

**VEDŐ Attila**  
**A Magyar Királyi Csendőrség**  
**közlekedési szolgálati ágának kialakulása és fejlődése**

A XIX. század végére Európa csaknem minden nagyvárosában megjelentek a benzin- vagy petróleum üzemű robbanómotorral felszerelt automobilonok, mint a haladás és a jövő hírnökei. Magyarországon a századforduló előtt indult meg a gépi meghajtású járművek közlekedése, amely néhány évtized alatt a vidéki területeken is a mindennapok részévé vált. A közlekedés rendjének megszervezése és fenntartása, valamint az egyre növekvő számú közúti balesetek megelőzése érdekében szükségessé vált az állami fellépés. A vidéki területeken a feladat a Magyar Királyi Csendőrségre, mint a rendért és a biztonságért általánosan felelős katonailag szervezett fegyveres őrtestületre hárult és a két világháború közötti időszakra önálló szolgálati ág kialakulásához vezetett.

**A magyarországi automobil-közlekedés kezdetei**

Budapesten 1895-ben jelent meg az első „motorkocsi”, melyet nagy érdeklődés övezett és közlekedésére inkább szenzációként tekintettek, mint szabályozandó területre. A közlekedési szabályok alapjait és ezek megszegésével megvalósuló kihágásokat ekkor a közutakról és vámokról szóló 1890. évi törvény rendelkezései tartalmazták. Az évtizedeken keresztül változatlan alapvetés is itt került megfogalmazásra, vagyis a „*balra hajts, balra téj ki, jobbról előz.*”<sup>1</sup> A technikai fejlődés azonban komplexebb szabályozást igényelt és önálló közlekedési rendelet kiadását sürgette.

A szaporodó automobilonok az államigazgatás figyelmét is felkeltették. 1897-ben DÁNIEL Ernő kereskedelemügyi miniszter állást foglalt a szabályozás tárgyában, mely szerint a benzin- és petróleummotorok üzemeltetésének hatósági felügyelete szükségtelen, mivel azok az általános tapasztalatok szerint nem veszélyesek. Az állami vezetés később belátta a gépjármű-közlekedés szabályozásának szükségét, azonban az automobilonok alacsony száma csak Budapesten tette szükségessé külön szabályok megalkotását. A XX. század első évtizedében már az országos közlekedési rend iránti igény is felmerült, melyet az 1909. X. 11-én Párizsban aláírt nemzetközi egyezmény alapján 1910-ben kiadott belügyi rendelet<sup>2</sup> szabályozott. A rendelet a gépjárművek forgalmát, műszaki vizsgálatát, rendszámmal való ellátását, a gépjárművezetők képzését, valamint a nemzetközi forgalomban való részvétel feltételeit szabályozta. Az első állami sofőriskola 1912-ben nyitotta meg kapuit.

1926-ban Párizsban újabb közlekedésrendészeti tárgyú nemzetközi egyezmény megkötésére került sor, melyet hazánkban az 1929-ben foglaltak törvénybe.<sup>3</sup> Ennek végrehajtási utasítása volt a belügyi tárca rendeleteként jelent meg<sup>4</sup>, amely Közlekedési Kódex néven vált ismertté.

A kódex hatályba lépéséig közel negyven közlekedési tárgyú rendeletben került szabályozásra a közutak forgalma. Ezeket foglalta egységes szerkezetbe az 1930. I. 1-vel hatályba lépett új jogszabály. A kisebb jelentőségű rendeletek hatályon kívül helyezése mellett az úttörvény és a gépjárművek közúti forgalmáról szóló 1910. évi belügyminiszteri rendelet egyes részei érvényben maradtak. A kódex hatálya kiterjedt a közforgalmú utakon közlekedő valamennyi gépjárműre, állati és emberi erővel vont kocsira, kerékpárosokra, gyalogosokra, valamint az úton hajtott állatokra. Az utak fenntartásáról és mű-tárgyainak védelméről szóló szabályozás azonban továbbra is úttörvényben, a gépjárművek nemzetközi forgalmáról szóló rendelkezések pedig az 1910. évi belügyi rendeletben szerepeltek. A kódex rendelkezései nem vonatkoztak a közutakon elhelyezett vasutak forgalmára és a vasúti pályákon való gyalogos közlekedésre.<sup>5</sup>

A kódex körüli kezdeti vitás kérdések rendezésére a belügyminiszter és a kereskedelemügyi miniszter közös értelmező rendeletet adott ki, amely a mindennapi életben felmerülő gyakorlati problémákhoz igazította a jogértelmezést. Ez gyakorlatilag a vicinális és közdülő utakon könnyítette a kódex szigorán és a mezőgazdasági munkák kapcsán enyhébb szabályokat írt elő.<sup>6</sup> A területi hatály tehát továbbra is az úttörvényhez nyúlt vissza, amely az utakat hat csoportba osztotta azok fontossága alapján. Ezek az államutak, a törvényhatósági utak, az előbbieket a legközelebbi vasútállomással összekötő utak, a községi közlekedési (vicinális) utak, a tisztán községi (közdülő) utak, valamint a magánosok és társaságok által létesített közforgalmú utak (magánutak).<sup>7</sup>

Összességében tehát a kódex a szabályozottságot az utak forgalmának sűrűségéhez igazította, ami segítette az új rendre történő átállást és a mezőgazdasági munkákhoz kapcsolódó áruszállítást.

Bár a harmincas évekre az utakon fordultak elő a legnagyobb számban a nem természetes halálesetek, és a közlekedési balesetek 60 %-a vidéki utakon történt, külön intézkedések csak a legjelentősebb országutakon történtek a közlekedési rend fenntartására. Útjárőröket szükség esetén valamennyi csendőr őr vezényelhetett szolgálatba, ez azonban legtöbbször a közbiztonsági szolgálat

rovására történt és így nem lehetett rendszeres. A balesetek számának növekedése határozott intézkedéseket kívánt az állami vezetéstől. Ekkor már mintegy 16 000 autó és hozzávetőlegesen 10 000 motorkerékpár közlekedett az ország útjain.<sup>8</sup> A Magyar Királyi Csendőrség ekkor kapta feladatul a vidéki utak forgalmának közlekedési kódex szerinti ellenőrzését, valamint a balesetek visszaszorítását. Az első közlekedési őrök megalakulásakor a testületben nem alkalmaztak gépjárműveket napi szolgálati feladatokra, így mind a járművek beszerzése, mind a személyi állomány felkészítése új feladatként jelentkezett. A Magyar Királyi Csendőrség – mint alapvetően gyalogos szolgálatot ellátó testület – tehát hátrányos helyzetből indulva kezdte meg a közlekedési rend megteremtését.

### A Közlekedési szakterület fejlődése

A közlekedési csendőrség felállítását a korszak közigazgatási gondolkodására jellemző felkészülés és előre tervezés elvei határozták meg. A közlekedési kódex hatályba lépését megelőzően mind a szükséges eszközök és járművek beszerzéséről, mind pedig a leendő személyi állomány kiképzéséről intézkedtek. 1928. IX. 4-től 1929. IV. 28-ig a kiválasztott 20 fő csendőrt a honvédséghez vezényelték, ahol gépjárművezetői tanfolyamon vettek részt. A tanfolyam végén a csendőrök motorkerékpár, személygépkocsi és tehergépkocsi vezetésére jogosító igazolványt is kaptak, amely az adott korszakban komoly szakképesítésnek számított.

