

A Magyar Királyi Csendőrség vasútrendészeti feladatai 1940 előtt

VEDÓ Attila¹

A 19. század második felében és a 20. század első évtizedeiben a vasút egyértelműen a vidéki Magyarország látképéhez tartozott éppúgy, mint a gyalogosan vagy lóháton járőröző csendőr. A vasúti közlekedés megjelenésével és elterjedésével szinte egyidőben jelentek meg az infrastruktúrát, az utasokat vagy a szállított árut veszélyeztető közbiztonsági fenyegető hatások, a vidék közbiztonságáért általánosan felelős Magyar Királyi Csendőrség szervezetében azonban 1940-ig nem jött létre erre specializálódott szolgálati ág. A testület történetével foglalkozó szakirodalom szintén a vasúti csendőrség felállításának fenti dátumától eredezteti a vasútrendészeti feladatokat, míg a korábbi időszak hasonló tevékenységeit tudományos igényű feldolgozás még nem érintette. Tanulmányom a századforduló körüli évtizedek vidéki életképének két markáns elemét, a vasút és a csendőr kapcsolatát vizsgálja szabályozási és szervezeti szempontból.

Kulcsszavak: Magyar Királyi Csendőrség, vasútrendészet, vasúti bűncselekmények

1. Vasútrendészet Magyarországon 1919 előtt

A 19. század második felében világszerte dinamikusan fejlődő vasúti közlekedés számos rendészeti kihívást tartogatott a korszak közbiztonsági szerveinek.² A magyar vasút kiegészést követő „aranykorát” szintén beárnyékolta az utasokat és árukat fenyegető közrendi veszélyek, és bár ezek nem öltöttek az Amerikai Egyesült Államok nyugati részében tapasztalt méreteket, mégis sajátos fejlődésre kényszerítették a hazai fegyveres őrtestületeket. A vasút egyre inkább a magyar vidék látképének része lett, így a közlekedési eszközzel kapcsolatos közbiztonsági problémák kezelését elsősorban e területek rendjének fenntartásáért felelős testülettől, az 1881-től országosan is megszervezett Magyar Királyi Csendőrségtől váránk. A testület vasútrendészettel kapcsolatos intézményesített reakcióira azonban látszólag csak később, a vasúti csendőrség – mint mai értelemben vett szolgálati ágának – létrehozásakor került sor. Ez annál is inkább meglepő, mivel a testület

¹ Vedó Attila r. őrnagy, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar Határrendészeti Tanszék, egyetemi tanársegéd.

Attila Vedó Police Major, University of Public Service Faculty of Law Enforcement, Assistant Lecturer. E-mail: vedo.attila@uni-nke.hu

² Sallai János: *A magyar rendészet története*. Budapest, Rendőrség Tudományos Tanácsa, 2019. 20.

fejlődése során rugalmasan reagált a modern technológiák, az „automobilizmus” és a rádiótávközlés megjelenésére. E kettősség motivált a téma részletesebb vizsgálatára és a testület korai vasútrendészeti feladatainak feltárására. A csendőrséggel foglalkozó szakirodalom a feladatrendszert hagyományosan a vasúti csendőrség 1940-ben történt megszervezésétől eredezteti,³ azonban kutatásom során ennek fontos és bőséges tapasztalatokat nyújtó előzményeit is feltártam.

A vasút elődjének a 16. században megjelent, fa nyompályán közlekedő kocsik tekinthetők, amelyekkel elindult a kötött pályán mozgó eszköz története.⁴ Az első gőzvontatású vasutat 1825-ben Stockton és Darlington között adták át a forgalomnak. A vasút fejlődése Magyarországon is viszonylag korán megindult: 1827-ben az ország nádora, József főherceg engedélyt adott a Palmer–Bodmer rendszerű, Pest–Szolnok–Debrecen között tervezett lóvontatású lebegővasút 7,4 km hosszú (Pest–Kőbánya) első szakaszának építésére. 1836-ban az országgyűlés elfogadta az első magyar vasúti törvényt,⁵ amely a vasútépítéshez szükséges földterületek kisajátítását szabályozta. A magyar forradalom és szabadságharc leverése után a vasutak az Osztrák Államvasút tulajdonába kerültek, és e kincstári vállalat volt a fő építető és üzemeltető egészen 1855-ig. 1851. november 16-án életbe lépett a hazánk területén is érvényes vasút-üzleti rendtartás, amely tartalmazta a vasutak építésével és engedélyezésével kapcsolatos szabályokat. A kiegyezés a vasút fejlődése terén is új helyzetet teremtett, mivel a téma az osztrák szándék ellenére nem került az Osztrák–Magyar Monarchia közös ügyeinek körébe. Már 1867-ben megkezdték a Vasúti és Gőzhajózási Főfelügyelőség ideiglenes szervezését, majd 1868-ban felállították a Vasútépítészeti Igazgatóságot.

