyparancsnokság, Komárom, örsei Komárom, Győr, Jánosháza, Székesfehérvár, Dunaföldvár, Kaposvár. 3. közlekedési szárnyparancsnokság, Ungvár, örsei Ungvár, Beregszász, Kassa, Miskolc, Mezőkövesd. 4. közlekedési szárnyparancsnokság, Dés, örsei Dés, Kolozsvár, Székelyudvarhely, Szeretfalva.
- ²⁵ FODOR: op.cit.
- ²⁶ Loc.cit.
- ²⁷ Loc.cit.
- ²⁸ Loc.cit.
- ²⁹ KAISER: 62-63.p.
- ³⁰ FODOR: op.cit.
- ³¹ PARÁDI: Rendvédelem-karhatalom 1867-1945.
- ³² REKTOR: op.cit. 267-292.p.
- ³³ Loc.cit.
- ³⁴ Loc.cit.
- ³⁵ Loc.cit.
- ³⁶ VARGA: 233.p.
- ³⁷ REKTOR: op.cit. 267-292.p.
- ³⁸ BONHARDT — SÁRHIDAI — WINKLER: 198.p.
- ³⁹ RAUSCHER — KNOGLER: 11.p.
- ⁴⁰ QUARRIE: 276.p.
- ⁴¹ KOVÁTS
- ⁴² Loc.cit. 44.p. ; ZSUPÁN 153.p.
- ⁴³ VARGA: op.cit.
- ⁴⁴ BONHARDT — SÁRHIDAI — WINKLER: op.cit. 170-171.p.

Jegyzetekben alkalmazott rövidítések:**MONOGRÁFIÁK ÉS KISMONOGRÁFIÁK**

- BONHARDT — SÁRHIDAI — — — BONHARDT Attila — SÁRHIDAI Gyula — WINKLER László: *A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete*. Kecskemét, , 1997, Petőfi. 475 p. HU-ISBN 963 32 7182 7.
- KAISER — — — KAISER Ferenc: *A Magyar Királyi Csendőrség története a két világháború között*. Pécs, 2002, Pro Pannónia Kiadói alapítvány. 175 p. HU-ISBN 963 90 7982 0. /Pannon könyvek./ HU-ISSN 0237-4277.
- KOVÁTS — — — KOVÁTS Miklós: *Magyar motorkerékpárok*. Budapest, 2008, Maróti Könyvkereskedés és Könyvkiadó Kft. 214 p. HU-ISBN 963 90 5899 4.
- PARÁDI: *A Magyar Királyi Csendőrség. Az első magyar polgári, központosított, közbiztonsági őrtisztület 1881-1945.* — PARÁDI József: *A Magyar Királyi Csendőrség. Az első magyar polgári, központosított, közbiztonsági őrtisztület 1881-1945*. Budapest, 2012, Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság. 281 p. HU-ISBN 978 963 08 4794 0. /A magyar rendvédelem-történet öröksége, 2./ HU-ISSN 2062-8447.
- RAUSCHER — KNOGLER — — — RAUSCHER, Karl-Heinz - KNOGLER, Franz: *Das Steyr-Baby und seine Verwandten*. [A Steyr-baba és rokanai.] Gnas, 2002, Weishaupt Verlag. 264 p. DE-ISBN 978 370 59 0102 5.
- REKTOR — — — REKTOR Béla: *A Magyar Királyi Csendőrség oknyomozó története*. USA, OHIO, Cleveland, 1980, Árpád Könyvkiadó Vállalat. 552 p. USA-ISBN 0-934214-01-8.
- VARGA — — — VARGA A. József (szerk): *Magyar autógyárak katonai járművei*. Budapest, 2006, Maróti Könyvkereskedés és Könyvkiadó Kft. 492 p. HU-ISBN 963 90 0595 9.
- QUARRIE — — — QUARRIE, Bruce: *Das Große Buch der Deutschen Heere im 20. Jahrhundert*. [A XX. század német hadseregének nagy könyve.] Friedberg, 1990, Podzun-Pallas. 394 p. DE-ISBN 379 09 0388 4.
- ZSUPÁN — — — ZSUPPÁN István: *A magyar autó*. Budapest, 1994, Zrínyi. 228 p. HU-ISBN 963 32 7231 9.