1929 őszén szerezték be az első motorkerékpárokat a szakterület számára: három 1000 cm<sup>3</sup>-es Méray oldalkocsis, és hat 500 cm<sup>3</sup>-es Méray szülő motorkerékpárt. Ezek közül 1-1 oldalkocsis és 3-3 szülő motorkerékpárt az új őrök, a harmadik oldalkocsis járművet a nyomozó osztály „motortisztje”, mint a szakterületet felügyelő kikülönített szaktiszt kapta.<sup>9</sup> **(I.sz. melléklet)**

A közlekedési szakterület alapjait a székesfehérvári és győri őrökön fektették le, melyek az ország legnagyobb forgalmú útjain kezdték meg működésüket. Legénységük 6 fő volt a kezdeti időszakban. A székesfehérvári őr a Budapestre vezető főutat csak a székesfehérvári kerület határáig felügyelte, később azonban egészen Budafokig, vagyis a fővárosi rendőrség működési területének határáig. A Balaton körüli Székesfehérvár-Balatonfüred-Keszthely, valamint a Székesfehérvár-Siófok-Keszthely főutakat 300 km hosszan ez az őr ellenőrizte. A győri őr a Hegyeshalom-Győr-Komárom-Nyergesújfalu-Piliscsaba-Budapest útvonalat ellenőrizte 180 km hosszan. Ez az út akkoriban Európa egyik legjobb minőségű autópályája volt, ahol problémamentesen közlekedhettek a gépjárművek 90-100 kilométeres óránkénti sebességgel.

1930. IV. 1-től 1930. VI. 30-ig 19 fő önként jelentkezőt Székesfehérvárra vezényelték három hónapos gépjárművezetői tanfolyamra a budapesti közlekedési őr felállításának előkészületeként. A tanfolyam parancsnoka ORENDY Norbert százados volt, aki motortant, műhelyszolgálatot, gyakorlati vezetést és a közlekedési kódex ismereteit tanította. Az elsősegélynyújtást BERTICS Gyula főorvostól, a csendőr kerület orvosfőnökétől tanulták. Az 1930. VI. 28-án megtartott vizsgán SCHILL Ferenc tábornok, a csendőrség felügyelője elnökölt. Az elméleti és gyakorlati vizsgákon a hallgatók kiválóan szerepeltek. A felkészítés ekkor már saját erőből, a honvédség igénybevétele nélkül történt, ami szintén a korabeli előrelátás kifizetődését mutatja. Még 1929-ben négy 350 cm<sup>3</sup>-es szülő motorkerékpárt is beszerzett a testület a szolgálatra kiadott járműveken kívül, melyek közül kettő a későbbi saját szervezésű tanfolyamok oktatójárműve lett.<sup>10</sup>

Az 1931-ben megszervezett budapesti közlekedési őr felállításakor már figyelembe vették a megszerzett tapasztalatokat és kizárólag oldalkocsis motorkerékpárokkal látták el a legénységet. Az őr a Bősörményi úti csendőrlaktanyába települt. 1931 március és április hónapjaiban a budapesti őr legénységét oktatóutakra vitte a leendő működési területre a szakterület meghatározó alakja, KONTRA Kálmán százados. Az őr járőrei először 1931. V. 13-án indultak szolgálatba. Négy héten belül több mint 100 feljelentést tettek.<sup>11</sup> A székesfehérvári út kivételével a budapesti őr ellenőrzése alá került a fővárosba futó összes főút, vagyis Nyergesújfalu felől 60 km, Vác felől 30 km, Hatvan felől 60 km, Cegléd felől 70 km, Örkény felől pedig 70 km, vagyis összesen 300 km.

A közlekedési őrök további szervezése a rossz gazdasági viszonyok miatt 1936-ig megrekedt, amikor a Balkán és a Mátra felé vezető utak felügyeletére felállították a kecskeméti és mezőkövesdi őröket.

A motoros legénység öltözete és felszerelése az első években problémákat okozott. A tollas csendőrkalapról annak tekintélye miatt nem szívesen mondott le az állomány, azonban a hosszabb távú működés tapasztalatai ellene szóltak. Többek között akadályozta a motoros szemüveg használatát és nem nyújtott kellő védelmet a téli menetszél és az eső ellen. A közlekedési járőr számára éppen ezért célszerűségi okokból napellenzős tollas sapkát rendszeresítettek. A speciális feladatrendszer miatt a felszerelések és a fegyverzet átgondolása is szükségessé vált. Az oldalkocsis motorkerékpárral szolgálatot teljesítő járőrpár felszerelése eltért egymástól. A vezető pisztollyal, az oldalkocsiban helyet

foglaló csendőr pedig puskával volt felszerelve a gyalogos járőrrel megegyező felszereléssel. A puskát a csendőr hosszirányban az ölébe fektetve szállította, ami baleset esetén veszélyes lehetett. Már a korai időszakban felmerült annak gondolata, hogy a közlekedési csendőröket kizárólag pisztollyal és kard helyett gumibottal lássák el. Az oldalkocsiban ülő csendőr esőben magára gombolhatta a koci vízhatlan takaróvásznát, a vezető ruhája azonban a nem védte meg viselőjét az esőtől. Felmerült a bőrruházat vagy bőrköpeny gondolata is a vezető részére.<sup>12</sup> A felszerelések és a ruházat folyamatos fejlődése egyre inkább a gyakorlati igényekhez közelítő formaruhát eredményezett, ebből fakadóan egy évtized múltán a közlekedési csendőrök már korszerű motoros ruházattal rendelkeztek. **(II.sz. melléklet)**

Az őrsök szolgálatellátásának növekvő színvonala és a személyi állomány korszerűsödő felszerelése mellett a közlekedési szakterület vezetési rendszere is jelentős fejlődésen esett át néhány év leforgása alatt. A szolgálati ág kezdetben a nyomozó osztály-parancsnoksághoz tartozott, így költséghatékonyabban kezdhette meg működését. A megtakarított összegeket a fejlesztésbe és képzés-be fektették.

1929-től 1932. VIII. 1-ig a motortiszt volt felelős a közlekedésrendészeti ügyekért. Ezt követően az I. csendőr kerület gépjármű előadója vette át a feladatokat, melyeket egészen 1936. VI. 15-ig, az első igazi közlekedési tiszt parancsnokság felállításáig végzett. Ez a Nyomozó Osztály-parancsnokság alárendeltségében megszervezett Közlekedési és Híradó Alosztály volt. 1939. I. 15-én az alosztály két szolgálati ága elkülönült és önálló alosztályokként működtek tovább.<sup>13</sup>

1937-ben a Magyar Királyi Csendőrség szolgálati szabályzata alapján általánosságban szolgálatot teljesítő közlekedési csendőrök külön szolgálati utasítást kaptak, így szervezetük és felszerelésük mellett alapvető szabályozójuk is a specializáció felé hatott.<sup>14</sup>

1938-ban Jánosházán, Debrecenben, Miskolcon, Dunaföldváron és Szolnokon állítottak fel új őrsöket. Előre számolva ezzel 1937-ben 20 Fiat Balilla kisképkocsit szereztek be.<sup>15</sup> **(III.sz. melléklet)** A budapesti őrsöt ezzel párhuzamosan három Steyr 50 típusú gépkocsival erősítették meg. **(IV.sz. melléklet)**

1939-ben a Felvidék visszacsatolásával megszervezésre került a kassai, az ungvári és a huszti őrs, 1940-ben a bajai, körmendi és gyulai őrsöket állították fel.

1940. III. 1-ével létrehozták a Magyar Királyi Csendőrség Közlekedési és Híradó Osztályát. Az osztály egy híradó, egy repülőteri és három közlekedési szárnyból állt (Budapest, Komárom és Ungvár székhellyel), melyeket egy műszaki alosztály szolgált ki.<sup>16</sup> A közlekedési szárny-parancsnokok feladatai megegyeztek az azonos szintű parancsnokok feladataival, azonban nekik évente kétszer a más alegységekhez használatra kiadott gépkocsikat is ellenőrizniük kellett.<sup>17</sup> Ugyancsak 1940-ben állították fel a vasúti csendőrséget a fokozódó jelentőségű vasúti hadiszállások biztosítására.

