

Zoltán v. Kovács

M. CSÖ
SZAKALAKULATOK.

vitéz Kiss Gábor

TARTALOMJEGYZÉK

	OLDAL
1. BEVEZETÉS	1.
2. A MAGYAR KIRALYI CSENDORSEG SZERVEI A SZAKALKULATOK IRÁNYÍTÁSÁBAN	3.
3. KOZLEKEDESI SZAKSZOLGÁLAT	4.
4. NYOMOZÓ ALOSZTÁLYOK	8.
5. HIRADO SZOLGÁLAT	16.
6. A VASUTI SZAKSZOLGÁLAT	18.
7. VIZI ÓRSOK	22.
8. REPULÓTERI ÓRSOK	24.
9. BEFEJEZÉS	25.
10. FELHASZNÁLT IRODALOM	27.
11. JEGYZET	28.
12. MELLEKLET	29.

B E V E Z E T E S

E dolgozat tárgya a Magyar Királyi Csendőrség szakszolgálati ágai fejlődésének bemutatása. Elsőként a szakalakulatok előjáró parancsnokságairól, ezek szervezeti változásairól kívánok képet adni, az 1920-1944-ig terjedő időszakban. Ezt követően kerülnek sorra az egyes szakalakulatokról szóló összefoglalók, az őrsök feladatának, létrehozása indokainak, diszlokáció változásainak tárgyalásával.

Ezek előtt azonban a teljesség érdekében a következőkben a m. kir. csendőrség szervezeti felépítését szeretném felvázolni. Ennek megfelelően a közbiztonsági szolgálat szervezéséről szóló 1881. évi III.t.-c. értelmében a csendőrség kerületekre oszlott, melyeket folyó /római/ számmal jelöltek meg. A csendőrkerületi parancsnokságok székhelyei - 1920-tól 1938 végéig - a következők voltak: I. Budapest, II. Székesfehérvár, III. Szombathely, IV. Pécs, V. Szeged, VI. Debrecen, és a VII. Miskolc.

A csendőrkerület a törzsből, osztályokból, az szárnyakból, a szárny szakaszokból, a szakasz pedig őrsökből /gyalog, lovas, vagy egyes/, kivételesen különítményekből /állandó, vagy ideiglenes/ állt.

A csendőrség katonai, személyi és fegyelmi ügyekben legfelsőbb fokozaton a honvédelmi miniszternek, a közbiztonsági szolgálat /továbbiakban: Kb. szolg./ teljesítésére és a gazdasági ügyekre nézve pedig a belügyminiszternek volt alárendelve, s annak tartozott felelősséggel.

A csendőrkerületi parancsnokságok közvetlenül a csendőrfelügyelőnek voltak alárendelve minden olyan ügyben, amelyek a csendőrség katonai természetű és jellegű szervezetével voltak összefüggésben. A kb. szolg.-ra s a csendőrség hivatásszerű alkalmazására vonatkozó ügyekben azonban a belügyminiszternek álltak rendelkezésére. Hivatását a szolgálati körében relállított összes tiszti osztályok és alosztályok, valamint szakaszparancsnokok és őrsparancsnokságok katonai, beligazgatási és gazdasági ügyeinek irányítását kepezte. Az osztályparancsnokságok kebelen belül működtek a szárnyparancsnokságok, melyek az alárendelt szakaszparancsnokokra tagolódtak. A csendőrszakaszok nem külön parancsnokságokként működtek, a SZAKASZPARANCSNOK tehát ezen minőségében csak saját minőségére szerepelt, akik közvetlenül az őrsparancsnokságok felett diszponáltak.

Az őrparancsnokságok voltak a kb. szolg. tulajdonkeppeni ellátói, hivatottak voltak felügyeleti területük állandó portyázására, az e célból létesített őrjáratok alapján azt rendszeresen bejárni, a megelőző rendészeti szolgálatot elvégezni és az előforduló bűnesetek nyomozását lefolytatni. A kb. szolg. ellátására és az ezzel kapcsolatos nyomozó cselekmények teljesítésére Budapest székesfővárosnak és a törvényhatósági joggal felruházott városoknak kül- és belterületét kivéve Magyarország egész területén a m. kir. csendőrség volt hivatva.

A rendezett tanácsú városok szintén külön szervezett autonóm jellegű rendőrséggel rendelkeztek, belterületükön a csendőrség a rendszeres kb. szolg.-ot nem teljesítette, külterületén azonban hivatásszerűen ellátta. Ez utóbbiak kül- és belterületén a nyomozó cselekmények teljesítését csupán a királyi ügyészségnek, vizsgáló, vagy kiküldött birónak, vagy a járásbirónak esetről-esetre kiadott felhívására végezte, saját kezdeményezéséből pedig csakis akkor, ha a kesedelem veszéllyel járt.

Ha azonban a csendőrjárőrök a fő- és székváros, a törvényhatósági joggal felruházott városok és a rendezett tanácsú városok területen szolgálatilag jogosultan megjelentek, jogosítva, sőt kötelezve voltak az általuk észlelt bűncselekmények véghezvitelét, folytatását, vagy ismétlését megakadályozni, de észleleteikről és tett intézkedéseikről a területileg illetékes rendőrhatóságot haladéktalanul értesíteni voltak kötelesek, elfogott, vagy elővezetés céljából őrizetbe vett egyéneket pedig azoknak átadni tartoztak.

1. A Magyar Királyi Csendőrség országos szervei a szakalakulatok irányításában

Nyomozó - Osztályparancsnokság

A csendőrségi nyomozó alakulatok a Budapesten állomásozó parancsnokság alá tartoztak. Ennek alárendeltségébe tartozott a Budapesten elhelyezett törzssalosztály, a vidéken állomásozó nyomozó alosztályok, valamint a vasúti szárnyparancsnokság. A háború végére a vasúti csendőrség keretében két tiszt, valamint 183 legénységi állományú csendőr teljesített szolgálatot.

Közlekedési és Híradó - Osztályparancsnokság

Ezen osztályparancsnokság egészen 1944. január 1-jéig állt fenn ilyen formában, amikor is a 26.680/Res.XX.-1943.sz. Belügyminiszteri rendeletre különvált, s megalakult a csendőr híradó osztályparancsnokság, melynek szervezetébe csak a híradó alakulatok tartoztak, utolsó szervezetében öt tiszt, 6 tiszthelyettes és 106 híradó csendőrrel.