TANULMÁNYOK

- PARÁDI: A polgári magyar állam első központosított közbiztonsági szerve a Magyar Királyi Csendőrség. — PARÁDI József: A polgári magyar állam első központosított közbiztonsági szerve a Magyar Királyi Csendőrség. *Belügyi Szemle*, XXXVII.évf. (1989) 2.sz. 35-40.p. HU-ISSN 0133-6738.
- PARÁDI: A csendőrség magyarországi története. — PARÁDI József: A csendőrség magyarországi története. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis)*, XVI.évf. (2009) 19.sz.63-87.p. HU-ISSN 1216-6774. 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 a „*Másfél évtized nemzeti rendvédelem-történetünk kutatásának szolgálatában*.” című XIX. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- PARÁDI: A csendőrség és a XIX-XX. századi magyar rendszerváltozások, a csendőrség helye a polgári magyar rendvédelemben, a Magyar Királyi Csendőrség humán viszonyai. — PARÁDI József: A csendőrség és a XIX-XX. századi magyar rendszerváltozások, a csendőrség helye a polgári magyar rendvédelemben, a Magyar Királyi Csendőrség humán viszonyai. In GAÁL Gyula — HAUTZINGER Zoltán (szerk.): *Qou vadis rendvédelem? Szabadságjogok, társadalmi kötelezettségek és biztonság*. Pécs, 2010, Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztályának Pécsi Szakcsoportja. 390 p. /Pécsi határőr tudományos közlemények, XI./ HU-ISSN 1589-1674. A tanulmány korábbi változata 2010. június 24.-én Pécsen hangzott el a Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztályának Pécsi Szakcsoportja által szervezett konferenciasorozatnak a „*Qou vadis rendvédelem? Szabadságjogok, társadalmi kötelezettségek és biztonság*.” című XI. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.

- PARÁDI: A Magyar Királyi Csendőrség szervezete. — PARÁDI József: A Magyar Királyi Csendőrség szervezete. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis)*, XXI.évf. (2011) 24.sz. 80-90.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 a „*Csendőrség Ausztria-Magyarországon, illetve Ausztriában és Magyarországon 1849-2005.*” című XXIV. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- PARÁDI: A Magyar Királyi Csendőrség szolgálati tevékenysége. — PARÁDI József: A Magyar Királyi Csendőrség szolgálati tevékenysége. *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 a „*Csendőrség Ausztria-Magyarországon, illetve Ausztriában és Magyarországon 1849-2005.*” című XXIV. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- PARÁDI: Rendvédelem-karhatalom 1867-1945. — PARÁDI József: Rendvédelem-karhatalom 1867-1945. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis)*, XX.évf. (2011) 24.sz. 111-123.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 2009. október 9.-én, Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferenciasorozatnak a „*A kiegyezéstől az ezredfordulóig felszámolt országos hatáskörű magyar rendvédelmi testületek.*” című XXIII. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- PARÁDI: A XIX-XX. magyar rendszerváltozások és a csendőrség. — PARÁDI József: A XIX-XX. magyar rendszerváltozások és a csendőrség. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis)*, XXII.évf. (2012) 25.sz. 104-113.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 2010. december 6.-án, Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferenciasorozatnak a „*A közbiztonsági közös Kárpát-medencei örökségünk.*” című XXV. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- PERJÉSI — ifj. PERJÉSI György: A Magyar Királyi Csendőrség létszámalakulása 1938-1945. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis)*, XIII.évf. (2007) 16.sz. 105-106.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 2002. november 12.-én, Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferenciasorozatnak a „*A rendvédelmi szakképzés története.*” című XVI. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- CIKKEK**
- FÁBRY — FÁBRY György: Kerékpáros közlekedési szolgálat. *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf. (1931) 24.sz. 658-661. p.
- FODOR — FODOR Sándor: Gépjárművek a csendőrségnél. I.rész. *Csendőrségi Lapok*, XXXII.évf. (1942) 20.sz. 635-637.p. II.rész. *Csendőrségi Lapok*, XXXII.évf. (1942) 21.sz. 665-667.p.
- REVISNYEI — REVISNYEI REVICZKY Zsigmond: A csendőrségi motorkerékpárok megválasztásának irányelvei. *Csendőrségi Lapok*, XVII.évf. (1927) 8.sz. 196-198.p.
- SZLADEK — SZLADEK Barna: A közlekedési csendőrség. *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf. (1931) 21.sz. 581-584.p. I.rész.

JOGSZABÁLYOK

- 1907/III.tc. — 1907/III.tc. a hazai ipar fejlesztéséről.
- 1929/XXXII.tc. — 1929/XXXII.tc. a közúti közlekedés szabályozása tárgyában 1926. évi április hó 24.-én Párizsban aláírt nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről.
- 250 000/1929.BM.r. — 250 000/1929.BM.r. a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának szabályozása.
Rendeletek Tára, LXIII.évf. (1929) I.füzet. 1278-1401.p.

VILÁGHÁLÓS HIVATKOZÁSOK

- TEMESVÁRI — TEMESVÁRI Jenő: Egy csendőrségi automobil.
Világhálón: <http://www.csendor.com/konyvtar/irasok/magyar/Csend%F6rs%E9gi%20automobil%20-Temesv%E1ri.pdf>
- TOKAY — TOKAY László: Emlékezés a M. Kir. Csendőrségre. II. rész
Világhálón: <http://www.csendor.com/konyvtar/irasok/magyar/Magyar%20kir%E1lyi%20csend%F6rs%E9g%20-%20Tokay%20L%E1szlo.pdf>