1941-ben Besztercén, Kolozsváron és Újvidéken hoztak létre új őrsöt. Az őrsök száma így már 19-re nőtt. 1942-ben Balassagyarmaton, Székelyudvarhelyen és Désen települtek új őrsök, ezzel párhuzamosan megkezdte működését a dési közlekedési szárny-parancsnokság is. A megváltozott prioritások miatt egyes őrsök díszlokkációt váltottak: a gyulai őrs Szegedre, a bajai Kaposvárra, a debreceni Nagyváradra, a besztercei Szeretfalvára költözött.<sup>18</sup>

A négy közlekedési szárny így 22 őrssel, őrsönként 7-9, országosan 201 fő közlekedési csendőrrel látta el szolgálati feladatait. A budapesti szárnyhoz tartozott a síófoki vízrendészeti őrs is. A testület egészéhez mérten a szakterület a dinamikus fejlődés ellenére is szerény méretű maradt. A repülőteri szárny például három szakasszal és 19 őrssel, összesen 212 fő csendőrrel látta el feladatait,<sup>19</sup> ami vetekedett az országosan megszervezett közlekedési csendőrséggel.

A szerény létszám ellenére azonban a közlekedési szakterület testesítette meg a szervezet csaknem teljes mobilitási képességét, hiszen a közlekedési őrsökön kívül csak a magasabb parancsnokságok rendelkeztek gépkocsikkal. A terület-visszacsatolások idejére az ország területén 38 osztály, 80 szárny, 193 szakasz és 1375 őrs működött. Ebből 11 vasúti, 11 vízi, 11 híradó, 19 repülőteri és 22 közlekedési őrs. A gépjárművel ellátott őrsök száma azonban csupán 1,5 % volt. A gépjárműbeszerzéseknek köszönhetően 1936-tól évente mintegy 30 db gépjárművel gyarapodott a testület, így 1943-ra már 500 gépjármű volt a szervezet hadrendjében.<sup>20</sup>

A terület-visszacsatolások és a háborús előkészületek újabb feladatok elé állították a szolgálati ágat. Ezek egyrészt új szervezeti elemek létrehozását és a tevékenység megszervezését jelentették ott, ahol addig nem volt közlekedési csendőrség, másrészt a felvonuló alakulatok számára a forgalomirányítást és a települő csendőr-parancsnokságok gépjárművel történő ellátását.

A Magyarországhoz visszacsatolt területeken a testület 2 kerületet, 33 szárnyat, 70 szakaszt és 500 őrsöt állított fel, emellett a fokozottan veszélyesnek tartott térségekben, Kárpátalján és Bácskában

külön nyomozó részlegeket is létrehozott. A speciális szervezetek kiépítése sem maradt el, így 23 különleges (közlekedési, híradó, vasúti és repülőtéri) őrsöt is megszerveztek.<sup>21</sup>

A Felvidék közbiztonsági szolgálatának megszervezése céljából kirendelt csendőrségi szervezeti elemek megerősítésére 1939. I. 24-től 1939. V. 1-ig 10 közlekedési őrs 24 gépkocsija és ezek legénységét vezényelték e feladat teljesítésére. Külön említést érdemel azonban, hogy Kárpátalja visszatérésekor már nem volt szükség a közlekedési szolgálati ág járműveire és személyi állományára.<sup>22</sup> 1941-ben a Balkánra felvonuló német csapatok áthaladását is a közlekedési őrsök állománya biztosította.

A közutak rendjének fenntartása és a vasútrendészeti feladatok megszervezése után újabb közlekedési kötődésű speciális szolgálattal bővült a Magyar Királyi Csendőrség szakaszolgálatainak köre. A vízi csendőrséget 1942-ben szervezték meg, amely a Balatonon teljesen ki is épült. Tervezték működési területének és szervezetének kiterjesztését a Dunára és a Tiszára is, ezt azonban a háború már nem tette lehetővé.<sup>23</sup> (V.sz. melléklet)

Összességében elmondható, hogy az 1929-ben felállított közlekedési csendőrség folyamatos fejlődésen esett át az 1940-es évekig. A szakterület a kedvező tapasztalatok dacára csak 1939-re fejlődött önálló szakterületté. Az őrsök száma 1942-ig folyamatosan gyarapodott, a szolgálati ág vezetési szintjei és szervezettsége fejlődött. A közlekedési csendőrség alig több, mint 10 év alatt egy két őrsből álló „kísérleti” szakszolgálatból önálló és a terület sikeres működését nagyban elősegítő szolgálati ággá alakult, melynek szakmai elvei és tapasztalatai napjainkig meghatározzák a hazai közlekedésrendészet fejlődését.

### **A csendőr általános és speciális közlekedésrendészeti feladatai**

A közlekedési járőr elsődleges feladata a közlekedési rend fenntartása, a közlekedési szabályok betartásának ellenőrzése, baleset esetén az elsősegély nyújtás és a sérültek kórházba juttatásáról való gondoskodás, valamint a baleseti helyszínelés volt. Fontos feladatként kezelték az eltévedt autósok útbaigazítását és a műszaki segélynyújtást is. Az utakon és azok közelében észlelt bűncselekmények esetén a közlekedési járőr csak akkor intézkedett, ha a késedelem veszéllyel járt.<sup>24</sup> Éppen ezért minden közlekedési csendőrnek tudnia kellett, hogy menetvonalán hol helyezkednek el csendőr őrsök, melyeknek az elfogott jogsértést elkövető személyeket átadhatták.

Szolgálatba induláskor a közlekedési járőr „Szolgálati Lap”-ot és „Gépjármű menetlevelet” kapott. A szolgálati tevékenységet úgy határozták meg, hogy a pihenőket is beleszámítva 5 óra szolgálatra átlagosan 50 km leportyázott útszakasz jusson. A kezdeti időszakban a győri és székesfehérvári őrsök állománya ugyanannyi szolgálati órát teljesített, mint a gyalogos és lovas őrsök járőrei, ezt azonban a gépjárművek kímélete és a karbantartási idő miatt csökkentették. A közlekedési járőr a budapesti őrs megalakulása után napi 5 óra szolgálatot teljesített, ami napi 50 km, vagyis havi 1500 km megtételét jelentette. Az őrs-parancsnok napi átlag 3 órát töltött az utakon és eközben 30 km-t járt be.<sup>25</sup>

A járőr megengedett legnagyobb sebessége 40 km/h, az ellenőrző őrs-parancsnoké 50 km/h volt. A közlekedési járőr senkit nem üldözhetett, mivel ezzel a közlekedés többi résztvevőjét veszélyeztette volna. Ezt az ártatlanokat is veszélyeztető fegyverhasználattal vonták egy tekintet alá és szigorúan tiltották. A jelzésre meg nem álló vagy a baleset helyszínét elhagyó jármű rendszámát a járőr leolvasta és a legközelebbi telefon igénybevételeivel értesítette az útba eső őrsöket és a jármű feltartóztatását kérte.<sup>26</sup>

A szakterület eredményei kimagaslóak voltak és folyamatos fejlődést tükröztek. 1932-ben 3 őrsön 16 motorkerékpárral látták el szolgálatukat. 1933-ban a járművek száma nem változott, mégis évi 40 000 kilométerrel, vagyis naponta átlagosan 100 kilométerrel több utat jártak be és ellenőriztek. 1935-ben változatlan járműállomány mellett már 60 000 kilométerrel több utat tettek meg 1933-hoz viszonyítva. A közlekedési állomány által feljelentett kihágások száma ezzel párhuzamosan az 1932-es 1816-ról 1935-ben 3682-re, 1938-ban pedig már 25 433-ra növekedett.<sup>27</sup> 1942-re a szakterület már évi 100 000 igazoltatást foganatosított, ami őrsönként 5000-6000 főt, közlekedési csendőrönként pedig közel 1000 főt jelentett. A közlekedési kihágások miatt felelősségre vont személyek száma évi 31 000-32 000 fő volt.<sup>28</sup>

A közlekedésrendészet nemcsak szervezeti struktúra kiépítését, felszerelés és gépjárművek beszerzését követelte a csendőrségi testülettől, hanem azt is, hogy teljes személyi állománya felkészüljön a feladatkörében jelentkező, közlekedési vonatkozású feladatok hatékony végrehajtására. A speciális feladatú és képzettségű, de alacsony létszámú szakosított személyi állomány önmagában nem volt képes a közlekedés rendjét fenntartani, így valamennyi csendőrnek ismernie kellett a közlekedési ellenőrzések alapjait. A közlekedésrendészet körében jelentkező feladatok általános (bármely járőr által végrehajtott) és speciális (csak a közlekedési személyi állomány által végrehajtott) feladatokra oszthatók. A tényleges szolgálati feladatok három nagy csoportba rendezhetők, úgymint:

1. forgalomirányítás és vonulással járó rendezvények biztosítása;
2. a közúti forgalom ellenőrzésére;
3. feladatok közlekedési baleset helyszínén.