Az eddigi közlekedési alakulatok és vízi, repülőtéri alakulatok irányítására alakult meg a Központi Közlekedési Parancsnokság, melynek végleges szervezetébe 5 tiszt, 201 közlekedési csendőr, 27 vízi csendőr, valamint 2 tiszt 212 repülőtéri csendőrrel tartozott

Közlekedési szakszolgálat

A csendőrség a közlekedésrendészeti szolgálatot kísérletképpen 1929-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 addigi 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 elengedhetetlenné 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, e szolgálati ág osztrák gyártmányú STEYER 55-ös gépkocsikat kapott, számszerint 15-öt, míg csupán kilenc motorkerékpár maradt.

1938-ban felállít 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 folyamatossá tételéről önnállóan gondoskodjanak.

A közlekedési őrs minden tekintetben közvetlenül a csendőrnagyvezető-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 alkalmasság, valamint többek között három évi fenytetlenség olyan cselekményekkel, vagy mulasztásokkal kapcsolatban, amelyből a szeszital szerzetére, vagy más szolgálati megbízhatatlanságra lehetett következtetni.

A közlekedési őr parancsnoka az őrnek kiutalt úthálózat kölekedésrendészeti 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 vezényelnie. Szolgálatának teljesítése során köteles volt az útvonalán lévő őrök parancsnokait személyesen felkeresni és a velük való kapcsolattelvével 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 kivezényelni.

A közlekedési járőrök feladata elsősorban az volt, hogy úthálózatukon a közlekedés rendjere 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, feljelen-

tését, 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 irányítását 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 hírül vett baleset helyszínén a közlekedési járőrnek haladéktalanul meg kellett jelennie, ahol köteles volt azonnal elsősegélyt nyújtani, az arra rászoruló személyeknek, orvosi segítségről gondoskodni, a helyszini 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 kívül eső 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 ez 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, amíg a közlekedési őrök csökkentett szolgálatot látott el, vagy ha a külszolgálat szünetelt, főként a gépjárművek rendbehozatalára, általános karbantartására kellett fordítani, valamint a legénység műszaki és közlekedésrendészeti kiképzésére.

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 őrök alkotta e 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, Szekesfehérvár, Dunaföldvár, Kaposvár.
3. Közlekedési szárnyparancsnokság, Ungvár: Ungvár, Beregszász, Kassa, Miskolc, Mezőkövesd.
4. Közlekedési szárnyparancsnokság, Dész: Dész, Kolozsvár, Székelyudvarhely, Szeretfalva^{1/1}.

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

Nyomozó alosztályok

A csendőr nyomozó alakulatok felállítását megelőzően a testület illetékességébe tartozó minden bűncselekményt az őrs egyenruhás járőre nyomozott.

A csendőrség akkor még nem rendelkezett különleges célokra kiképzett állománnyal. A nagyobb szabású, ritkán előforduló, vagy nagyobb területre kiterjedő bűncselekmények felderítése a kis létszám, a sokirányú elfoglaltság, a polgári ruha, valamint a felszerelési eszközök hiánya miatt nagy nehézségekbe ütközött. Azonban az első világháború, valamint az azt követő forradalom és gazdasági világválság következtében a bűnözés nemcsak mennyiségileg, hanem minőségileg is gyarapodott, illetve a bűnözők már a technika modern vívmányait is felhasználták a bűncselekmények elkövetéséhez.

Ezért a csendőrségnek is korszerűsíteni kellett kiképzését, modern segédeszközöket kellett beszereznie, hogy nyomozásai eredményesen megfeleljenek a kor diktálta követelményeknek.

Igy került sor a 71. 464/VI-b.-1930. sz. Belügyminiszteri körrendelet alapján a Budapesten székelő csendőrnyomozó osztályparancsnokság és alosztályparancsnokság létrehozására, 1930. március 1-ével. Ezzel egyidőben állt még fel további három csendőrkarületi székhelyen hasonló alakulat. Így Szombathelyen, Szegeden, illetve Debrecenben. Ezeket követte 1932. július 1-jével a székesfehérvári, pecsi, majd miskolci alosztály megalakulása, miáltal teljessé vált a szakszolgálat szervezete, mely egészen a területgyarapodások idejéig változatlan maradt.

A nyomozó alosztályok állományát képező nyomozó csendőr, ill. nyomozó járőr alatt a külszolgálatot teljesítő legénységet, illetve az alosztályok által kivezenelt járőröket kell érteni.

A testület nyomozó alakulatainak feladatai a következők voltak:

- országos jelentőségű, vagy helyi jelentőséget meghaladó, továbbá olyan bűncselekmények nyomozása, amelyek felderítése különleges szakképzettséget, vagy technikai felszereltséget igényelt. Illetőleg ilyen esetekben segítségnyújtás a területi őrsök számára.

- a nagyobb területre kiterjedt ilyen nyomozásokat egységesen kellett, hogy irányítsák, ezeket esetlegesen önnállóan is végezzék, valamint
- a csendőrség bünygyi nyilvántartó- és sajtószolgálatának irányítása.

A nyomozó osztályparancsnokság közbiztonsági, szolgálati és gazdasági ügyekben a belügyminiszternek közvetlenül, míg minden más esetben a csendőrség felügyelője útján volt a m. kir. belügyminiszternek alárendelve.

A nyomozó alakulatok - a nyomozóosztály kivételével - minden tekintetben az illetékes kerületi parancsnokságnak voltak alárendelve. A kerületi parancsnok tehát elrendelhetette egyes konkrét ügyek nyomozását, megfigyelések teljesítését és azt, hogy ezek eredményéről a nyomozó alosztály parancsnoka neki jelentést tegyen.

A nyomozó alosztálynak két csoportja, úgynevezett belső és külső csoportja volt. A belső csoport a bünygyi nyilvántartásokat vezette, míg a külső csoport pedig a nyomozási teendőket végezte.

Mindkét csoport egy-egy tiszthelyettes irányítása alatt állott. Az alakulatokhoz jelentkező tiszteknek minimálisan 5 évi csendőrségi szolgálati idővel kellett rendelkezniük, amelyből hármat közbiztonsági külső szolgálatban kellett letölteniük. Ehhez hasonló volt a legénység felvételének feltételei is, megkötésekkel biztosítván a felvett személyek feltétlen megbízhatóságát.

A kerületi parancsnok a szolgálattal kapcsolatban az alosztály legénységét és ezek ellenőrzése végett a tiszteket is bármikor és a kerület illetékességi területén belül bárhová kirendelni volt jogosult. Ilyen ügyekben, továbbá a kerület kötelékébe tartozó őrök nyomozó szolgálatát tekintve a nyomozó alosztályparancsnok a kerületi parancsnok szakközege volt, míg az olyan ügyeknek, mely az alosztály feladatkörével szoros kapcsolatban volt, előadója volt. A kerületi parancsnokságok a nyomozó osztályparancsnoksággal, valamint az utóbbi a nyomozó alosztályparancsnokságokkal meghagyások, illetve jelentések útján közvetlenül leveleztek.