1868 szeptemberére létrehozták a Magyar Királyi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség végleges szervezetét, amely mind az állami, mind a magánvállalati üzemeltetésben levő vasutak felügyeletét ellátta. A kiegyezést követően megsokasodott a vasúttársaságok száma is. Ekkor alakult meg a Magyar Királyi Államvasutak,⁶ így Magyarország is csatlakozott a Nyugat-Európában már virágzó szabad vasúti fejlődéshez.⁷

A kiegyezés után, a szabadságharc utáni uralkodói retorziók fontos eszközének számító gyűlölt császári zsandárság magyarországi ezredeinek kivonásával előállt közbiztonsági helyzetben a decentralizált szervezésű vármegyei rendőri közegek (pandúrok) nem tudták garantálni az utazás biztonságát. A vonatok az Alföldön egyre nagyobb méreteket öltö „betyárvilág” célpontjaivá váltak. Kistelek közelében Rózsa Sándor és társai 1868. november 18-án elhíresült vonatrablást hajtottak végre,

³ Parádi József: *A Magyar Királyi Csendőrség. Az első magyar polgári, központosított, közbiztonsági őrtestület 1881–1945.* Budapest, Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság, 2012. 99.

⁴ Zelovich Kornél: *A magyar vasutak története.* Budapest, Németh József Technikai Könyvkereskedése, 1925. 10–11.

⁵ 1836. évi XXV. tc. az Ország közjövát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról.

⁶ Csiba József – Koltai Mariann – Mezei István (szerk.): *A 125 éves MÁV 1868–1993.* Budapest, MÁV Rt. Vezérigazgatósága, 1993. 19.

⁷ Hegedűs Lóránt (szerk.): *A mai világ képe III. – Gazdasági élet.* Budapest, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, 1938. 320.

amely közvetlenül járult hozzá a szegedi királyi biztosság felállításához és a betyárvilág teljes felszámolásához.⁸

A vonatrablások jelensége korábban sem volt ismeretlen a magyar vasutakon, azonban az 1850-es és 1860-as években a felbukkanó rablóbandákat a zsandárság bevetésével hamar felszámolták. A veszélyeztetett vonalakon közlekedő szerelvényeken időszakosan, de akár állandóan is zsandárok tartózkodtak. A vonatok elleni támadásoktól eltekintve érdekes módon még mindig a vasút volt a legbiztonságosabb utazási mód a szabadságharc leverését követően megrendült közbiztonságú vidékeken, így például pont a betyárok tevékenysége serkentette a kecskeméti vasútvonal építését.⁹

1868-ban rendkívüli rendszabályokat léptettek életbe. Ferenc József és Albrecht herceg utasításai alapján éppen Kecskemét lett a központja annak a műveletnek, amelyben egy zsandár-szakaszzparancsnokság működött a szegedi dragonyos ezred alárendeltségében, a „Tisza-Duna közti némely alsóbb vidéken garázdálkodó rablók által veszélyeztetett” szegedi vasútvonal megvédésére.¹⁰ Őszre a helyzet javulása miatt a rendkívüli intézkedéseket visszavonták, így a rend fenntartása a továbbiakban a vármegyei pandúrokra hárult. A közbiztonsági közegeknek csak a vasúti személyzettel történő szoros együttműködéssel lett volna esélye a hatékony fellépésre, de ehelyett sokszor kerültek velük összeütközésbe.

A vasutakon a fővonalak kiépüléséig tartó első korszakban (1880–1884-ig) a két alapfunkció (teher- és személyszállítás) hamar megjelent, de az első primátusa elvitathatatlan volt.¹¹ Ezzel együtt már a 19. század végén egyre többen választották az új közlekedési eszközt, hogy eljussanak egy-egy fürdőhelyre, így bevezették a nyaraló- és fürdőhelyekre szóló vasúti kedvezményeket.¹²

A vasút polgári fejlődésével párhuzamosan a közlekedési eszköz katonai jelentőségét is felismerték. Már a kezdeti szabályozások is kiemelték, hogy háború esetén a vasút elsődlegesen katonai célokat szolgált. A közös hadseregben 1870-ben tábori vasúti csapatokat állítottak fel. Az 1873-ban pontosított hadrend 15 ilyen alakulatot rendszeresített, amelyek közül békében öt működött.¹³ A vasút egyre nagyobb szerepet játszott a katonai műveletek során. Az I. világháborút megelőzően a háborús vasútbiztosításra külön intézkedtek a mozgósítási tervek. A vasútbiztosítási feladatok központi szervei a szállításvezetőségek, végrehajtó szervei a vonal- és pályaudvar-parancsnokságok, valamint ezek kikülönített őrségei voltak. A vasúti áruk biztosítása is feladatukat képezte volna, de ezt részben szervezési, részben

⁸ Csapó Csaba: *Ráday Gedeon és a szegedi királyi biztosság*. Budapest, Pro Pannonia Kiadói Alapítvány, 2007.

⁹ Veszlekáné Gémes Eszter: *Történetek Rúza Sándorról*. Budapest, RTV-Minerva, 1981. 200.

¹⁰ Gidó Csaba: Vasútállomás, mint a város kapuja. Marosvásárhely és a Magyar Keleti Vasút. In Bodnár Erzsébet – Demeter Gábor (szerk.): *Tradíció és modernizáció a XVIII–XX. században*. Budapest, Hungarovox, 2008. 124–134.

¹¹ Horváth Csaba Sándor: A vasút funkciói és társadalmi, gazdasági hatásai Magyarországon 1920-ig. *Közlekedéstudományi Szemle*, 67. (2017), 4. 52–59.

¹² Kósa László: *Fürdőélet a Monarchiában*. Budapest, Holnap, 1999. 92.