Mindhárom feladatcsoportba tartoztak általános és speciális feladatok, melyeket célszerű feladatcsoportonként külön-külön áttekinteni.

1. A szakterület fennállása alatt folyamatosan bővülő körben és növekvő számban jelentkeztek olyan feladatok, melyek útvonalak lezárását, katonai alakulatok átvonulásának biztosítását, vagy felvonulások kísérését tették szükségessé. Ezeket javarészt speciális feladatnak tekintették és a közlekedési csendőrség hatáskörébe utalták, azonban bizonyos kiemelt események kapcsán gyalogos csendőrök is részt vettek bennük. Ilyen volt az 1933-as gödöllői cserkész világtáborozás biztosítása, vagy a „közlekedési irányváltás”. Magyarországon a közúti közlekedésben 1941-ben tértek át a bal oldaliról a jobb oldali közlekedésre: Budapesten 1941. XI. 9-én, Budapesten kívül már 1941. VII. 6-án. Az átállás napjaiban a főútvonalakon a jelzőtáblák között járőrök álltak fel. Az irányváltó pontokon gyalogos járőrök, elöttük és mögöttük közlekedési járőrök segítették a forgalmat.<sup>29</sup>

2. A közúti forgalom ellenőrzése kapcsán összetettebb feladatok hárultak a csendőrökre. A forgalomellenőrzés egyrészt a közlekedési szabályok betartásának ellenőrzéséből állt a járművek haladása során, másrészt a járművezetés személyi feltételeinek (vezetői igazolvány, orvosi vizsgálat, tanulási engedély, kiegészítő lap fuvarozáshoz, stb.) és a gépjárműre vonatkozó műszaki üzemeltetési és adminisztratív feltételek (rendszám, igazoló lap, adóbélyeg, forgalmi engedély, stb.) ellenőrzéséből állt.

Az új közlekedési kódex hatályba lépését követően annak rendelkezéseiről tájékoztatták a lakosságot, ami vidéken legtöbbször a falu lakossága előtti felolvasást és elmagyarázást jelentette.<sup>30</sup> Természetesen a szabályok megértéséhez és érvényre jutásához a csendőr segítő fellépésére és gyakran magyarázatára is szükség volt. A vicinális és közdülő utakon a forgalomellenőrzés legtöbbször e segítő szándékú figyelmeztetésben merült ki. Más volt azonban a helyzet a főútvonalakon, ahol a személy- és tehergépkocsik ellenőrzése nagyobb felkészültséget és határozottságot igényelt. Az autók terjedésével a csendőrség vezetői megfigyelték, hogy míg a szélhámusok és gyorsan menekülni szándékozó bűnözők egyre gyakrabban utaznak gépkocsin, addig a csendőr járőr az autó tekintélyéből fakadóan általában nem igazoltatja őket. Éppen ezért a szakirodalom ajánlasként fogalmazta meg valamennyi csendőrnek, hogy ne csak a jogsértés elkövetésén tetten ért gépkocsikat, hanem „kémpróbaszerűen” a közlekedő vagy éppen várakozó autókat és utasaikat is vonják rendészeti ellenőrzés alá. Ezt az idegen autók esetében mindig, az ismerősök esetében pedig időszakosan volt ajánlatos végrehajtani. Nemcsak a közlekedési járőr, hanem valamennyi csendőr ellenőrizhette, hogy a gépkocsivezetőnek van-e jogosítványa, eleget tett-e a kötelező orvosi vizsgálatnak és van-e három kitöltött betétlapja? Mivel az indok nélküli ellenőrzéseket kerülni kellett, az igazoltatás indokaként a gépkocsi és a vezető közlekedésre alkalmasságát, vagyis közvetve a személy- és vagyónbiztonság megóvását jelölték meg.

A gépkocsivezetők ellenőrzésekor számos szabályt és előírást kellett figyelembe venni minden járőrnek. A közlekedési szakszolgálat állományának speciális ismeretei elméletileg csak az ellenőrzések alaposságában és mélységében mutatkozhattak meg. A gépjárművezető vonatkozásában a következőkre terjedt ki az ellenőrzés:

- Rendelkezik-e a kerületi gépjárműhatóság által kiállított vezetői igazolvánnyal, melyet a közlekedés során magánál tart? A személygépkocsi vezetésére kiállított igazolvánnyal csak személygépkocsit, autóbust, vagy maximum 1500 kg hasznos terhelésű „üzleti kihordó járművet” lehetett vezetni. A motorkerékpár és tehergépkocsi jogosítványok szintén nem voltak érvényesek más járműkategóriára. A jogosítvány melléklete volt a betétlap, melyből legalább három kitöltött példányt a vezető magánál tartott. Jogsértés vagy baleset esetén a csendőr elvett egy betétlapot a gépkocsivezetőtől és kitöltötte a rendszámra vonatkozó rovatot.

- Rendelkezik-e a szükséges orvosi vizsgálatot igazoló, rendőrhatalóság által kiadott könyvecskével, amely szintén a vezetői igazolvány függeléke volt? A hivatásos gépkocsivezetők évente, az úrvezetők háromévente voltak kötelesek az orvosnál jelentkezni.

- A gépkocsivezetés tanulására közterületen csak gyakorlási engedély birtokában és érvényes vezetői igazolvánnyal rendelkező kísérő felügyelete alatt volt lehetőség. Külön rendelkezések vonatkoztak a vizsgára szállított és kipróbálásra szánt gépkocsikra is.

- Az úrvezetők 18 éves korukig úgynevezett korengedéllyel belföldi forgalomban közlekedhettek, 18 évet betöltött gépkocsivezető nemzetközi forgalomban is részt vehetett, hivatásos sofőr 20 éves kortól, míg autóbuszvezető 22 éves kortól lehetett valaki.

