

Közlekedési szakszolgálat

A csendőrség a közlekedésrendészeti szolgálatot kísérletképpen 1229-ben vezette be a balatoni és a bécsi utak forgalmának irányítására és ellenőrzésére. E feladatok ellátására alakult meg a tárgyévben egy-egy ideiglenes közlekedési csendőrőrs Győr és Székesfehérvár székhellyel. Ezek a területileg illetékes parancsnokokhoz tartoztak és csupán motorkerékpárokkal vagy oldalkocsis motorkerékpárokkal rendelkeztek. Az őrsök számának bővülésére 1931-ben került sor, amikor is a Budapest környéki utak forgalmának ellenőrzése céljából felállították a budapesti őrsöt. E lépéssel a szolgálat addig hét motorkerékpárból álló eszközállományát tizenhatra emelték fel, mely egészen 1936-ig, a szakszolgálat országos megszervezéséig változatlan maradt. Erre a lépésre az addigi három ideiglenes őrs működésének kiértékelése vezetett, mellyel bebizonyosodott az, hogy a gépjárművek egyre növekvő száma, valamint az ezzel összefüggésben jelentkező közlekedésrendészeti feladatok elengedhetlenné teszik a szervezet bővítését. Így alakult meg Kecskeméten és Mezőkövesden is közlekedési őrs, immáron 22-re emelve a motorkerékpárok számát. A következő évben azonban, alkalmazkodva a motorizáció fejlődéséhez, a szolgálati ág osztrák gyártmányú Steyer 55-ös gépkocsikat kapott, számszerűen 15-öt, míg csupán kilenc motorkerékpár maradt.

1938-ban felállt a jánosházi, debreceni, miskolci, dunaföldvári, illetve a szolnoki őrs is.

A közlekedésrendészeti szolgálatot a közlekedési őrsök a nekik rendeletileg kijelölt útszakaszon látták el. A közlekedési őrsök működése azonban nem mentesítette a területileg illetékes őrsöket az alól a szolgálati kötelezettségük alól, hogy az őrskörletükben a közlekedés rendjének fenntartásáról és folyamatossága tételéről önállóan gondoskodjanak.

A közlekedési őrs minden tekintetben közvetlenül a csendőr nyomozó-osztályparancsnokság alá volt rendelve, de az összeköttetést a közlekedési és híradó alosztály tartotta fenn.

Közlekedési szolgálatra véglegesen csak azt a csendőrt volt szabad alkalmazni, aki a közlekedésrendészeti tanfolyamot sikeresen elvégezte, vagy tanfolyam nélkül a vizsgát letette és gépjárművezetői igazolványt kapott. A közlekedési szolgálatra a jelentkezés elsősorban önkéntesen történt, melynek feltétele volt a legalább 3 évi őrszolgálat, testi alkalmatlanság, valamint többek között három évi fenyítetlenség olyan cselekményekkel, vagy mulasztásokkal kapcsolatban, amelyből a szeszital szerzetére, vagy más szolgálati megbízhatatlanságra lehetett következtetni.

A közlekedési őrs parancsnoka az őrsnek kiutalt úthálózat közlekedésrendészeti szolgálatáért, a gépjárművek, felszerelések gondos kezeléséért és megóvásáért volt felelős. Ezenkívül köteles volt az úthálózatot havonként legalább egy alkalommal bejárni, s ez alkalommal alárendeltjeinek magatartása és szolgálatteljesítése iránt érdeklődni. Ő határozta meg, hogy a járőr állószolgálatot az útszakasz mely szakaszán és mikor teljesítsen, illetve hol tartsa meg a pihenőt. A szolgálat vezénylésénél figyelembe kellett venni a forgalmasabb napokat, s ilyenkor a lehetőségekhez képest több járőrt kellett

szolgálatba vezényelni. Szolgálatának teljesítése során köteles volt az útvonalon lévő őrök parancsnokait személyesen felkeresni és a velük való kapcsolatfelvétel révén a közös szolgálatteljesítés célszerűségét és zavartalanságát állandóan biztosítani.