¹³ Elmélkedések tábori vasúti csapataink szolgálatképessége felett. *Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 8. (1877), 31. 246.

szakképzettségi hiányosságok miatt nem tudták ellátni.¹⁴ Ez a háború végére súlyos problémává vált, és míg a vasútbiztosítás tervezése alapvetően nem változott a II. világháborút megelőzően készített biztosítási tervekben sem, addig a szállítmányok biztosítására az emlékezetes negatív tapasztalatok nyomán sokkal nagyobb gondot fordított a magyar hadvezetés.

Az egyre komplexebben szabályozott vasút feletti felügyelet gyakorlására létrehozott polgári hatóságok is folyamatos átszervezéseken, szervezet-korszerűsítéseken estek át. 1881. január 1-jétől a Vasúti Főfelügyelőség a Közmunka- és Közlekedésügyi, majd a Kereskedelemügyi Minisztérium szervezeteként működik, majd 1906-tól Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség néven ismét önálló hatósággá vált.¹⁵

A vasút feletti szakmai felügyelet mellett azonban az üzemvitel biztosítása, az utazás biztonságának fenntartása, valamint az egyre sokasodó rendszabályok betartatása a közbiztonsági testületek részéről is alkalmazkodást és fejlődést kívánt meg. A vonatrablások visszaszorításával is számos negatív, a vasúttal közvetlenül összefüggő közbiztonsági kihívással kellett megbirkózni az 1881 után immár országosan is megszervezett Magyar Királyi Csendőrségnek.¹⁶ A testület alapját képező erdélyi csendőrség már a kiegyezés után is hozott létre speciális szervezeti elemeket a vasúthoz kapcsolódóan. Egy kitüntetett csendőr altiszt életútjának leírásában fontosabb szolgálati feladatként jelenik meg, hogy 1869–1873. között az erdélyi vasútépítések során a munkások közötti rendfenntartás és a vasúti közlekedés rendjének fenntartása céljából Stana és Pusztaszentmiklós községekben létrehozott különítményekben teljesített szolgálatot.¹⁷

Erre azért is szükség volt, mert a vasútépítéshez a rossz munkakörülmények, rendkívüli megpróbáltatások, járványok miatt, illetve ellenérdekeltségekhez fűződően (sikkasztások, erdőirtások stb.) több munkabaleset, konfliktus, rongálás kapcsolódott a későbbiekben is, amelyekre a közbiztonsági szerveknek reagálniuk kellett.¹⁸

Jelentős konfliktusokkal és perekkel jártak az építések idején a kisajátítások¹⁹ és egyéb földügyek, valamint a munkások rongálásai, terménydezmálásai. A széles körű infrastruktúrával rendelkező vasúttársaságok a lopásokra szakosodott bűnözői csoportok, alkalmi tolvajok és céltalan rongálók célpontjává is váltak. A vasúti rongálásokat szigorúan büntették, már az enyhébb vétségek is egyhavi elzárással, pénzbírsággal, sőt súlyosabb esetekben (tetemes anyagi kár vagy haláleset bekövetkezése esetén) akár életfogytig tartó szabadságvesztéssel, ha pedig ezt „a tettes előre

¹⁴ Pinczés Zoltán: A vasútbiztosítás. I. rész. *Csendőrségi Lapok*, 15. (1925), 21. 400–402.

¹⁵ Ebben a formában működik tovább 1932. március 1-jei megszűnéséig. Ezt követően hatáskörét áthelyezik a Kereskedelemügyi Minisztériumba.

¹⁶ Deák József: A polgári magyar állam rendvédelmi sajtója 1867–1944. In Parádi Ákos (szerk.): *Ünnepi tanulmányok Parádi József 65. születésnapja tiszteletére*. Budapest, Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság, 2015. 69.

¹⁷ Schnorrrer Károly cső. őrm. kitüntetése. *Zsebkönyv a Magyar Királyi Csendőrség számára*, 10. (1896). 1. 120.

¹⁸ Frisnyák Zsuzsa: *Volt egyszer egy vasút...* Budapest, Indóház, 2009. 56–77.

¹⁹ Szabó Eszter: A csallóközi vasút története a kezdetektől 1918-ig. *Fórum Társadalomtudományi Szemle*, 4. (2002), 4. 97–122.

láthatta”, úgy az halállal volt büntetendő. Hagyományos rongálási formának számítottak a sínre tett kövek, gerendák, de felütötte fejét a számos súlyos balesetet okozó vonatdobálás is.

A vasutat keresztező vagy a vaspályával párhuzamos közlekedésre, állatok hajtására vagy tűzrendészeti szabályokra vonatkozó jogszabályi tiltásokat eleinte többször, évi rendszerességgel meg kellett ismételni, ami a lakosság nehézkes megszokását jelzi. Vaspályán vagy azon keresztül közlekedni és azt bármiképp rongálni már az építés idejében is szigorúan tilos volt.²⁰

Sokan vélekedtek úgy, hogy a vasútépítés költségei sohasem térülnek meg, és a fuvarosok, hajósok, területtulajdonosok tiltakozásokat is szerveztek.²¹ Néhol előfordult, hogy a munka nélkül maradt fuvarosok konfliktusba is keveredtek a vonatok utasaival: Nyíregyháza utcáin például a fuvarosok agresszíven rángatták és leköpték a vonatot választó utasokat.²² Másutt merényletet is terveztek helyi fuvarosok és parasztek a vasút és dolgozói ellen.²³ A korszakban a hasonló ellenállás a szomszédos országokban sem volt ritka: a hajósok például Ausztria több vasútvonalán is rendszeresen felszedték a sín pályát.