- Helyközi teherfuvarozásra a MÁV kapott engedélyt, melyet a Magyar Teherfuvarozók Országos Központi Szövetkezete (MATEOSz) útján valósított meg. A szövetkezetbe tömörült fuvarozók engedély-okmányában meg voltak jelölve a tevékenység földrajzi keretei és feltételei is. A teherfuvarozásra történő jogosultságot a MATEOSz által kiállított „Kiegészítőlap” igazolta. Az élő állatokat szállító tehergépkocsiknak ezen felül külön igazolványuk és forgalmi naplójuk is volt, melyet ellenőrzéskor be kellett mutatniuk.<sup>31</sup>

- A külföldiek Magyarország területén nem vezethettek gépjárművet vezetői igazolvány nélkül. A külföldre utazó magyar sofőrök okmányait a Magyar Királyi Automobil Club állította ki és a rendőrhatalóság láttamozta. A nemzetközi vezetői igazolvány egy évig volt érvényes. A nemzetközi útiigazolvánnyal külföldről érkező gépjárművek egyébként szabadon közlekedhettek, az okmány egyszerre igazolta a gépjármű és a gépjárművezető megfelelését a hazai szabályoknak.<sup>32</sup>

A távolsági forgalomban közlekedő járóművek vezetőinek és hajtóinak személyazonosításra alkalmas okmányokkal (pl. cselédkönyvvel, adóívvel) is rendelkezniük kellett.<sup>33</sup>

Ahogy napjainkban is, a gépkocsikat elsősorban a rendszám tábla azonosította. A rendszám a legrégebbi közlekedési igazgatási szabályok egyike, hiszen a bérkocsik számmal történő ellátását már I. Lipót is elrendelte 1663-ban.<sup>34</sup> A gépjárművek rendszám táblával történő ellátásának szabályozását a közúti forgalomban résztvevő gépjárművek, pótkocsik megvizsgálása, új rendszámmal, igazoló lappal ellátása s a közlekedésrendészeti egységes szabályzat egyes rendelkezéseinek módosítása tárgyában kiadott 1932. évi belügyi rendelet helyezte új alapokra.<sup>35</sup> A rendelet a közúti forgalomban résztvevő összes gépjárművek megvizsgálása és újbóli nyilvántartásba vétele iránt intézkedett. Ezen megvizsgáláshoz a gépjárművel együtt az illetékes rendőrkapitányságnál be kellett mutatni a gépjármű forgalmi engedélyt, igazoló lapját és igazolni kellett az előirt díjak és adó megfizetését. Ez alkalommal az illető rendőrkapitányság a megvizsgált gépjárművet új rendszámmal és igazoló lappal látta el, a régieket pedig bevonta. A gépjárművekről ezzel új nyilvántartás készült.

Az addigi — elől 9x24 cm, hátul 15x43 cm méretű — rendszám táblákat mind alakjukban, mind tartalmukban megváltoztatta az új jogszabály. A 2 betűből és 5 számból álló azonosító jelet 2 betűre és 3 számra változtatta a könnyebb leolvashatóság érdekében. Az új rendszám táblán lévő első betű az illető gépjárműkerület székhelyét, a második betű pedig a gépjármű minőségét jelezte. Az ország területét 18 gépjármű-kerületre osztották, melyek székhelytelepülései nevének a kezdőbetűi jelölték a rendszámon azt, hogy a gépjármű mely gépjárműkerülethez tartozik.<sup>36</sup>

Mivel a nagy sebességgel haladó járművek rendszámát a külső szemlélő csak rövid ideig látta, az első rendszámon a betűk, a nagyobb méretű és megvilágított hátsó rendszámon a számok voltak az első helyen. A rendszám lehetett fehér alapon fekete vagy fekete alapon fehér kivitelű. A kutatások és előzetes kísérletek alapján a rendszer 25 %-kal növelte a rendszámok helyes leolvasásának valószínűségét.<sup>37</sup>

1933. X. 9-étől csak azok a gépjárművek közlekedhettek közúti forgalomban, amelyek ezen a megvizsgáláson és újbóli nyilvántartásba vételen átestek.<sup>38</sup> Az új rendszám tábla akkor volt hiteles, ha a hátoldalán az „Országos Közlekedésrendészeti Bizottság” felirat látszott és a rajta szereplő számok megegyeztek az alvázsám első karaktereivel. Az elveszített rendszám helyett készített házilagos másolatot csak az elvesztés bejelentéséről szóló hatósági igazolással együtt lehetett elfogadni. A gépjármű-közlekedéssel kapcsolatos valamennyi igazolást a kerületi gépjárműhatóság állította ki, azokat a községi hatóságok által tévedésből vagy tájékozatlanságból kiadott iratok nem pótolták.

A gépkocsi azonosítását szolgálta még az igazoló lap is, amely a kocsiszekrény oldalára volt erősítve egy zárt fémtokban. Ha a tulajdonos személye megváltozott a lapot a hatóság módosította, ezért az ideiglenesen nem volt a helyén. A lap hiánya nem volt szabálytalanság, de további vizsgáldást tett szükségessé. A tehergépkocsikon és pótkocsikon a tulajdonos nevét, foglalkozását és címét fel kellett tüntetni egy a felépítmény jobb oldalra erősített fehér alapon fekete színű táblán.

A gépjármű csak úgy vehetett részt a közúti forgalomban, ha közúti adóbélyeggel volt ellátva a szélvédő jobb oldalán vagy motorkerékpároknál az úgynevezett adótokban. Az adóbélyeg színe az érvényesség szerint változott: az éves piros, a negyedéves fehér, a havi zöld színű volt. A bélyeg hiányát csak az adóbélyeg kiváltáshoz szükséges adóhatósági utalvány ellenében lehetett elfogadni, ellenkező esetben a gépkocsit a községi elöljárósághoz kellett elővezetni. Itt a községi hatóság a rendszám táblát leszerelte, jegyzőkönyvet vett fel és a gépkocsit a legrövidebb úton a telephelyére irányította. Az ettől való eltérés kihágás volt, melyre a csendőr szintén figyelmet fordított.

A forgalmi engedélyt a gépkocsivezető nem volt köteles magánál tartani, azonban ha rendelkezésre állt az ellenőrzéskor, a csendőrnek azt is meg kellett vizsgálnia. Az okmány „Hivatalos

*feljegyzések*” rovatába jegyezték be a szállítható személyek számát vagy tehergépkocsinál a vontatható pótkocsik számát és jellegét.

A rendészeti ellenőrzést ajánlatos volt műszaki ellenőrzéssel is kiegészíteni, ha a csendőr kellően képzett volt az automobilon vonatkozásában. Elsősorban a lámpák működőképességét és a hátsó rendszámot megvilágítását kellett ellenőrizni. Ezen kívül az úgynevezett „mechanikai irányjelző” elhelyezésére és lakott területen kívül a mentődoboz meglétére is ki kellett térni. A tehergépkocsikat és autóbuszokat visszapillantó tükörrel kellett felszerelni. A gumiabroncsok felületének szakadások és folytonossági hiányok nélkül simának kellett lennie.<sup>39</sup>

A fenti ellenőrzések során tapasztalt szabálytalanságok elkövetőit a csendőr figyelmeztette, feljelentette, vagy később<sup>40</sup> – a külföldi példákhoz hasonlóan – helyszíni bírsággal sújtotta.

### **Feladatok közlekedési baleset helyszínén**

Az általános és speciális közlekedésrendészeti feladatok a balesetek kapcsán különültek el leginkább. A gyalogos járőr inkább a helyszín biztosítására, míg a közlekedési járőr főként a felelősség megállapításra és a bizonyítékok rögzítésére koncentrált.

Az általános gyakorlat szerint a baleset helyszínére érkező gyalogos járőr egyik tagja a sebesültekkel foglalkozott, a másik gondoskodott a nyomok megóvásáról és biztosította a helyszínt. A biztosító csendőr kiválasztotta a nézelődők vagy arra közlekedők közül az orvost, más állami alkalmazottat vagy szabadságos katonát, akit segítségnyújtásra hívott fel és adataikat feljegyezte. A tanúk kiválasztása után a csendőr számára érdektelen személyeket el kellett távolítani.<sup>41</sup> Különösen meg kellett akadályozni, hogy a balesetben érintett gépjárművekhez bárki hozzányúljon és megváltoztassa a sebességváltó állását, az irányjelző állapotát vagy megrongálja fontos alkatrészeket és később műszaki hibára hivatkozzon. A súlyosabb sérülteket egy alkalmas járművel a legközelebbi kórházba irányították vagy e célból üzenetet küldtek valakivel az őrre. Ha a sérülések nem voltak súlyosak, akkor hatósági tanúk előtt ki is kellett hallgatni a sérülteket.

