

## A vasúti szakszolgálat

A vasúti csendőrség létrehozásával új távlatok nyíltak meg a testületnek a bűnüldözés és felderítés területén folytatott harcában. E döntés meghozatala azért vált elengedhetlenül szükségessé, mert:

-a mozgó vonatokon elkövetett bűncselekmények heyét sokszor nem lehetett megállapítani, így a nyomozás lefolytatására nem volt illetékes őrs, illetve rendőrkapitányság,  
-a vasúti balesetek nyomozása különlegesen képzett nyomozókat igényelt.

Mindemellett a vasútnak óriási kárai származtak a különböző árudézmálási, vasúti rongálási bűnesetektől, továbbá kiemelten fontos körülmény volt az a tény, hogy a vasút a háborúban a hadviselés egyik legfontosabb eszközévé vált, mely ezáltal megkülönböztetett figyelmet igényelt államrendészeti szempontból is.

A vasúti őrsök felállítására csak 1940. június 1-jétől került sor. Ezt megelőzően az előjáróvá leendő nyomozó-osztályparancsnokság március 1-jei kezdettel kiképző tanfolyamot letesített a Budapesten összpontosított vasúti csendőrök részére. A tanfolyam tanítási anyagát, a vasúti őrsök körzeteinek beosztását a fenti osztályparancsnokság és a MÁV Igazgatóság közösen állapította meg. A tanfolyam előadói vasúti mérnökök és a nyomozó osztály tisztjei voltak.

A vasúti alakulatok csak a vasút és tartozékai ellen, a vonaton utazó közönség körében előfordult bűncselekmények nyomozására és a vasúton végzendő közbiztonsági és államrendészeti szolgálat ellátására voltak hivatottak. Vasúti alakulatok allat a csendőrkerületek székhelyein, illetőleg forgalmas vasúti csomópontokban elhelyezett vasúti őrsöket, valamint az ezek irányítását szolgáló, a megalakuláskor Budapesten felállított vasúti szárnyparancsnokságot kellett érteni, melyek a nyomozó-osztályparancsnokság alárendeltségébe tartoztak.

A vasúti alakulatoknak feladatuk szerint szoros munkakapcsolatban kellett lenniük a területi őrsökkel, nyomozó alosztályokkal és a rendőrkapitányságokkal.

A vasúti őrsök szolgálata a területi csendőrőrsök és rendőrkapitányságok illetékességét és szolgálati feladataik teljesítését nem módosította, hanem ezek működését mozgékony szervezetével és különleges képzettségű személyi állományával támogatta, segítette.

Mindezekből következett egyrészt az, hogy a területi őrsök azokat a szolgálati feladataikat, amelyeket addig a vassúttal kapcsolatban végeztek, továbbra is végezni voltak kötelesek, másrészt pedig, hogy minden olyan ügyben, mely a vasúttal kapcsolatban volt és a helyi jelentőséget meghaladta (pl. nagyobb értékre kiterjedő lopás), vagy amelynek szálai több illetékességi területre szerteágaztak, vagy amelynek nyomozása vasúti szakismeretet kívánt (pl. vasúti szerencsétlenségek vagy szabotázs cselekmények nyomozása) a vasúti őrsök segítségét igénybe kellett venniük és azokkal hatékonyan együttműködve kellett a nyomozati cselekményeket lefolytatni.

Az esetben azonban, ha a vasúti alakulatok szolgálatuk teljesítése során olyan esetekről, tényekről szereztek tudomást, amelyek közbiztonsági szempontból értékesek voltak, de nem tartoztak feladataikhoz, úgy az ügynek megfelelően a területi őrsöt, vagy a rendőrkapitányságot kellett értesíteniük, míg politikai természetű információk tudomásukra jutása esetén az illetékes nyomozó alosztály irányába tartoztak jelentési kötelezettséggel.

E szakalakulatok feladatkörében tételesen az alábbiak voltak meghatározva:

-feladatuk a vasúton, vagy a vasút ellen elkövetni szándékozott bűncselekmények, vagy mulasztással okozható balesetek megelőzése,  
-a vonaton elkövetett zsebtolvajlások, csomaglopások elkövetőinek elfogása,  
-a naptári évszak jellemző bűneseteinek felderítése (téli főként a tüzifa és szénlopások, míg ősszel a terménydézmálás, bortermelő vidékeken a zugarusítás volt a jellemző).