A nyomozó osztályparancsnok évente kétféle alkalommal ellenőrizhette az alosztályokat, a szakoktatás és a nyilvántartások egyöntetőségének biztosítása és korszerű színvonalon tartása érdekében, valamint tájékozódás végett.

A szolgálatvezetők és a nyomozók számára a polgári ruházatot az illetékes kerületi parancsnokság szerezte be a belügyminiszter engedélyével. A polgári ruházatot, mely a kincstár tulajdonát képezte, a legénységnek csak a szolgálat időtartamára lehetett kiadni. A polgári ruhára jogosult csendőröket szolgálatuk ellátásához forgótáras pisztollyal /ún. revolverrel/ látták el.

A nyomozó osztályt és az alosztályokat csendőrlaktanyában helyezték el. A nyomozó alosztályok belső szolgálatára nézve azok az útmutatások voltak az irányadók, mint a területi őrsöké. Az irodai szolgálat 8 órától 14 óráig tartott. A napirendszerű oktatásban a külső csoport szolgálatmentes tagjai vettek részt. A belső csoport tagjainak /nyilvántartók és irodai segéd munkások, akiknek a nyilvántartó szolgálatban ugyancsak járatosnak kellett lenniük/ továbbképzésre az alosztályparancsnok intézkedett, úgy, hogy ezek havonta - szolgálatuk mellett - legalább 8 oktatási órán vegyenek részt. Ezeket az oktatási órákat elsősorban az illető csendőröknek az irodai és nyilvántartó szolgálatban való továbbképzésre kellett fordítani.

Az oktatást elméletileg a külső csoport vezetője, a belső csoport oktatását pedig a belső csoport vezetője kellett, hogy megtartsa, de azonos szolgálatvezető és az alosztályparancsnok /helyettese/ is minél gyakrabban résztvenni volt kötelesek, amely alkalmakkor oktatni is kötelesek voltak, míg vizsgáztatást havonta egy alkalommal kellett tartani.

A nyomozó alosztályoknál a következő szolgálati formák valósultak meg:

- Helyszínelő készültképzési szolgálat: 1 fényképész, 1 daktiloszkóp, 1 kutyavezető, 1 nyomozó /lehetőleg alcsoportvezető, vagy helyettese/ és 1 gépkocsivezető.

Ezt a készültképzési szolgálatot az alosztályvezetőnek úgy kellett szabályoznia, hogy a helyszínelő alcsoport szükség esetén éjjelnappal a riasztástól számított 30 percen belül útba kellett, hogy induljon.

- Napos szolgálat: az alosztály belső szolgálati teendőinek ellátására, 24 órás váltással valósult meg. Ebben a szolgálatban a szolgálatvezető és a csoportvezetők kivételével mindazok a nyomozók vettek részt, akik a helyszínekő készültségi szolgálatba nem voltak beosztva
- Távbeszélő és ügyeleti szolgálat: 24 órás váltással valósult meg, melynek ellátásában az összes nyilvántartók, irodai segéd-munkások és rádiókezelők vettek részt. A távbeszélő ügyeletes adta meg a nyilvántartási adatkravonatokhoz a távbeszélőn kért felvilágosításokat is.
- A rendőrségi összekötő tiszt hivatalos helyiségeben: ügyeleti szolgálat, naponta 13.30 órától másnap 08 óráig valósult meg. A szolgálat ellátásában résztvettek rendőrségi összekötőtiszt segédmunkása és az Országos Bűnügyi Nyilvántartó Hivatalba vezetelt segédmunkások.

A nyomozó osztályparancsnokság rendes körülmények esetén külön távbeszélő és ügyeleti szolgálatot nem tartott, ezzel szemben a budapesti alosztályok távbeszélő és ügyeleti szolgálatában a nyomozó osztályparancsnokság segédmunkásai is résztvettek.

Az alosztályok irodai munkálatait az alosztályparancsnok utasításai szerint és a szolgálatvezető közvetlen felügyelete mellett az alosztályirnok vezette.

A városoknak, különösen azonban Budapestnek az egész közbiztonságára gyakorolt hatását figyelembe véve a nyomozó alakulatok a szolgálatukat csak a m. kir. rendőrséggel, különösen pedig a ^{annak} budapesti főkapitányságával való együttműködés és kapcsolattartás mellett tudták eredményesen ellátni. E kontaktus fenntartására a nyomozó osztályparancsnokságnak a budapesti m. kir. rendőrségi főkapitányságnál egy összekötőtiszt állt rendelkezésre, aki a főkapitányság épületében nyert elhelyezést. Fő feladatai a következők voltak:

A./ Olyan sürgős bűnügyi nyomozási ügyekben, amelyekben a főkapitányság, illetve annak valamelyik osztálya, vagy intézkedésre jogosított

tagja a m. kir. csendőrség nyomozó alakulatának vagy esetleg őrsének sürgős együttműködését kívánta igénybe venni, s annak gyorsabbá tétele érdekében az összekötőtisztet kívánta felkérni, ez utóbbi köteles volt az erre vonatkozó intézkedéseket a csendőrségi alakulatokkal szemben megtenni, illetve azokat a megkeresés sürgős végrehajtására felkérni.

B./ Olyan sürgős nyomozási ügyekben, amelyeket a nyomozó alosztályok és az őrsök az ő útján küldtek meg a budapesti rendőrfőkapitányságnak az illetékes osztályoknál eljárni volt köteleles.

C./ A csendőrség és a rendőrség működési területére kölcsönösen kiterjedt, vagy együttesen folytatott bűnügyi nyomozások esetében az együttműködés biztosításában mindkét szervnek segítségére kellett, hogy legyen és az egymással közölt információátadást kellett, hogy biztosítsa.

D./ A csendőr nyomozó alakulatok bizalmas információit vagy nyomozási adatait a főkapitánysággal és viszont kellett, hogy közölje, illetve az ilyen ügyekre vonatkozó bizalmas iratokat közvetlenül az elintézésre hivatotthoz kellett eljuttatnia.

E./ A nyomozó alakulatok vagy a csendőrség valamely más alakulata és a rendőrség budapesti főkapitánysága között esetleg felmerült nézeteltéréseket kellett tisztázni.

F./ Csendőrségi szakkérdésekben a főkapitányság egyes osztályainak illetve intézkedésre jogosított tagjainak felvilágosítást adott.

G./ A nyomozó alakulatok, ill. az őrsök és az Országos Bűnügyi Nyilvántartó Hivatal között a kapcsolatot fenntartotta.