Ha közlekedési járőr érkezett a helyszínre vagy vette át az intézkedést, azonnal megkezdte a helyszíni szemlét. Tisztázta, hogy mi változott meg a helyszínen és miért, a talált nyomokat pedig pontosan felmérte és vázlaton ábrázolta. Ez a későbbi helyszínrajz elkészítéséhez volt szükséges.

A helyszín vizsgálatát a baleset tényleges helyszínének 100-500 méteres körzetében kellett elvégezni. A keréknyomok vizsgálata volt az első lépés, melyek irányát, folyamatosságát és mintázatát szemlélték meg. Ezt minél előbb el kellett végezni, mivel a forgalom továbbhaladásával ezek a nyomok megsemmisültek. A keréknyomokat a szakirodalom gurulási, fékezési, csúszási (farolási), és ütközési nyomokként különböztette meg. A keréknyomokat a baleset helyszínétől 50-100 méteres távolságig vizsgálták meg, hogy a gépkocsik mozgására és sebességére következtetni tudjanak.

A balesetben részes járművek vezetőinek és utasainak kikérdezése volt a következő lépés, ha azt állapotuk megengedte. Fontos volt a személyi adatok és a sérülések pontos rögzítése későbbi orvosi bizonyítvány beszerzése céljából. Ezt követte a tanúk kihallgatása, melyet azon a helyen kellett végrehajtani, ahol a baleset idején tartózkodtak. A kikérdezés alkalmával tanú jelenléte volt szükséges, mivel a csendőr jegyzőkönyvet nem vett fel. A helyszíni kihallgatást azért tartották fontosnak, mert így az élmény még friss volt és a felelősség szempontjából érdekelt személyek sem tudták befolyásolni a vallomásokat. Minden tanút minden jármű, személy és más tanú helyzetére és valamennyi külső körülményre vonatkozóan ki kellett kérdezni. A tanúk elmondása alapján meg kellett állapítani a jármű sebességét is, amely egy adott tereptárgytól a baleset helyszínéig tartó útszakasz megtételének idején alapult. A sebességet a járőr valószínűsítette a jármű tanú általi észlelésének helye és a balesetig történt eseményekhez szükséges idő alapján. Például a tanú 500 méterre látta meg a gépkocsit egy fa mellett és a baleset bekövetkezéséig 20 lépést tett meg. Ha a lépései tempóját a járőrnek bemutatta kiderült, hogy 25 lépést átlagosan fél perc alatt tett meg. Az időre vonatkozó kérdéseket a tanú személyiségéhez igazították, vagyis tisztázták, hogy a kérdéses időszakban mit mondott, honnan hová haladt, hányat szívott a pipájából, stb. A járőr ebből valószínűsítette a járművek sebességét. Természetesen a sértett és gyanúsított felet is kikérdezte a fentiekre, akiknek a járművek sebességére vonatkozó nyilatkozatait a fentiek tükrében vizsgálta meg.

Ha gyanú volt arra, hogy a balesetet okozó jármű vezetője ittas volt, annak fokát orvossal meg kellett állapítani és erről bizonyítványt kérni. Ha a vezető ittasnak bizonyult, akkor az elindulása helyétől a balesetig megtett útját teljes hosszában be kellett járni, az ennek során történt eseményeket és tapasztalható körülményeket fel kellett deríteni. A kódex 4. § 1. pontja szerint nem vezethetett járművet, aki alkoholt fogyasztott, így Olaszország után második európai államként hazánkban is tiltottá vált az ittas vezetés. Ha a csendőr ittas személyt ért tetten gépjárművezetés közben, azt a

csendőrségi szolgálati szabályzatának 312. pont 11. vagy 12. alpontja szerint, mint személy- és vagyonbiztonságra veszélyes egyént elfogta.<sup>42</sup>

A korabeli szakirodalom komolyan foglalkozott a baleseti okokkal és azok minél körültekintőbb helyszíni megállapításával. Elsődleges baleseti okként számoltak a „pneumatik kilyukadásával”, vagyis a durrrdefekttel, a gépjárművezető nem megfelelő reakcióidejével és tapasztalatlanságával, valamint az ittas járművezetéssel. A további okok között a közlekedési szabályok súlyos megszegése, a gyorsajtás és a sportszenvedély is megjelent.<sup>43</sup>

A műszaki jellegű kiváltó okok vizsgálatához elengedhetetlen volt a járművek működésének és hibáinak, valamint a különböző felépítmények viselkedésének ismerete az ütközés során. Az autó szerkezetét, főként pedig kormányberendezését szakértővel kellett megvizsgáltatni, ha a csendőr nem tudta megállapítani, hogy az helyesen működött-e. Vizsgálni kellett, hogy a jármű karbantartottsága és felszerelése szabályszerű volt-e és megterhelése is a megengedett értéken belül volt-e. A balesetet okozó gépkocsivezetőtől a betétlapot el kellett venni és a feljelentéshez csatolni.<sup>44</sup>

Ha a balesetet külső hatás, pl. kődobálás okozta azt is meg kellett állapítani, hogy a követ dobó személy hol állt és ezt a helyszínrajzon is jelölni kellett.

Ha valamely gépkocsi tulajdonosának nevét meg akarták állapítani a rendszám alapján, akkor 08.00 és 20.00 óra között a Budapesti Főkapitányság Közigazgatási Osztályát kellett megkeresni a 109-48 telefonszámon. Ha a baleset halált vagy súlyos testi sértést okozott, akkor azt a Btk.<sup>45</sup> 291. § vagy 310 § szerint kellett minősíteni, könnyű sérülés esetén a Kbt.<sup>46</sup> 92-125. § szerinti kihágás miatt kellett eljárni.<sup>47</sup>

A közúti balesetekről készített feljelentések mellé csatolni kellett a sértett orvosi bizonyítványait, könnyű testi sértés esetén a nyilatkozatot, az ittas okozó orvosi bizonyítványát, erkölcsi és vagyoni bizonyítványt, a fiatalok okozó születési anyakönyvi kivonatát, a helyszínrajzot, valamint a betétlapot.<sup>48</sup>

Gyalogosok elütésénél (gázolásnál) a sértett testén is keresték a kocsí által hagyott nyomokat, hogy megtudják, a jármű melyik része érintkezett a személlyel. A baleset környezetében és a műtárgyakon gumikenődések, olajnyomokat, üvegcserepeket és vérnyomokat kerestek, melyek helyét pontosan feljegyezték. A későbbi eljáráshoz rögzíteni kellett a látási viszonyokat, időjárást, hőmérsékletet, az úttest állapotát és szélességét is.<sup>49</sup>

A csendőrség szolgálati szabályzatának 463. pontja szerint minden baleset helyszínéről helyszínrajzot kellett készíteni. A vázlatnak meg kellett felelnie a testület szolgálati szabályzata 12. mellékletének és abból az utat, a tereptárgyakat, a balesettel kapcsolatos nyomokat és tárgyakat, az egyes személyek elhelyezkedését pontosan fel kellett ismerni.<sup>50</sup> A helyszínrajzzal kapcsolatban három alapvető követelményt fogalmaztak meg: egyszerű legyen, vagyis csak a legszükségesebb tereptárgyakat tartalmazza, világos legyen, vagyis külső szemlélő is el tudja képzelni a történetet, és áttekinthető legyen, vagyis a világtájakat, távolságokat és a vázlat léptékét fel kellett tüntetni rajta. A vázlat elkészítéséhez az őr 1 : 75 000 arányú munkatérképe szolgált alapul, melynek megfelelő részletéről a csendőr kivonatot rajzolt. Mivel a baleseteknél apró tárgyak vagy alkatrészek elhelyezkedése is fontos volt, az 1 : 2 500 vagy még kisebb méretarányú vázlatok voltak a legjobban használhatók. Ha az esemény két település közötti úton következett be, akkor célszerű volt egy vázlaton két arányt alkalmazni, például a települések közötti útszakaszt 1 : 2 500 arányban ábrázolni, de a baleset konkrét helyét középen kiemelve sokkal részletesebben 1 cm = 10 lépés arányban. A távolságokat méterben vagy lépésben kellett megadni. A fontos tárgyakat méreten felüli arányban kellett ábrázolni és megjegyzést fűzni hozzájuk. A sérültek vagy halálos áldozatok pontos helyén túl a testhelyzetet is ábrázolni kellett egyszerű pálcikarajzokkal, melyekhez a jelmagyarázatban megjegyzést fűzhetek. A jelmagyarázatot bonyolultabb esetekben a vázlat egyes elemeinek számozása vagy egyéb megjelölése után is össze lehetett állítani.<sup>51</sup> Az ekkor bevezetett egyezményes jelek és alkalmazott jelzések, valamint a helyszínrajz elkészítésének gyakorlati lépései napjainkig alig változtak.