A vasút biztonságát azonban nem csak külső veszélyek fenyegették. A vonatokon utazó tömegek – különösen a vasárnap este Budapest irányába tartó szerelvényeken – sajátos közbiztonsági kihívást jelentettek. A hírhedt munkásvonatok deviáns viselkedésű, részeg utasai már a 20. század eleje óta rontották le a nagyobb állomások közrendjét.

A hét többi napján a vonatok utasainak biztonságérzetét erősítette, hogy sűrűn utaztak rajtuk csendőrök és hazatérő katonák. Főképp a hölgyek panaszkodtak sokat a korai vonatok rossz biztonságára (ekkoriban még kevesen mertek rendszeresen utazni). A vasút ezért gondoskodott róla, hogy a „magányosan utazó nők, kívánatukra, lehetőleg csak nőekkel helyezendők el egy coupéba”, valamint, hogy minden II., III. osztályú vonatban legyen női kupé.

A vasút ugyanakkor állami gazdasági társaságként részét képezte és segítette a közigazgatás és a közbiztonsági testületek tevékenységét. A vasúti szolgálattevők, pályőrök, jegyvizsgálók mint mai fogalmaink szerinti közfeladatot ellátó személyek nagyban hozzájárultak a közbiztonság fenntartásához.²⁴ A korabeli felfogás szerint a vasúttársaságokat megillette az üzleti nyereségre való jog és az üzleti kezelés joga, amelyek alatt az üzleti szolgálat végrehajtását és a vasúti közlegekre átruházott rendészeti hatalmat együttesen értették. Ennek másik oldala az üzleti kényszer volt, aminél fogva a vasút a rendes forgalmat megszakítás nélkül fenntartani

²⁰ MNL BKML. IV. – 1504/c. 5798. és 175.

²¹ Molnár Gergely: *A vasút hatása a közlekedésre, árumozgásra. Útvonal, életmód és társadalom. Kecskemét (1850–1980)*. Doktori disszertáció. Budapest–Kecskemét–Bécs–Nürnberg, ELTE BTK Történelemtudományok Doktori Iskola, 2015. 70–90.

²² Czére Béla: *A vasút története*. Budapest, Corvina, 1989. 69–78.

²³ Horváth Ferenc: *Száz éves a Szolnok–Kiskunfélegyháza vasútvonal (1897–1997)*. Szeged, MÁV Rt., 1997.

²⁴ Parádi Ákos: *A magyar rendvédelem civil szerveződései 1867–1945. Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, 15. (2008), 18. 64–79.

volt köteles.²⁵ A fentiek szerint a vasúti forgalom szabályai két csoportra voltak oszthatók: az első csoportba a vasút rendészeti kötelességei, büntetőjogi védelme és magánjogi felelőssége tartozott. A rendészeti kötelességek, úgy a forgalmi, mint az üzleti rendszert különböző jogforrásaiban, de különösen az 1851. évi vasúti üzleti rendtartásban foglaltattak. A vasút fokozottabb magánjogi felelősségét külön törvény állapította meg.²⁶ A második csoportba a vasútnak mint fuvarozónak jogai és kötelességei tartoztak. Legfőbb jogforrása a vasúti üzletszabályzat, továbbá a menetrend és díjszabás ügyére vonatkozóan a vasúti üzlet rendtartása (miniszteri rendeletekkel kiegészítve).

A vaspályák hivatalnokai mint „üzletrendészeti hatalommal felruházott vasúti szolgálati személyzet” az átruházott jogkör gyakorlására a kormány nevében a vasúti főfelügyelőség kiküldöttjének kezébe esküt tettek. Ez kifejezésre juttatta, hogy a vasút mint „közigazgatási egyesület” az állami hatalom ráruházott hatáskörében lép fel.²⁷ E felfogás szerint az összes magán vagy állami vasutak hivatalnokai mint vasútrendőri közegek, közigazgatási teendők teljesítésére különös megbízatásuknál fogva kötelezve voltak, amely jogkörükben eljárva büntetendő cselekmény elkövetése esetén az elkövetőket letartóztathatták, és a legközelebbi rendőri (közigazgatási) hatóságnak vagy bíróságnak adták át.²⁸

Mind a vasúti, mind a csendőrségi szabályzatok együttműködési kötelezettséget írtak elő a vasúti alkalmazottak és a közbiztonsági közegek között. Az 1907. évi vasút-üzleti rendtartás szerint a községi elöljáróságok és a közigazgatási hatóságok kötelesek voltak a vasúti szabályok pontos megtartása felett őrködni, a felügyelettel megbízott vasúti alkalmazottakat feladataikban támogatni, valamint büntetendő cselekmény elkövetése esetén azonnal intézkedni. A vasútrendészeti szabályok betartását végső soron katonai karhatalom igénybevételével is biztosítani lehetett, amelynek kirendelésére többek között az intézkedő csendőr járőr is jogosult volt.²⁹

A vasúti közlekedés fejlődésére a közbiztonsági testületek is reagáltak, bár speciális vasútrendészeti szervezeti elemeket csak nagyon ritkán hoztak létre a dualizmus időszakában. A fővárosi rendőrség a 19. század végére egyre nagyobb figyelmet fordított a vasúti pályaudvarok ellenőrzésére. A sokasodó feladatok elvégzésére 1894-ben három vasúti felügyelőséget állítottak fel.³⁰ A pályaudvarra kirendelt, a főkapitánynak közvetlenül alárendelt vasúti felügyelők – az odavezényelt dektívekkel szoros együttműködésben – ellenőrzésük alatt tartották a létesítmény

²⁵ Baumgartner Nándor: *A magyar vasúti jog vázlatja*. Budapest, Grill Károly, 1905. 15.