H./ A budapesti rendőrfőkapitányság sajtóirodájával a személyes kapcsolatot fenntartotta és szükség esetén a sajtó képviselőinek a nyomozó osztályparancsnok esetenként kiadott rendelkezése, illetve a csendőrségi sajtóiroda vezetőjének felkérése alapján személyes felvilágosítással szolgált.

I./ A Budapesten nyomozás céljából megjelent csendőrjárőröket a főkapitányságon útba igazította, feadatuk végrehajtásában segítette, őket eligazította, elhelyezte, illetve ellenőrizte.

A csendőr nyomozó alosztályoktól és őrsökről érkező olyan kérdőíveket, táviratokat, ügydarabokat, amelyek az Országos Bűnügyi

Nyilvántartó Hivatalban eszközöndő priolálásokra vonatkoztak, az összekötőtiszt naponta a reggeli órákban a nyilvántartóba beosztott csendőrségi segédmunkásnak adta át, s ugyancsak attól vette vissza, hogy továbbítsa azokat a kérdező csendőrparancsnoksághoz.

A nyomozó osztályparancsnokságok szervezetében sajtóiroda működött, melynek az volt a feladata, hogy a m. kir. csendőrségnek a terület életébe, vagy szolgálati körébe tartozó eseményeket és híreket, amelyek a társadalmat érdekelték és amelyek nyilvánosságra hozatala a szolgálat érdekét nem veszélyeztette, vagy a nyomozás érdekében kívánatos volt, a Budapesten megjelenő napilapokban a megfelelő módon közölje. A sajtóiroda feladata volt ezenkívül az is, hogy a m. kir. belügyminiszter, vagy a csendőrség felügyelője által kiadott és a nyilvánosságnak szánt közleményeket a sajtóhoz továbbítsa.

A sajtóiroda vezetője csak olyan tiszt lehetett, aki hosszabb csendőrségi szolgálattal és tapasztalattal rendelkezett.

Az egyes nyomozó alosztályok a sajtó részére rendszeres írásbeli közleményeket nem adhattak ki. Országos jelentőségű, vagy kényes természetű ügyekben a helyi sajtó tájékoztatása csak a budapesti sajtóirodával egyetértésben történhetett.

A csendőrségi sajtóirodában szükség szerint naponta ügyeleti szolgálatot kellett tartani. A sajtóiroda vezetője, vagy annak helyettese naponta a hivatalos órák alatt 8 órától 14 óráig a sajtóirodában volt köteles tartózkodni.

A m. kir. csendőrség működési területén elkövetett bűncselekmények ügyében a nyomozó alosztály csak az illetékes rendőrhatóság felkérésére, vagy pedig a m. kir. belügyminiszter rendeletére nyomozhatott, olyan megfigyeléseket azonban, amelyek nyílt szolgálati fellépéssel ~~nam~~ jártak, a rendőrség működési területén önnállóan is végrehajthatott.

Elvként kellett azonban a nyomozó alosztályoknak szemelőtt tartaniuk azt, hogy csak nagyobb területre kiterjedő, vagy igen nagy fontosságú bűncselekményeket nyomozhatott önnállóan, s fő feladatának azt tekintette, hogy az őrsöknek az általuk végzett nyomozásaikban segítséget nyújtson.

A nyomozó alosztályok állományába tartozók szolgálatukat a nyomozó alosztályparancsnok rendelkezései szerint egyenruhában, vagy

polgári ruhában teljesítették. Belső szolgálatban és szolgálaton kívül polgári ruhát viselniük nem volt szabad. Egyenruhában való kivezenylésük esetén a nyomozó csendőrökre nézve is ugyanazon szabályok és rendelkezések voltak irányadók, amelyek a szolgálatban álló, egyenruházott csendőrökre és járőrökre nézve érvényben voltak.

Polgári ruhában való kivezenylés esetén minden nyomozónak külön erre a célra rendszeresített öt ábrázoló fényképpel ellátott személyazonossági igazolvánnyal kellett rendelkeznie, melyeket a kerületi parancsnokság állított ki és újított évente. Az igazolványokat a nyomozó alosztály külső csoportjának vezetője a tulajdonosának csak polgári ruhában való kivezenylésük esetén adta ki. Elvként szolgált az is, hogy a csendőr olyan helyeken, ahol egyenruhában szolgálatot teljesített, vagy ahol őt a polgári lakosság személyesen ismerte, lehetőleg polgári ruhában nem volt szabad szolgálatot ellátnia.

A csendőrség tagjainak polgári ruházatban ellátott, mai szóhasználattal élve operatív szolgálata titkosnak volt minősítve, melyet olyképpen is védtek, hogy például a bíróságokhoz történt jelentésekben, illetve feljelentésekben is csak akkor volt szabad hivatkozni ilyen szolgálatból eredő információra, ha a bizonyítás másként nem volt lehetséges. Ebből a megfontoltságból eredt az a gyakorlat is, hogy csak ilyen esetben volt szabad a polgári ruhában szolgálatot teljesített csendőrt is a bíróságoknál vagy a hatóságoknál tanúként megidézni. A polgári ruhában teljesített szolgálat céljából következően a polgári ruhában kivezenyelt csendőröknek kilétüket felfedniük nem volt szabad, mint ahogyan önnálló nyomozati cselekményeket sem hajthattak végre. Kivétlet az az eset képezett, amikor ilyen csendőrnek olyan halasztást nem tűrő nyomozati cselekményt /elfogást, személymotozást, házkutatást/ végrehajtani nyílt alkalma, melynek elmulasztása esetén a nyomozás eredménye, vagy az elkövető elhódgása végleg megghiúsult volna.

Az őrsök támogatására kivezenyelt egyenruhás, vagy polgári öltözékű nyomozók kivezenyeltetésük időtartama alatt a szakasz-, illetve őrsparancsnoknak vannak alárendelve, és ez az alárendeltség a szolgálat egész időtartama alatt és akkor is fennmaradt, ha a nyomozó alosztály nyomozóinak az illető szakasz területet, ill. az őrs körletét el kellett hagyniuk.

Ha azonban a kirendelt nyomozó a nyomozást vezető szakasz- vagy őrsparancsnoknál magasabb rendfokozatú, vagy rangban idősebb, akkor az utóbbival egyetértésben kellett eljárnia.