A közlekedési őr úthálózatát őrjáratokra kellett beosztani, egy őrjáratnak a lehetőség szerint 50 km-nél rövidebb és 200 km-nél hosszabbnak nem volt szabad lennie. A közlekedésrendészeti szolgálat teljesítésére csak legalább két főből álló járőrt volt szabad kiveényelni.

A közlekedési járőrök feladata elsősorban az volt, hogy úthálózatukon a közlekedés rendjére felügyeljenek. Ez a szolgálat a következőket foglalta magában:

- közúton a közlekedés rendjének a biztosítását
- a járműforgalom irányítását
- az utak állapotának és jelzéseinek ellenőrzését
- balesetek alkalmával elsősegélynyújtást
- valamint az előző pontokkal kapcsolatban, vagy a szolgálat teljesítése során észlelt bűncselekmények megszüntetését, feljelentését, végül
- a rászorulóknak az útbaigazítást, tájékoztatást kellett megadni.

Közutakon a közlekedés rendjének biztosítása alatt a gépjárművek, valamint egyéb járművek, ezek vezetői és a gyalogosan közlekedők ellenőrzését kellett érteni, hogy betartsák a rájuk kötelező érvényű közlekedési szabályokat. Ezt a feladatát a járőr általában menetközben teljesítette.

A járműforgalom irányítást a közlekedési járőr állószolgálatban végezte. A közlekedési csendőrnek ismernie kellett mindazon jelzéseket, melyek a forgalom irányítására szolgáltak.

Az utak állapotának ellenőrzése során a járőr ki kellett, hogy terjessze figyelmét az utak, valamint az ahhoz tartozó létesítmények esetleges megrongálódására, beszennyezettségére, megváltoztatására, melyek a közúti forgalmat akadályozták, vagy annak biztonságát veszélyeztették.

A hirül vett baleset helyszínén a közlekedési járőrnek haladéktalanul meg kellett jelennie, ahol köteles volt azonnal elsősegélyt nyújtani, az arra rászoruló személyeknek, orvosi segítségről gondoskodni, a helyszíni szemlét megtartani, a baleset nyomozásához szükséges adatokat megállapítani és végül az útvonal szabaddátételéről, esetleges vagyontárgyak biztonságba helyezéséről intézkedni.

A közlekedési csendőrök pihenőt lehetőleg saját őrükön, egyébként az útjukba eső őrükön kellett, hogy tartsanak. A pihenőt mindig olyan időben kellett tartani, amikor a forgalom csökkent. Helyét mindig az őrparancsnok, míg idejét a járőrvezető határozta meg. A közlekedési járőrök őrük állomáshelyén kivüleső és útjukba kerülő őr / különítmény / parancsnokságokra jelentkezni, valamint a megjelenésüket igazoltatni voltak kötelesek. Ez alól csak ott és csak akkor lehetett kivételt tenni, ha a laktanya nem az út mellett feküdt és a mellékút gépjárművel járhatatlan volt.

A közlekedési őrök szolgálatát október 15-e és április 15-e közötti időszakban – feltéve, hogy az alatt az idő alatt az időjárás következményeként az általános gépjárműforgalom is csökkent – csökkenteni, vagy esetlegesen szüneteltetni lehetett.

Mindaddig azonban, amíg az útvonalon gépjárművel közlekedni lehetett, a közlekedésrendészeti szolgálatot beszüntetni nem volt szabad. Azt az időt, ami a közlekedési őrök csökkentett szolgálata révén szabadult fel, vagy amikor a külszolgálat szünetelt, főként a gépjárművek rendbehozatalára, általános karbantartásra, valamint a legénység műszaki és közlekedésrendészeti kiképzésére kellett fordítani.

Továbbképző szaktanfolyamokra és műhelygyakorlatra is főként a téli időben kellett a közlekedési csendőröket vezényelni. Hosszabb szabadságot is lehetőleg csak téli időszakban volt szabad engedélyezni.