²⁶ 1871. évi XVIII. tc. a községek rendezéséről.

²⁷ „Állami közegek az állami végrehajtó, a pénzügyőr, a postás, a vasutas, a vámos, a fegyőr, gátőr, folyamőr stb. – Községi közegek pedig: a községi rendőrök, a kisbíró, mező-, erdőőr, vásári biztos stb.”- *A csendőrségi SZUT magyarázata*. Budapest, Kaufman Á. és Fiai, 1909. 6.

²⁸ 6.125/1907. (XII. 31.) ME r. az 1851. évi vasútüzleti rendtartásnak a törvényhozás további intézkedéséig megfelelő módosításokkal való hatályban tartásáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, 41. (1907), 2. 1968–2011. 102. §.

²⁹ 2.245/1906. (III.6.) HM. r. A-15 karhatalmi utasítás kiadása tárgyában. *Rendeleti Közlöny a Magyar Királyi Honvédség Számára*, 33. (1906), 8. 42. – 14. §.

³⁰ I. Keleti pu., Ferencvárosi pu., Kőbányai és Rákosi állomás, II. Nyugati pu. és Rákospalota állomás, III. Déli pu. és Kelenföldi pu.

minden részét, az oda belépőket, ott dolgozókat. Feladataik közé tartozott a vasúttal kapcsolatosan elkövetett bűncselekmények és kihágások üldözésén túl a ki-vándorlók ellenőrzése és a vasutasok vagy munkások körében szerveződő politikai mozgalmak megfigyelése is.³¹ A vasúti rendőri különítmények a kerületi rendőri felügyelőségekhez hasonlóan jártak el saját működési területükön.³²

A Magyar Királyi Csendőrség szervezetében is megjelentek speciális vasútrendészeti szervezeti elemek, amelyekkel azonban az I. világháború kitöréséig csak elvétve találkozhatunk. Ilyen volt az 1905-ben Orsova vasúti telepen öt fővel létrehozott őrs, vagy a Verestorony vasútállomáson 1909-ben létrehozott két fős különítmény, amely egészen 1918-ig működött. Ez természetesen nem jelentette azt, hogy maga a szervezet ne fordított volna kiemelt figyelmet a vasúttal kapcsolatos jogsértő cselekmények megelőzésére és felderítésére. A *Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve* már 1887-es I. évfolyamában közölte Magyarország vasúti térképét, majd később az egyes csendőrőrsök utolsó vasútállomástól való távolságát is jelezte.

A csendőrségnek mint a rend fenntartásáért általánosan felelős közbiztonsági őrtestületnek természetesen a vasúti közlekedés folytonosságának biztosítása és az utazóközönség felügyelete is feladata volt, amely már az első szolgálati utasításban (SZUT) is megjelent. A szolgálati teendők között megtalálható volt például utasoknak a szolgálat sérelme nélküli kísérése „kétes biztonságú útvonalakon”, amely kezdetben a vasúti utazások biztosításának is jogalapja volt. Ezenfelül megjelent a nyilvános közlekedési eszközök és tárgyak, valamint a vasutak és tartozékaik ellenőrzése, illetve a vasutak, gőzhajók és más közlekedési eszközök körül talált „hiányok” feljelentése. A szabályzat külön pontként nevesítette, hogy

„mindennemű közlekedési vonalagnál és utaknál gondoskodni arról, hogy a forgalmi összeköttetés és folytonos használat meg ne akadályoztassék, és különösen arra felügyelni, hogy mindenki az útrendészet, nemkülönben a folyam- illetőleg folyórendészet szabályaihoz alkalmazkodjék; előre bocsátott figyelmeztetés után az ellenszegülők a legközelebbi közigazgatási hatósághoz bejelentendők, esetleg előállítandók”.³³

A korabeli szakirodalom szerint közvetetten a személybiztonságot veszélyeztető események elhárítási kötelezettségéhez és a szerencsétlenségek megakadályozására tett intézkedések körébe esett a vasúti sorompók lezárásának ellenőrzése is. Az 1881. évi SZUT-ban rögzített alapeladatok kisebb pontosításokkal egészen a csendőrség első felosztásáig érvényben maradtak.³⁴

³¹ Rédey Miklós (szerk.): *Rendőri eljárás körébe vágó újabb rendeletek és utasítások gyűjteménye*. Budapest, Stephaneum, 1897. 23; Czaga Viktória et al. (szerk.): *A fővárosi rendőrség története (1914-ig)*. Budapest, BRFK, 1995. 296–297.

³² Krecsányi Kálmán (szerk.): *Kihágási eljárás jogalapját képező székesfővárosi törvényhatósági szabályrendeletek és főkapitányi rendeletek gyűjteménye, kiegészítve*. Budapest, Müller Károly nyomdája, 1894. 324.

³³ *Utasítás a Magyar Királyi Csendőrség számára*. Budapest, Pesti Könyvnyomda Rt., 1881. 22. §.

³⁴ *Utasítás a Magyar Királyi Csendőrség számára*. Budapest, Municipia, 1912. 41. §.