A nyomozó alosztályok szervezete a revíziós időkben bővült, így felállt a kassai 8., az ungvári 8/1., majd a 9. kolozsvári és a 10. marosvásárhelyi. A felvidék megszállását követően az ott megalakult ungvári alosztály a 9. számozást kapta, de az erdélyi részekben felállt IX. csendőrkerület alosztálya kapta ugyanekkor a 9-es hadrendi számozást, s ekkor alakult át az ungvári a 8/1-é. Eredetileg Kárpátalján, Huszton alakult nyomozó-alosztály, s ezt telepítették át ungvárra 1939. november 1-jével, de itt maradt a huszti "Kikülönített nyomozócsoporth", mely működését egészen 1941. január 1-jéig látta el. Ezenkívül a visszafoglalt Délvidék területén a nagy veszélyt jelentő kommunista ellenállási mozgalomra, valamint az ellenállók, szabotálók által elkövetett diverzáns cselekményekre tekintettel Ujvidék központtal megalakult az 5/1 számú nyomozó-alosztályparancsnokság, a területileg illetékes V. csendőrkerület alárendeltségében. Ezáltal a háború végéig kialakult szervezetben tizenkettő nyomozó-alosztály működött.

Hiradó szolgálat

A testület rádióhálózatának kiépítésére a harmincas években került sor. A belügyminisztérium, valamint a csendőrkerületi- és osztályparancsnokságok egy-egy rövidhullámú rádióleadó készüléket, míg a csendőrőrsök vevőkészüléket kaptak. Az adás titkosan, előre meghatározott váltakozó időpontokban történt, amiről a napos lehalgatás /vétel/ után az őrsparancsnoknak írásban jelentést tett. Így jutott el az azonnali intézkedést igénylő rendelkezések, közlések, bírósági letartóztatások, végzések az arra illetékes területi alakulatokhoz.

A hiradó szolgálat felállítása kiemelt fontossággal bírt, hiszen felállításának célja az volt, hogy a csendőrség a szolgálat ellátására a rádióhullámok útján is képes legyen. A csendőrség rádióhíradásának oszlopai a hiradóőrsök és rádióállomások voltak.

A hiradóőrsök működési területe tereptárgyakkal nem volt körülhatárolható, mivel annak határai az 1.5 méteres hullámhossznál kezdődtek és a 30.000 méteres hullámhossznál végződtek. A működési körletek határai azonban minden esetben fedték egymást.

Működésük során elláttak rádió-megfigyelő szolgálatot, melynek célja adatok gyűjtése volt, hogy azokat a nyomozásoknál hasznosíthassák. Ezenkívül az illegálisan működő rádióadó-állomás helyszínének behatárolása, felkutatása, műszaki eszközökkel történő bemérése is feladatkörükbe tartozott, melyet nem egy helyről megfigyelve végeztek, hanem a könnyebb felderítés érdekében helyüket változtatva, a területen szétszórtan.

Ezenkívül kötelességük volt a nemzetközi rádióadások lehalgatása, valamint az anyagkarbantartás, az eszközök javításának végzése.

A h iradás azonban előbbi feladatain kívül fontos szerepet kapott a területi visszatérések időszakában is, így a Felvidék és Kárpátalja megszállásakor. Ekkor például a Csallóközbe bevonuló csendőr századok és az előljáró honvéd-hadtestparancsnokság csendőr összekötőtisztje között az összeköttetés a h iradóeszközök hiánya miatt teljesen lehetetlenné vált volna, de az azonnal üzembe helyezett csendőrségi rádió-adóállomások ezt kiküszöbölték.

E rádióállomások 1938. november 8. és december 9. között 412 táviratot adtak, illetve vettek. 1939 tavaszán Kárpátalja elfoglalásánál, a felvidéki területek megszállásával szerzett tapasztalatok indították a vezetőséget arra, hogy az összpontosított csendőrségi erőhöz már rádió-adóállomásokat is rendelt. Az általuk továbbított táviratok száma 1939. március 15. és június 26. közötti időszakban már elérte a 2989 db-ot, ezek az adatok tehát fényesen bizonyították e szolgálat kulcsfontosságát.

A híradó szolgálat a testület központi vezetése alatt álló cső. közlekedési és híradó osztályparancsnokság alárendeltségébe tartozott, melyen belül a budapesti székhelyű híradó-szárnyparancsnokság látta el a kiinduláskori hét híradóórs feletti felügyeletet, melyek a csendőrkerületi-parancsnokság székhelyein települtek. A revíziós időszakban további három órssal bővült a szervezet, így órs települt Budapesten, Székesfehérváron, Szombathelyen, Pécsen, Szegeden, Debrecenben, Miskolcon, Kassán, Kolozsváron, Marosvásárhelyen, valamint Ungváron, órsönként hat főnyi légénységgel, mely alól kivételt a Budapest-Békásmegyeren állomásozó órs képezett, rendszeresített nyolc főjével, mely 1941. április 9-ével alakult az addigi Budapest 1. sz. híradóórsból, míg megszűnt a Budapest 2. valamint a Gödöllői és a kenderesi órs is.² E szolgálati ág kiépülésének gátját a háború jelentette, így az 1944. augusztus 1-el létrehozott nagyváradai híradó-szárnyparancsnokság³ már csak kerete maradt a tervezett felállítandó új alakulatoknak.

A vasúti szakszolgálat

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

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

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

A vasúti őrsök relállítására csak 1940. június 1-jétől került sor, ezt megelőzően az előljáróvá leendő nyomozó-osztályparancsnokság március 1-jei kezdettel kiképző tanfolyamot létesített a Budapesten összpontosított vasúti csendőrök részére. A tanfolyam tanítási anyagát a vasúti őrsök körletének beosztását a fenti osztályparancsnokság és a MAV Igazgatóság közösen állapították meg. A tanfolyam előadói vasúti mérnökök és a nyomozó osztály tisztjei voltak.

A vasúti alakulatok csak a vasút és tartozékai ellen, továbbá a vonaton utazó közönség körében előfordult bűncselekmények nyomozására, a vasúton végzendő közbiztonsági és államrendészeti szolgálat ellátására voltak hivatottak. Vasúti alakulatok alatt a csendőrkerületek székhelyein, illetőleg forgalmas vasúti csomópontokban elhelyezett vasúti őrsöket, valamint az ezek irányítását szolgáló megalakulásakor 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 alezértályokkal és a rendőrkapitányságokkal.

A vasúti őrök szolgálata a területi csendőrőrök és rendőrkapitányságok illetékességét és szolgálati feladataik teljesítését nem módosította, hanem ezek működését mozgékony szervezéssel és különleges képzettségű személyi állományával támogatnia, segítenie kellett.