Összességében elmondható, hogy a Magyar Királyi Csendőrség közlekedésrendészeti szolgálati ága megfelelt a vele szemben támasztott szervezeti és társadalmi elvárásoknak és sikerrel tette biztonságosabbá a közúti közlekedést hazánk vidéki útjain. Az 1920-as évek végére egyre nagyobb számban megjelenő gépi meghajtású járművek ellenőrzése fokozódó rendészeti igényt fogalmazott meg, melyet a csendőrség hangsúlyos szerepvállalással elégített ki. A közlekedési szolgálati ág a szervezet sokrétű feladatkörébe illeszkedve tette központilag szervezetté a közúti forgalom ellenőrzését és tevékenysége nyomán olyan eljárásrendek és szakmai alapelvek fogalmazódtak meg, melyek napjainkig fellelhetők a közlekedési balesetek helyszínén foganatosított intézkedésekben.



Jegyzetek:<sup>1</sup> 1890/I.tc.107.§ a)<sup>2</sup> 57 000/1910. (IV. 29.) BM.r.<sup>3</sup> 1929/XXXII.tc<sup>4</sup> 250 000/1929. (VIII. 8.) BM.r.<sup>5</sup> 300 166/1927. (XI. 8.) BM.kr. ; 81 161/1929.BM.r. ; 1879/XL.tc. (Kbtk.) 112. §<sup>6</sup> ÉLTHES: 46.p.

<sup>7</sup> A Gergely-féle autótérkép az ország útjait három csoportba sorolta: I. alépítménnyel ellátott műút, II. alépítménnyel el nem látott műút, III. ki nem épített főbb út, amelyen a községek egymás közötti forgalma bonyolódott.

FÁBRY

<sup>8</sup> TOLDI: 306.p. 1933-as adat.<sup>9</sup> FODOR II. rész 665.p.<sup>10</sup> Loc.cit. I. rész<sup>11</sup> Loc.cit. I. rész 637.p.<sup>12</sup> Loc.cit. II rész 611.p. ; SZLADEK I. rész<sup>13</sup> Loc.cit. II. rész 665.p.<sup>14</sup> KUT-1937.<sup>15</sup> FODOR: op.cit. I. rész 637.p.<sup>16</sup> PARÁDI: A Magyar Királyi Csendőrség szervezete. ; PARÁDI: *A magyar rendvédelem története.*<sup>17</sup> REKTOR 178-179.p.<sup>18</sup> KONTRA: A közlekedési csendőrség két utolsó esztendeje.<sup>19</sup> REKTOR: 204.p.<sup>20</sup> HEGEDŰS: 89.p.<sup>21</sup> KAISER<sup>22</sup> FODOR: op.cit. II. rész 666.p.<sup>23</sup> PARÁDI: A Magyar Királyi Csendőrség szervezete. op.cit.<sup>24</sup> ARTNER – PARÁDI – ZEIDLER: 24.p.<sup>25</sup> SZLADEK I. rész<sup>26</sup> Loc.cit. II. rész<sup>27</sup> KONTRA: A közlekedési csendőrségről.<sup>28</sup> KONTRA: A közlekedési csendőrség két utolsó esztendeje. 171.p. 1940-1941. évi adatok alapján.<sup>29</sup> Loc.cit.<sup>30</sup> Utitárs: 171.p.<sup>31</sup> KOVÁCS-BUNA: 762.p.<sup>32</sup> ÉLTHES: op.cit. 45 p.<sup>33</sup> 261 340/1929. (XII. 21.) BM.kr. ; Utitárs: op.cit.<sup>34</sup> AMANT<sup>35</sup> 127 000/1932. (XI. 28.) BM.r.

<sup>36</sup> A gépjárműkerületek székhelyei a következők voltak: Budapest., Budapesti kerület, Debrecen, Eger, Győr, Gyula, Jászberény, Kaposvár, Kecskemét, Miskolc, Nagykanizsa, Nyíregyháza, Pécs, Sopron, Szeged, Székesfehérvár, Szolnok, Szombathely.

TOLDI: op.cit.

<sup>37</sup> Loc.cit. 305.p.<sup>38</sup> KRISTON<sup>39</sup> Utitárs: op.cit.<sup>40</sup> 1938./III.tc.<sup>41</sup> GÁL: 18.p.<sup>42</sup> BALOGH: I. rész 317.p.<sup>43</sup> Loc.cit. I. rész<sup>44</sup> A betétlap mintáját az 74 130/1928. (VI. 12.) KM.kr. vezette be<sup>45</sup> 1878/V.tc.<sup>46</sup> 1879/XL.tc.<sup>47</sup> BALOGH: op.cit. II. rész<sup>48</sup> 247 932/1929. (I. 18.) BM.kr.<sup>49</sup> KONTRA: A közlekedési balesetek helyszínelése.<sup>50</sup> SZUT-1927.<sup>51</sup> REVICZKY

*A jegyzetekben alkalmazott rövidítések:***MONOGRÁFIÁK ÉS KISMONOGRÁFIÁK ÉS HASONLÓ JELLEGŰ KÖTETEK**

- GÁL — GÁL Dániel: *Helyszini eljárás*. Szombathely, 1939, Martineum. 238 p.
- KAISER — KAISER Ferenc: *A Magyar Királyi Csendőrség története a két világháború között*. Pécs, 2002, Pro Pannónia Kiadó Alapítvány. 175 p. HU-ISBN 963 9079 82 0. /Pannónia Könyvek/ HU-ISSN 0237-4277.
- PARÁDI: *A magyar rendvédelem története*. — PARÁDI József et. al. (szerk.): *A magyar rendvédelem története*. Budapest, 1995, Tipico Design Kft. 317 p. HU-ISBN 963 04 6215 X.
- REKTOR — REKTOR Béla: *A Magyar Királyi Csendőrség oknyomozó története*. Cleveland OHIO USA, 1980, Árpád Könyvkiadó Vállalat. 552 p. USA-ISBN 0 934214 01 8.

**TANULMÁNYOK**

- ARTNER – PARÁDI – ZEIDLER — ARTNER Ramóna – PARÁDI József – ZEIDLER Sándor: A Magyar Királyi Csendőrség légi, vízi, vasúti és közlekedési szakszolgálati ágai, *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXIII.évf. (2013) 27-28-29-30.sz. 23-39.p. HU-ISSN 1216-6774.
- HEGEDŰS — HEGEDŰS Ernő: A Magyar Királyi Csendőrség harc- és gépjárművei. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXIII.évf. (2013) 27-28-29-30.sz. 89-100.p. HU-ISSN 1216-6774.
- PARÁDI: A Magyar Királyi Csendőrség szervezete. — PARÁDI József: A Magyar Királyi Csendőrség szervezete. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii 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 magyar rendvédelem-történeti tudományos konferenciasorozatnak „*Csendőrség Ausztria-Magyarországon, illetve Ausztriában és Magyarországon 1849-2005.*” című XXIV. konferenciáján. A tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.