A vasúttal kapcsolatos speciális szabályok a fogolykíséret kapcsán is megjelentek. A fegyvert vonaton nem kellett csőre tölteni, és a kísért személyt a többi utastól el kellett különíteni. Még a csendőrség egyik jelképének számító szuronyt is hüvelyébe kellett rejteni és csak a vonatról történő leszállást követően újra feltűzni. Később a pisztollyal ellátott állomány számára a vasúti szolgálatot nem volt kötelező puskával teljesíteni.³⁵ Ha az elfogott személyt olyan őrsnek kellett átadni, amelynek működési területe közvetlen vasútvonalon elérhető volt, akkor a távolságtól függetlenül a kísérést az elfogó őrs hajtotta végre. Ha ez nem volt lehetséges, akkor a szomszédos őrsök átadták egymásnak a kíséresi feladatot a célállomásig.

A vasúti utazások preferálása már a korai időszakban különleges vasúttal kapcsolatos eljárásrendek kidolgozását követelték meg a csendőrségtől. Ezek közül a legfontosabb az elővezetésre és fogolykíséretre vonatkozó speciális szabályok köre volt. Már az 1900. évi SZUT is arról rendelkezik, hogy az elővezetett személy – amennyiben annak költségeit fedezi – vonattal is szállítható, azonban fogolykíséret esetén kifejezetten tiltva volt, hogy a szállítás módját a kísért személy befolyásolja.

A vasútrendészeti szabályozás és eseti szervezeti intézkedések azonban a háborús évek közeledtével nem bizonyultak elégségesnek. Az I. világháború eseményeinek hatására a vasút folyamatos lopások és dézsmálások célpontjává vált, amelyek a polgári szállítmányokban okozott hatalmas károk mellett a hadianyagszállításokat is veszélyeztették.³⁶ A vasúton szállított katonai szakanyagok biztonságát a rendeltetési hely szerinti katonai egység volt kénytelen biztosítani, amelyet nagyszámú katonai őrségek indokolatlan utaztatása mellett a szervezetlenség is jellemezett. Előfordult, hogy a több egység ellátmányát is szállító szerelvényeken több őrség is utazott, míg más, értékes rakományok biztosítás nélkül haladtak. A kényes természetű hadseregszállítási bűnügyek nyomozása különösen nagy körültekintést és tapintatot igényelt.³⁷

A háború végére a szállítmányok célba juttatását már vasútrendészeti szervezeti elemek felállításával sem lehetett garantálni. A fontosabb vasúti csomópontokon: Székesfehérváron, Érsekújváron, Szombathelyen, illetve a dunakeszi-alagi vasútállomáson viszonylag nagy létszámú, tízfős vagy ezt meghaladó állományú csendőrkülönítményeket állítottak fel, azonban az állami vagyonban okozott károkat alig sikerült mérsékelni. A későbbi demarkációs vonalak mentén szintén különítményeket állítottak fel Légrad, Gyékényes és Nyírábrány vasútállomásokon, amelyek egészen 1921-ig működtek.³⁸

³⁵ *Szervezeti és szolgálati utasítás a Magyar Királyi Csendőrség számára.* Budapest, Pallas, 1927. 28. §.

³⁶ Bár a hazai ipar, hadiszállítási ágazatonként ugyan nem érte el a Monarchián belül a gazdasági kiegyezés értelmében kiharcolt megállapodás szerinti 36,4%-os kvótát, a lőpor és robbanóanyag előállítása (44,9%), az élelmezési szállítások (55,9%), a lőszerbeszerzések (36,44%) és a gáztámadásra alkalmas harcanyagok (50,7%) részesedése meg is haladta azt. Deák József: *Military Industry and Readjustment in the Hungarian Hinterland in the First World War.* *Central European Papers*, 2. (2014), 2. 27.

³⁷ Deák József: *A Magyar Királyi Belügyminisztérium a hátszág közbiztonságáért a Nagy Háború idején.* *Társadalom és Honvédelem*, 19. (2015), 4. 82.

³⁸ *A Honvédelem katonai és csendőrségi zsebnaptára az 1922. évre.* Budapest, Honvédelem, 1921. 140–143.

A kisebb állomások, tehervonatok és a pálya nagy részének biztonsága felett azonban csak a vasúti személyzet őrködött folyamatosan. A szaporodó vasúti lopások ellen először az értékesebb szállítmányok kísérő őrséggel való útba indításával léptek fel, később a vasútbiztosító alakulatok keretében mozgó őrségeket, vonatkísérő járőröket létesítettek, majd a háború végéhez közeledve a hadtápterület nagyobb vasútállomásain tábori csendőralakulatokat különítettek ki. A vonatok kísérő őrséggel való biztosításának a vasút kártérítési ügyekre visszavezethető tiltó rendelkezése vetett véget, vagyis a vasút a kísérés során megsérült örökért nem vállalt felelősséget.

A területileg illetékes csendőrőrsök jóformán tehetetlenek voltak az ismeretlen helyen elkövetett és számukra állomáshelyükön bejelentett lopásokkal szemben, a vasút pedig belső vizsgálatai alkalmával általában a hiányok jegyzőkönyvi dokumentálására szorítkozott.