Mindezekből következett egyrészt az, hogy a területi őrök azokat a szolgálati feladataikat, amelyeket addig a vasúttal 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 elkövetett lopás/, illetőleg szerteágaztak a bűncselekmény számai több illetékességi területre, vagy amelynek nyomozása vasúti szakismeretet kívánt /pl. vasúti szerencsétlenségek, szabotázs cselekmények nyomozása/ a vasúti őrök segítségét kellett igénybevenni 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 őröt, vagy a rendőrkapitányságot kellett értesíteniük, míg politikai természetű információk tudomásra jutása esetén és 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 büneseteinek felderítése, így télen főként a tűzifa- és szénlopások, míg ősszel a terménydézsmálás, bortermelő vidékeken a zugárusítás volt a jellemző.
- a vonaton elkövetett köztörvényes bűncselekmények csaknem olyan gyakorisággal valósultak meg, mint a politikaiak,

melyekkel kapcsolatban a vasúti csendőrnek különlegesen képzettnek kellett lennie az állam és politikai rendészeti feladatok ellátásához,

- vasúti balesetek nyomozása és rekonstuálása
- a vasút elleni közveszélyszerű rongálások elkövetésének megelőzése, és az elkövetett bűncselekmények felderítése. E cselekmények célja - főleg háború előtt és alatt - lehetett a forgalom bénítása, katonai szerelvények késleltetése, illetve a vasúti őályán rongálással tartós időtartamra történő forgalmi szünet okozása,
- kémekek, illetve egyéb nemkívánatos személyek beszivárgásának megakadályozása, megfigyelése, céljának felderítése,
- bűnelkövetők elfogása, valamint a területi parancsnokságok kérésére vonatrasszia tartása.

A vasúti csendőrök feladatuk ellátása során egyrészt egyenruhában, másrészt polgári öltözetben látták el szolgálatukat. Előbboinek feladatát a nyílt szolgálati fellépéssel járó teendőök elvégzése képezte, tehát a mozgó vonatokon és a pályaudvarokon a szeméyl- és vagyonbiztonság feletti felügyelet. Utóbbi célja az adatgyűjtés, valamint a felderítés volt. Hogy a polgári ruhás vasúti csendőrök ne legyenek kénytelenek szükség esetén mindig a területi őrshez, vagy más egyenruhás közbiztonsági közegehez fordulni, meghonosodott az a gyakorlat, hogy egyszerre egyen- és polgári ruhás járőrök teljesítették szolgálatot egyazon vonaton. Mig az egyik információszerző munkát folytatott, addig a másik a nyílt fellépéssel járó munkát, így igazoltatást, tárgyak átvizsgálását, esetlegesen nyomozati teendőket végzett.

A vasúti őrsök az általuk intézett ügyeket statisztikázás céljából a területileg illetékes őrsnek kellett, hogy megküldjék, mig amennyiben bekapcsolódtak a területi őrs valamely nyomozásába ugy 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 tollas kalap 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 szakaszcsoportok 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-i területen megalakult a Kolozsvári és Marosvásárhelyi, míg a Delvidéken a szabadkai vasúti őrs, egyenként tíz főnyi őrsállománnyal. Ezt követően a kolozsvári alakulatot 1942. április 1-jével Nagyváradra helyezték át^{/4} mellyel immáron már 16 főnyi állománnyal működtek az őrsök, mely alól kivetelt a 20 fősbudapesti kepezetv. Ezek után még vasúti különítményeket állítottak fel Cegléden 1944. április 5-től,^{/5} Ujvideken április 18-tól,^{/6} Désen június 3-tól,^{/7} míg Ersekújváron július 24-től.^{/8} Ezzel lezárta a háború kimenetele a szolgálati ág további kiépülését, mely az így egy vasúti szárnyparancsnokságra, kettő szakaszcsoportokra, míg tizenöt vasúti őrsre tagozódott.

Vízi őrök

A terület fejlesztésének, fejlődésének utolsó fázisává vált a vízirendészeti szolgálati ág létrehozása, melynek keretében felállítandó alakulatok fő feladatát a vízből való életmentés, valamint a vízterületen közbiztonsági szolgálat ellátása képezte.

Az első vízi őr megalakítását megelőzően azonban az e szolgálatra kijelölt csendőrállománynak vízi tanfolyamot kellett eredményesen elvégeznie. Az első ilyen összevonással 1942. április 1-én Újpesten három tiszt és huszonhét legénységi állományú csendőr kiképzése vette kezdetét. A tanfolyamot a m. kir. csendőr közlekedési és híradó osztályparancsnokság állította fel, ahová a felvettek minimálisan három évi csendőrségi szolgálattal, valamint szakismerettel kellett, hogy rendelkezzenek. Az előadók és oktatók a Kereskedelmi- és közlekedésügyi Minisztérium hajózási osztályának tisztviselőiből, a folyamőrség, valamint a leendő előljáró-, a fenti osztályparancsnokság tisztjeiből és tiszthelyetteseiből kerültek ki.

Az első vízi csendőrőrs felállítására a 2.165/Res.VI-b. 1942. sz. belügyminiszteri körrendelettel 1942. június 5-ével került sor, a szolgálat ellátására a Balatoni Hajózási Rt-től bérelt motoros hajó szolgált, melyet azonban 1943-ban a balatonfüredi hajógyárban elkészített három új motoros hajó váltott fel, Csendőr I., II., valamint III. elnevezéssel.

A szakszolgálat fejlődésének következő fokozatát egy újabb, a második és egyben utolsó vízi őr rendszeresítése jelentette, mely működését a 27.958/Res.XX.1944. sz. belügyminiszteri rendeletre kezdte meg, 1944. május 22-ével Balatonboglár székhellyel. Erő és eszközállománya a Siófoki őrsből vált ki, kilenc csendőrrel és egy hajóval.

Az új a csendőr közlekedési és híradó osztályparancsnokság alárendeltségében működő Budapesti közlekedési szárnyparancsnokság szervezetszerű alárendeltségébe került, mint annak az Elhelyezési Kimutatás szerinti hetedik őrre sorolt az újvidéki közlekedési őr után.

A vízi őrök tagjai a nyári szezon után hely- és személyismere-
tüik bővítése érdekében a Balaton mellett fekvő területi őröknél tel-
jesíthettek rendes közbiztonsági szolgálatot. A szolgálatban lévő
hajó legénysége a parancsnokon kívül - aki egyben a járőrvezető is
volt - járőrtársból, hajóvezetőből és a motorkezelőből állott. Az
egyres személyes tárgyakhoz való megérkezés esetén a járőr a hajót elhagy-
ta, mivel ez megengedett volt számukra, de a másik két csendőr a
járőr bevonulásáig köteles volt a hajón tartózkodni.