**CIKKEK**

- AMANT — AMANT Zoltán: A közlekedési rend első nyomai, *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf. (1931) 8.sz. 210-211.p.
- BALOGH — BALOGH Béla: Gépjárműbalesetek okai és azok nyomozása. *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf. (1931) 12.sz. 314-319.p. I.rész. *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf. (1931) 13.sz. 346-351.p. II.rész.
- ÉLTHES — ÉLTHES Gyula: A közlekedés új rendje. *Csendőrségi Lapok*, XX.évf. (1930) 2.sz. 44-47.p.
- FÁBRY — FÁBRY György: Kerékpáros közlekedési szolgálat. *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf. (1931) 24.sz. 658-661.p.
- FODOR — FODOR Sándor: Gépjárművek a csendőrségnél. *Csendőrségi Lapok*, XXXII.évf. (1942) 20.sz. 635-637.p. I. rész. *Csendőrségi Lapok*, XXXII.évf. (1942) 21.sz. 665-667.p. II. rész.
- KONTRA: A közlekedési csendőrség két utolsó esztendeje. — KONTRA Kálmán: A közlekedési csendőrség két utolsó esztendeje. *Csendőrségi Lapok*, XXXII.évf. (1942) 6.sz. 170-173.p.
- KONTRA: A közlekedési csendőrségről. — KONTRA Kálmán: A közlekedési csendőrségről. *Csendőrségi Lapok*, XXX.évf. (1940) 13.sz. 426-431.p.
- KONTRA: A közlekedési balesetek helyszínelése. — KONTRA Kálmán: A közlekedési balesetek helyszínelése. *Csendőrségi Lapok*, XXIV.évf. (1934.) 5.sz. 130-134.p.
- KOVÁCS-BUNA — KOVÁCS-BUNA Károly: Hogyan kell ellenőrizni az álló gépjárműveket és azok utasait? *Csendőrségi Lapok*, XXIII.évf. (1933) 24.sz. 758-764.p.
- KRISTON — KRISTON György: A gépjárművek ellenőrzése. *Csendőrségi Lapok*, XXIII.évf. (1933) 20.sz. 631-632.p.
- REVICZKY — revisnyei REVICZKY Zsigmond: Helyszínrajzok készítése. *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf. (1931) 21. sz. 585-588.p.
- SZLADEK — SZLADEK Barna: A közlekedési csendőrség. *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf (1931) 21.sz. 581-584.p. I.rész. *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf (1931) 22.sz. 609-613.p. II.rész.

- TOLDI — TOLDI Árpád: Az autó-rendszámabláról. *Csendőrségi Lapok*, XXIII.évf. (1933) 10.sz. 302-308.p.
- Utítárs — Utítárs: János gazda utazása a közlekedési kódex körül. *Csendőrségi Lapok*, XXV.évf. (1935) 6.sz. 170-177.p.
- SZABÁLYZATOK**
- SZUT-1927 — *Szervezeti és szolgálati utasítás a Magyar Királyi Csendőrség számára.* Budapest, 1927, Pallas. 387 p.
- KUT-1937. — *Szolgálati utasítás a közlekedési csendőrség számára. (Tervezet.)* Budapest, 1937, s.n. 50 p.
- TÖRVÉNYEK**
- 1878/V.tc. — 1878/V.tc. a magyar büntetőtörvénykönyv a büntettekről és vétségekről.
- 1879/XL.tc. — 1879/XL.tc. a magyar büntetőtörvénykönyv a kihágásokról.
- 1890/I.tc. — 1890/I.tc. a közutakról és vámokról.
- 1929/XXXII.tc. — 1929/XXXII.tc. a közúti közlekedés szabályozása tárgyában 1926. évi április hó 24-én Párisban aláírt nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről.
- 1938/III.tc. — 1938/III.tc. a rendőri büntetőbíráskodás körébe utalt egyes kihágások tettenért elkövetőinek a helyszínen való megbírságolásáról.
- RENDELETEK**
- 57 000/1910. (IV. 29.) BM.r. — 57 000/1910. (IV. 29.) BM.r. a gépjárművek közúti forgalmáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, XLIV. évf. (1910) 235-260.p.
- 300 166/1927. (XI. 8.) BM.kr. — 300 166/1927. (XI. 8.) BM.kr. a vasúti pályán a gyalogközlekedés megakadályozásáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXI. évf. (1927) 2331-2332.p.
- 74 130/1928. (VI. 12.) KM.kr. — 74 130/1928. (VI. 12.) KM.kr. a gépjárművezetői igazolványok mintájának módosítása tárgyában. *Csendőrségi Közlöny*, XIII. évf. (1928) 14. sz. 121-122.p.
- 81 161/1929. BM.r. — 81 161/1929. BM.r. az előcsengetős vasúti vonósorompóknál, valamint helyi érdekű és mellékvasúton a „Vigyázz, ha jön a vonat”, illetőleg „Állj, ha vonat jön” szövegű intőablakkal ellátott sorompó nélküli vasúti útátjáróknál a közönség részéről követendő eljárásról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXIII. évf. (1929) 461-462.p.
- 247 932/1929. (I. 18.) BM.kr. — 247 932/1929. (I. 18.) BM.kr. a közlekedési balesetek bejelentésénél követendő eljárás tárgyában. *Csendőrségi Közlöny*, XIV.évf. (1929) 4.sz. 28.p.
- 250 000/1929. (VIII. 8.) BM.r. — 250 000/1929. (VIII. 8.) BM.r.a közúti közlekedés rendjének és a közúton a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXIII. évf. (1929) 1278-1384.p.
- 261 340/1929. (XII. 21.) BM.kr. — 261 340/1929. (XII. 21.) BM.kr. a közúti közlekedésrendészeti szabályzat némely rendelkezésének értelmezéséről. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXIII. évf. (1929) 1516-1517.p.
- 127 000/1932. (XI. 28.) BM.r. — 127 000/1932. (XI. 28.) BM.r. a közúti forgalomban résztvevő gépjárművek, pótkocsik megvizsgálása, új rendszámmal, igazolólappal ellátása s a közlekedésrendészeti egységes szabályzat egyes rendelkezéseinek módosítása tárgyában. *Csendőrségi Közlöny*, XVIII.évf. (1933) 1.sz. 15-21.p.

Mellékletek jegyzéke:

- I.sz. melléklet  
A közlekedési csendőrség számára rendszeresített Méray típusú oldalkocsis motorkerékpár.
- II.sz. melléklet  
Kistollforgós Bocskay sapka.
- III.sz. melléklet  
A közlekedési csendőrség számára rendszeresített Fiat Balilla típusú járőr gépkocsi.
- IV.sz. melléklet  
A közlekedési csendőrség számára rendszeresített Steyer Puch típusú járőr gépkocsi.
- V.sz. melléklet  
A vízi csendőrség szolgálati hajója.

*A közlekedési csendőrség számára rendszeresített Méray típusú oldalkocsis motorkerékpár.*

I.sz. melléklet



Forrás ! [www.csendor.com](http://www.csendor.com)

*Kistollforgós Bocskay sapka.*

II.sz. melléklet



Forrás ! - *Csendőrségi Lapok*, XXXIII.évf. (1943) 19.sz. 583.p.  
- 802 355/1943.HM.kr. az új szemernyős csendőrségi tábori sapka viselési módjának szabályozásáról.  
*Csendőrségi Közlöny*, (1943) 33.sz.

III.sz. melléklet

*A közlekedési csendőrség számára rendszeresített Fiat Balilla típusú járőr gépkocsi.*



**Forrás !** [www.csendor.com](http://www.csendor.com)

IV.sz. melléklet

*A közlekedési csendőrség számára rendszeresített Steyer Puch típusú járőr gépkocsi.*



**Forrás !** [www.csendor.com](http://www.csendor.com)

*A vízi csendőrség szolgálati hajója.*

*V.sz. melléklet*



**Forrás !** [www.csendor.com](http://www.csendor.com)