A közbiztonság fenntartása érdekében más elgondolások is születtek, amelyek közvetve hozzájárultak a vasúti szállítások biztonságához. Már az I. világháborút megelőző időszak magyar kormányzata felismerte annak tényét, hogy ki kell egészítenie a rendfenntartó szervezetek létszámát, illetőleg ideiglenes rendőri szervezeteket kell létrehoznia. Szükség volt egy olyan fegyveres testületre, amely nem képezte a központi hatalom részét, de kontroll alatt tevékenykedett, így 1914. szeptember 14-én a belügyminiszter rendeletet adott ki polgári őrségek megszervezéséről. Az ország egész területén egységes szervezeti és eljárási szabályzat alapján, a polgári őrség – hatósági jogkör nélküli – feladata a polgárok és vagyonuk, ezáltal közvetve az állam, rendőrhatalom utasításai szerinti védelme volt. Intézkedéseiknek meg kellett felelniük a törvénynek, a szabályzatnak és a kapott utasításoknak, karhatalmi intézkedést pedig csak sürgős esetben, a rendőrhatalom intézkedéséig tehettek meg.³⁹

A magyarországi tanácsköztársaság Vörös Őrsége a főparancsnokság közlekedési osztályának, valamint a kerületparancsnokságok karhatalmi, közbiztonsági és közlekedési osztályainak ügykörébe utalta a vasútrendészeti kérdéseket.⁴⁰ Elsősorban a Vörös Hadsereg utánpótlásának biztosítása érdekében külön vasúti alakulatokat szervezett, amelyeket vasúti vagy vasútbiztosító vörös őrségként neveztek meg.⁴¹ Természetesen a Vörös Őrség szervezeti kuszaságában nem beszélhetünk önálló szolgálattá szerveződésről, azonban – a közlekedési vörös őrséghez hasonlóan – külön kezelték a vasúti szállítás biztonságát speciális szervezeti elemek létrehozásával.

³⁹ Öry Károly: A rendvédelmi szervek az első világháború, az őszirózsás forradalom és a proletárdiktatúra időszakában. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, 4. (1994), 5. 44; Lippai Zsolt: Az üzemőrségtől, a fegyveres biztonsági őrséggel. In Kovács István (szerk.): *Globális kérdések – globális válaszok: rendészettudomány a hallgatók szemével*. Budapest, Magyar Rendészettudományi Társaság, 2021. 134.

⁴⁰ Rotter József: *A proletárhatalom védelmében 1919*. Budapest, BM Tanulmányi és Kiképzési Csoportfőnökség, 1969. 15.

⁴¹ MNL VML XVI. 7/1. 15-500/1919.

2. A Magyar Királyi Csendőrség vasútrendészeti feladatai a két világháború között

A világháború után új időszak köszöntött be mind az ország, mind a vasút életében. Az I. világháború végére kialakult Magyarország vasúthálózata Budapest központtal, amely az ország peremvidékeit a centrummal is összekapcsoló, centralizált struktúrát jelentett. A padovai fegyverszünet után a vasút adta az Osztrák–Magyar Monarchiát átalakító tervek egyik legfontosabb elemét. A cseh, szlovák, román és szerb politikusok mind szem előtt tartották a vasúti pályák és a gördülőanyag jelentős részének megszerzését, aminek következtében a Kárpát-medencére adaptált, teljesen kiépült, hazai kötöttpályás hálózat megtartása illúzióvá vált. A külső hatalmi tényezők hatására felbomlott az eredeti, természetes térszerkezethez illeszkedő vasúti struktúra. A trianoni békediktátum a hálózat kétharmad részét a szomszédos, új államoknak ítélte, és legalább ekkora volt a veszteség a gördülőanyagokban is. A megcsonkított hálózat újjáélesztésére történtek próbálkozások, de a legtöbb lerövidült vonalszakaszt végül bezárták. A vasút korábbi funkciói a háború előtti periódushoz képest csökkentek, a közlekedésben betöltött sokoldalú szerepvállalása – az időközben megjelenő motorizáció miatt is – kisebb jelentőségűvé vált.

A csendőrség újjászervezését követően a háborús tapasztalatok alapján – a szomszédos országokhoz hasonlóan – felmerült a vasúti szolgálat felállításának gondolata, azonban a normalizálódó viszonyok hatására a szervezet nem hozott létre vasúti szolgálatot. A vasútrendészeti feladatok ellátására a világháborút megelőző gyakorlatnak megfelelően került sor. A csendőrség elhelyezési kimutatásában az egyes őrsőknél már nemcsak az utolsó vasútállomás távolságát, hanem az őrs állandó vasútfelügyeleti szolgálatát is jelezték, vagyis szolgálati feladatként állandósult a vasútrendészet. A speciális szervezeti elemek eseti létrehozásának gyakorlata továbbra is megmaradt, de ezek egységes szakmai irányítására, országos összefogására nem került sor.

A vasúti szállítmányok fosztogatása a világháborút követő zűrzavaros időszakban a környező országokban is hatalmas kihívás elé állította a rendfenntartó szerveket. A román csendőrség például létrehozta vasúti szolgálatát, és sikeresen lépett fel a lopásra szakosodott bűnszövetkezetek ellen. A magyar vasúti csendőrség létrehozásának gondolatát az 1920-as években az osztrák minta inspirálta, ahol az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlását követően jelentősen romlott a vasúti szállítás és utazás biztonsága. A folyamatosan kiépülő vasúti szolgálat 1923-ra 1100 fős tényleges állománnyal rendelkezett, és egy évtized alatt gyakorlatilag megszüntette a vasúti bűncselekményeket az országban.⁴²