- a vonaton elkövetett köztörvényes bűncselekmények csaknem olyan gyakorisággal fordultak elő, mint a politikaiak, melyek miatt a vasúti csendőrnek különlegesen képzettnek kellett lennie az állam és politikai rendészeti feladatok tekintetében is,

-vasúti balesetek nyomozása és rekonstruálása,

-a vasút elleni közveszélyt jelentő rongálások elkövetésének megelőzése, és az elkövetett bűncselekmények federítése (e bűncselekmények célja – főleg a háború előtt és alatt – lehetett a forgalom bénítása, katonai szerelvények késleltetése, illetve a vasúti pálya rongálása útján tartós időtartamra való forgalmi szünet okozása),

-kémek, illetve egyéb nemkívánatos személyek beszivárgásának megakadályozása, megfigyelése, céljának felderítése,

-bűnelkövetők elfogása, valamint a területi parancsok kérésére vonatrázia tartása.

A vasúti csendőrök feladatuk ellátása során egyrészt egyenruhában, másrészt polgári öltözetben látták el szolgálatukat. Előbbinek feladatát a nyílt szolgálati fellépéssel járó teendők elvégzése képezte, tehát a mozgó vonatokon és a pályaudvarokon a személy és vagyonbiztonság feletti felügyelet. Az utóbbi célja az adatgyűjtés, valamint a federítés volt. Hogy a polgári ruhás vasúti csendőrök ne legyenek kénytelenek szükség esetén mindig a területi őrshez, vagy más egyenruhás közbiztonsági közeghez fordulni, meghonosodott az a gyakorlat, hogy egyszerre egyen- és polgári ruhás járőrök teljesítettek szolgálatot egyazon vonaton. Míg az egyik információszerző munkát folytatott, addig a másik a nyílt fellépést igénylő munkát, igazoltatást, tárgyak átvizsgálását, esetleges nyomozati teendőket végzett.

A vasúti őrsök az általuk intézett ügyeket statisztikázás céljából a területileg illetékes őrsnek kellett, hogy megküldjék. Amennyiben bekapcsolódtak a területi őrs valamely nyomozásába, úgy a területi őrs nevében dolgoztak. Az együttműködés a szolgálat egyéb területén is megnyilvánult, így a vasúti járőr által elfogott személyt minden esetben a területi őrsnek adták át őrzés végett.

Az egyenruhás vasúti járőr felszerelése ugyanaz volt, mint a gyalogos csendőr járőré, azzal a különbséggel, hogy a tollaskalap helyett kis-tollforgós sapkát és pisztolyt viselt. A polgári ruhás nyomozó fegyverzete kis ismétlőpisztoly volt.

A vasúti szakszolgálat tulajdonképpen ellátói a vasúti őrsök voltak, melyek megalakulásukkor a vasúti szakasparancsnok alárendeltségébe kerültek. Az őrsök a következő székhelyeken diszlokáltak: Budapest, Békéscsaba, Debrecen, Csap, Miskolc, Székesfehérvár, Szombathely, Dombóvár. Ezek köre a területi visszatérések időszakában bekövetkezett területnövekedéssel együtt nőtt. Így Észak-Erdély területén megalakult a Kolozsvári és Marosvásárhelyi, míg Délvidéken a szabadkai vasúti őrs, egyenként tíz-tíz főnyi őrsállománnyal. Ezt követően a kolozsvári alakulatot 1942. április 1-jével Nagyváradra helyezték át. És ekkor már 16 főnyi állománnyal működtek az őrsök, mely alól kivételt a 20 fős budapesti képezett. Ezek után még vasúti különítményeket állítottak fel Cegléden 1944. április 5-től, Újvidéken április 18-tól, Désen június 3-tól, Érsekújváron július 24-től. Ezzel lezárta a háború kimenetele a szolgálati ág további kiépülését, mely ekkor egy vasúti szárnyparancsnokságra, kettő szakasparancsnokra és tizenöt vasúti őrsre tagozódott.

v. Kiss Gábor  
m. kir. csendőr főhadnagy