A szakszolgálat a területi visszatérések időszakában tovább fejlődött, így az 1944-es évre már 22 őr alkotta a szolgálati ágat, négy közlekedési szárnyparancsnokság alárendeltségében, mely a következőképpen szerveződött:








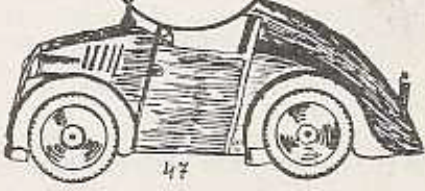
1. Közlekedési szárnyparancsnokság, Budapest: Gödöllő, Kecskemét, Szolnok, Balassagyarmat, Szeged, Ujvidék.
2. Közlekedési szárnyparancsnokság, Komárom: Komárom, Győr, Jánosháza, Székesfehérvár, Dunaföldvár, Kaposvár.
3. Közlekedési szárnyparancsnokság, Ungvár: Ungvár, Beregszász, Kassa, Miskolc, Mezőkövesd.
4. Közlekedési szárnyparancsnokság, Dés: Dés, Kolozsvár, Széklyudvarhely, Szeretfalva.

A közlekedési őrök fejlődését a megalakulástól az 1939-es évig az 1/a és 1/b melléklet tartalmazza.





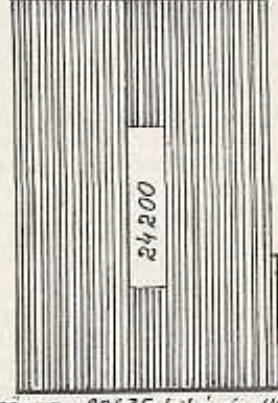

v. Kiss Gábor
m. kir. csendőr főhadnagy

FEJLŐDÉSE 1929-1939 ÉVBEN




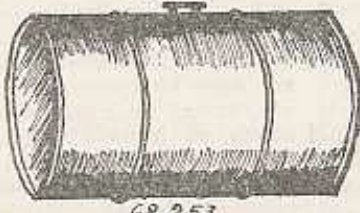

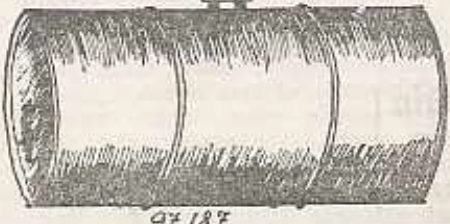
gépjárművekkel megtett út kilométerekben

1937	1938	1939
 <p>5 órs</p>  <p>15</p>  <p>9</p> <p>360.062</p>	<p>Jánosháza, Debrecen, Miskolc,</p>  <p>10 órs</p> <p>Dunaföldvár, Szolnok.</p>  <p>29</p>  <p>9</p> <p>626.514</p>	<p>Kassa, Huszt,</p>  <p>13 órs</p> <p>Lingvdr.</p>  <p>47</p> <p>1.027.082</p> <p>MINDÖSSZE: 3.281.555 km</p>

nyomozás esetenként /: ~~~~~ /

 <p>12450</p>  <p>175</p>	 <p>25433</p>  <p>316</p>	 <p>24200</p>  <p>351</p> <p>MINDÖSSZE: 80635 kihágás, 1105 baleset</p>
---	---	--

























l. motorkő: fagyasztás (uterekben)

 <p>12340</p>  <p>35.673</p>	 <p>18410</p>  <p>68.253</p>	 <p>29430</p> <p>MINDÖSSZE: 91548 kg. olaj 287179 lit. benzín</p>  <p>97.187</p>
--	--	---

Melléklet 1/a

A KÖZLEKEDÉSI CSENDŐRSÉG

Őrsök, gépjárművek szaporodása és a

1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
 2 órs Győr Székesfehérvár	 2 órs	 3 órs Budapest	 3 órs	 3 órs	 3 órs	 3 órs	 5 órs Kecskemét, Mezőkövesd
 7	 7	 16	 16	 16	 16	 16	 22
km. 46334	94238	120070	126212	167.798	188.520	225.846	299.829
Feljelentett kihágás /: :/ és közúti baleset—							
177 4	346 41	1689 22	1816 25	2166 34	3348 51	3682 60	5028 60
Olajfogyasztás (kilogrammban,) benzin							
Olaj 29'8	129'0	190'0	274'0	428'0	499'0	609'0	978'0
Benzin  2341	 4599	 6428	 7462	 11019	 12.652	 15.220	 26.345

Melléklet 1/b