Vihar esetén a csendőrhajóra vezényeltek állandó készenlétben
álltak, így képesek voltak minden tudomásukra jutott, vizen elő-
forduló baleset helyszínén a legrövidebb időn belül megjelenni és
a bajbajutottakon segíteni. Az őrökre befutott segélykérést rádióan
azonnal továbbították a hajón lévőknek, ezenkívül bárki felkérhette
őket segítségadásra, amit a járőröknek haladéktalanul teljesíteni
kellett.

A vízi őrök szervezése és felszerelése azonos volt a területi
őrökével, a következő eltéréseken felül, melyek:

- a csendőrhajóra vezényelt szolgálat négy főből, míg a gyalog
kivezényelt járőr kettő főből állott,
- a vízi őrökön a napos csendőr szolgálatát szintén egy személy
látta el, de állandóan a napos szobában kellett, hogy tartóz-
kodjon a segélykérések felvétele és továbbítása céljából,
- a vízi csendőrök szolgálatban kis tollas tábori sapkát visel-
tek, egy 9 mm-es pisztollyal rendelkeztek, továbbá
- a vízi csendőrök csak a vízzel szorosan összefüggő területeken,
a fürdőtelepeken, hajóállomásokon és mólókon történt bűncse-
lekményeknél léphettek fel, ill. nyomozhattak, minden más eset-
ben csak akkor, ha a késedelem veszéllyel járt volna.

Repülőtéri őrők

A repülőtéri őrök közül a legrégebb hagyományokkal a budaörsi közforgalmi repülőtérre vezényelt állomány rendelkezett.

A repülőtereken szolgálatot ellátó állomány a következő szolgálati feladatokat teljesítette:

- indító szolgálat
- csendőr ügyeleti szolgálat
- várócsarnok ügyeleti szolgálat
- nagyhangár ügyeleti szolgálat, valamint
- repülőtéri portyázó szolgálat ellátását.

Azonban e szolgálatok a területi visszatérések időszakában kibővültek az esetleges rombolóselekmények bekövetkezése miatt a repülőtérhez tartozó rádióállomás, a leszállóbeton, a hangárok és egyéb objektumok védelme is a feladatkörébe került.¹⁹

A repülőtéri szárny Budapest székhellyel működött, mely alá tartozott a budaörsi és csepeli repülőtéri őrökön kívül a felállított nagyváradi, kolozsvári, marosvásárhelyi őrök is.

A háború végére a repülőtéri őrshálózat elérte a 19 őr állítást, összesen két tiszt és 212 legénységi állománnyal.

B E F E J E Z E S

A Magyar Királyi Csendőrség fennállása során mindvégig fontos része volt az állami szervezetnek. Alapvető feladatának a közbiztonság megteremtésének, ellenőrzésének és folyamatossá tételének mindenkor maradéktalanul megfelelt.

Ezt a területi őrsök mellett felállított szakalakulatok működésének megindításával érte el, érthette el a terület. E szakszolgálati ágak felállításának indoka a dinamikus társadalmi, technikai fejlődésben kereshető, ugyanis a csendőrség régi szervezetével már nem tarthatott volna lépést a bűnözés ütemével, valamint a motorizáció rohamos fejlődése által megnövekedett közlekedésrendészeti feladatok ellátásának. Ez előbbi okból alakultak meg a nyomozó alakulatok, míg utóbbi szempont figyelembevételre vezetett a közlekedési csendőrsők felállításához.

A vasúti alakulatok működésének megindítása a nyomozókéhoz hasonlóan bűnüldözési célú volt, megszorodtak ugyanis a vasúton elkövetett köztörvényes bűncselekmények, míg mindemellett a vasúti csendőrség fontos feladatát képezte a politikai, államrendészeti bűnesetek megelőzése, felderítése is. Ezenkívül a vasútnak egyre nagyobb szerepe lett a kirobbant háborúban, ugyanis a hadviselés elengedhetetlenül fontos, kiemelt jelentőségű eszközévé vált.

A háború eszkalálódásának, Magyarországot történő elérésének következményeként tekinthetjük a repülőtéri alakulatok számának rohamos fejlődését, ami az 1943. év eleji 5 őrsnek félétől belüli 19-re emelését jelentette. E hadirepülőtereken a csendőrség vette át a hangárok, az objektum területén található rádióállomások, valamint a gépállomány őrzését.

A terület korszak, sokoldalú arculatát jelzi a vizi csendőrsők felállítása is, mellyel tulajdonképpen teljessé vált - a híradó őrsök működése mellett - a közbiztonsági szolgálatellátás területe, mely így kiterjedt a szárazföldön a közutak, a vasút, a községek, a rendezett tanácsú városok kül- és belterülete a törvényhatósági joggal felruházott városok külterülete mellett a Balaton viz-

felületére, valamint a hirtető őrök rádióhullámai révén a levegőre is.

A szakalakulatok a területi állomány tevékenységét, szolgálatellátását kiegészítve, egymással szorosan, hatékonyan együttműködve valósították meg azt, hogy a Magyar Királyi Csendőrség működésének idején nemzetközi mércével mérve is a kor rendvédelmi testületeinek élvonalába tartozott, tartózkodott.

1. ... Magyar Királyi Csendőrség 1919-1945. Bp., 1967. Krinyi Katona István.
2. Horthy-Magyarország ... a Jugoszlávia megtámadása és megszállásában 1941-1945. Bp. 1966. Krinyi Katona István.
3. Rektor Béla: A magyar királyi csendőrség szervező története. Cleveland, 1968. angol nyelvű kiadás.
4. Rényi András: ... Bp. 1969. Magyar Könyvtár.
5. Székely István: A magyar királyi csendőrség. Bp. 1970. Krinyi Katona István.
6. ... Bp. 1968. ...
7. ... Bp. 1971, 1972. ...
8. ... Bp. 1973.
9. ... Bp. 1974.
10. ... Bp. 1975.
11. ... Bp. 1976.
12. ... Bp. 1977.
13. ... Bp. 1978.
14. ... Bp. 1979.
15. ... Bp. 1980.
16. ... Bp. 1981.
17. ... Bp. 1982.
18. ... Bp. 1983.
19. ... Bp. 1984.
20. ... Bp. 1985.

I R O D A L O M

1. Adalékok a Horthy-hadsereg szervezetének és a háborús tevékenységének tanulmányozásához /1938-1945/. Összeállította Csima János, Bp., 1961. HM Központi Irattár kiadása.
2. Dombrády Lóránd-Tóth Sándor: A Magyar Királyi Honvédség 1919-1945. Bp., 1987. Zrínyi Katonai Kiadó.
3. Horthy-Magyarország részvétele a Jugoszlávia megtámadásában és megszállásában 1939-1945. Bp. 1986. Zrínyi Katonai Kiadó.
4. Rektor Béla: A magyar királyi csendőrség oknyomozó története. Cleveland, 1980. Árpád Könyvkiadó.
5. Rónai András: Térképezett történelem. Bp. 1989. Magvető Kiadó
6. Szakály Sándor: A magyar tábori csendőrség. Bp. 1990. Zrínyi Kiadó
7. Vargyai Gyula: Sisak és cylinder. Bp. 1984. Kozmosz Könyvek.
8. Szervezeti és szolgálati utasítás a m. kir. csendőrség számára /SZUT/ Bp. 1927., 1941., I. Szervezet II. Szolgálat.
9. Szolgálati utasítás a m. kir. csendőrség nyomozóalakulatai számára Bp. 1931.
0. Szolgálati utasítás a m. kir. csendőrség közlekedési alakulatai számára Bp. 1933.
1. Csendőrségi Közlöny 1928-1944. évfolyam
2. Csendőrségi Lapok 1925-1944. évfolyam
3. Csendőrségi zsebkönyv 1925-1944. évfolyam











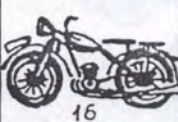
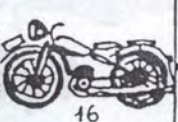
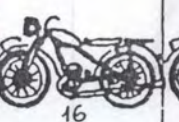
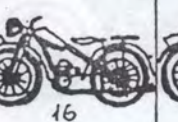

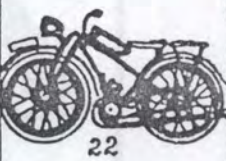
A KÖZLEKEDÉSI RENDŐRSÉG J E G Y Z E T E K

Útszámok, gépjárművek szaporodása és a


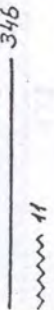
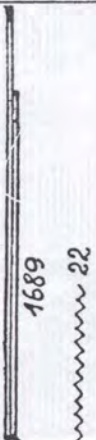
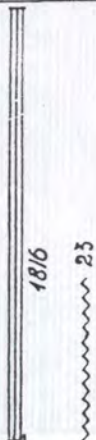
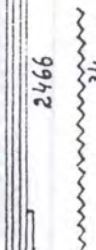
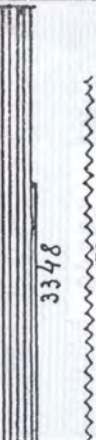
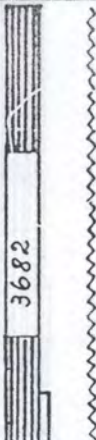
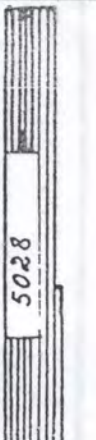
1. 20.121/Res.VI-b.-1941. BM r.			
2. 233.297/VI-b.-1941. sz. BM r.	1934	1935	1936
3. 28.643/Res.XX.-1944. sz. BM r.	300	300	300
4. 174.620/VI-b.-1942. sz. BM r.	300	300	300
5. 27.189/Res.XX.-1944. sz. BM r.			
6. 26.900/Res.XX.-1944. sz. BM r.			
7. 28.218/Res.XX.-1944. sz. BM r.			
8. 28.947/Res.XX.-1944. sz. BM r.			
9. 75.436/el.n.20/V.21./-1940. sz. HM r.			

A KÖZLEKEDÉSI CSENDŐRSÉG













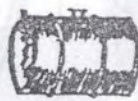



Órsök, gépjárművek szaporodása és a

1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
 2 órs	 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. 45384	94238	120070	126212	167.798	188.520	225.846	299.829

Feljelentett kihágás /: ||||| :/ és közúti baleset—

 177 4	 346 41	 1689 22	 1816 23	 2466 34	 3348 51	 3682 60	 5028 60
---	--	--	--	---	--	---	--

Olajfogyasztás (kilogrammokban,) benzin

Olaj	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
								
298	1290	1900	2740	4280	4990	6090	9780	
								
2341	4599	6428	7462	11019	12.652	15.220	26.345	

FEJLŐDÉSE 1929-1939 ÉVBEN

gépjárművekkel megtett út kilométerekben

1937



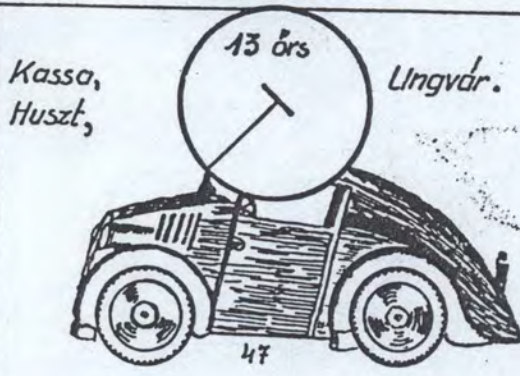
50.062

1938



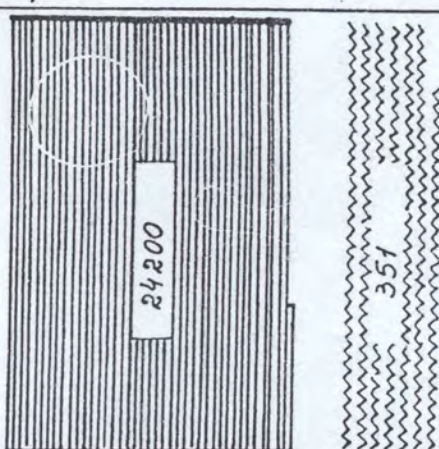
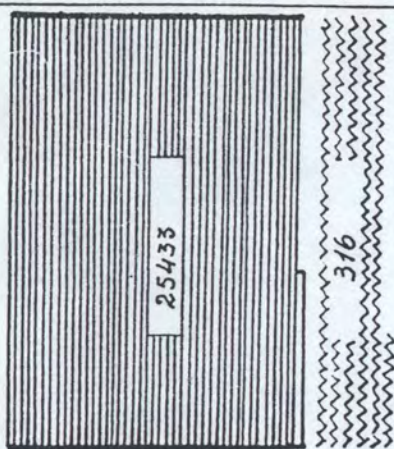
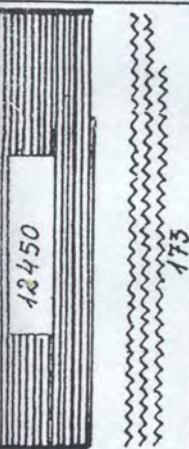
626.514

1939



1.027.082 MINDÖSSZE: 3.281.555 km

nyomozás esetenként /: /



MINDÖSSZE: 80635 kihágás, 1105 baleset

motorkő: fogyasztás (literekben)