Speciális feladatkörű vasúti szervezeti elem a magyar csendőrség szervezetén belül is megjelent már az 1920-as években. Ilyen volt a hatfős szolnoki „vasúti őrs”,

⁴² Az osztrák vasúti csendőrség 1928. december 15-én ünnepelte fennállásának 10. évfordulóját. 1923-ban 1100 tagja volt, de 1929-re már csak 230 fős maradt. Az osztrák vasúti csendőrség. *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 60. (1929), 4. 45.

amelyet először 1920-ban említenek az elhelyezési kimutatások. Ez volt az első vasúti őrsként megnevezett szervezeti elem a csendőrségi szervezetben.⁴³

Az 1924. évi SZUT megőrizte a vasútrendészettel kapcsolatos szabályozást mind a jogalap, mind pedig a végrehajtás módja tekintetében. A csendőrijárőr alapfeladatai között sorolta fel nyilvános közlekedési eszközökön és vonalakon a forgalom zavartalanságának biztosítását, valamint az utasok és szállítmányok kíséret általi biztosítását.⁴⁴

Természetesen továbbra is korlátozások és speciális szabályok vonatkoztak a csendőrökre vasúti utazásaik alkalmával. A korábbi szolgálati utasítások csak érintőleges szabályokat tartalmaztak a vasútrendészeti feladatok ellátására, 1924-től azonban a vasút- és hajóügyeleti szolgálatokra külön rendelkezések vonatkoztak. Kezdetben a vasútügyeleti szolgálatot egy nagyobb csendőri művelet részeként, kiegészítő szolgálatként kezelték, így rendeltetése elsősorban egy átkutatott területen, vagy annak közelében lévő vasútállomásokon az esetleg vasúton menekülni szándékozó gyanús egyének feltartóztatása volt. Létszámuk rendszerint két fő volt, de a szabályzat megengedte egy fő vasútügyeleti szolgálatba vezénylését is az őrs állomáshelyén vagy adott vasútvonal leportyázására. Ez kivételes esetekben éjszaka is engedélyezett volt, vagyis a szolgálat megtervezése nagyban számolt a vasúti személyzet segítő közreműködésével.

A vasútügyeleti szolgálat alkalmával a járőr a vasútállomás egész területét állandóan portyázni, az ott dolgozó munkásokat, alkalmazottakat, raktárakat, a berakásra váró vagy kirakott árukat megfigyelni volt köteles. Vonat érkezése előtt és után lehetőleg minden utast meg kellett figyelnie, amely célból a csendőr az éttermekben, várótermekben is megfordult, de ezekben a helyiségekben különösebb indok nélkül tartózkodnia vagy leülnie nem szabadott.

A vonat megérkezésétől elindulásáig annak hosszában kellett portyázni, hogy a ki- és beszálló utasok, valamint a postai és vasúti szállítmányok ki- és berakása figyelemmel kísérhető legyen. Ha az állomáson nagyobb embertömeg csoportosult, a járőr alkalmas helyen figyelőállást foglalt, amelyet többször változtatott. A vasútügyeleti csendőr anélkül, hogy „a vasúti személyzet hivatalos teendőibe vagy hatáskörébe beleavatkozna”, köteles volt a forgalmi szabályokat mindenkiel betartatni, és a vonat vagy az utasok biztonságát veszélyeztető cselekményeket megelőzni. Ebbe a vasúti személyzet testi épségének megvédése is beletartozott.

A vonatról le nem szálló utasokat szükség esetén a különböző kocsiosztályok bejárásával is ellenőrizni lehetett, de a vonat elindulását késleltetni nem szabadott. A járőr a vasútállomást nem hagyhatta el, amíg az állomáson tartózkodó összes vonat el nem indult, és az utasok, valamint a postakocsi az állomás területét el nem hagyta.

⁴³ A csendőrség szervei tagozódása és beosztása. In *Honvédelem. Katonai és csendőrségi zsebnaptár az 1921. évről*. Budapest, Honvédelem, 1920. 797.

⁴⁴ *Szolgálati utasítás a magyar királyi csendőrség számára (Tervezet)*. Budapest, Pallas, 1924. 2. §.

Vasútügyeleti szolgálatot az őrsők rendszerint csak alkalmanként vezényeltek. Állandó vasútügyeleti szolgálat csak a belügyminiszter engedélyével vagy rendeletére volt vezényelhető. A különleges szolgálatot eseti vezényléskor a szolgálati könyvben, állandó szolgálat esetén azonban vezénylőlajstromban kellett nyilvántartani. Ilyen szolgálati okmány vezetésére csak azok az őrsők voltak kötelezve, ahol állandó vagy naponta ismétlődő helyi, vasút- és fürdőügyeleti szolgálatot vezényeltek.⁴⁵

A szolgálati órák számításánál szintén jelentősége volt, hogy a vasútügyeleti szolgálatot az adott órs eseti vagy állandó jelleggel vezényelt. Ugyanis az eseti szolgálatteljesítés külszolgálatnak minősült, amelyet a tényleges teljesített óraszámmal vettek figyelembe a havi szolgálati megterhelés megállapításánál. Az állandó vasútügyelet azonban különleges szolgálatnak minősült, így csak az abban eltöltött idő fele volt figyelembe vehető. Ennek megfelelően az órparancsnokok nem preferálták a vasútügyeleti szolgálat saját elhatározásból történő vezénylését.

A vonattal menekülő bűnelkövetők elfogása érdekében a vonatok „razziaszerű” átvizsgálását is végre lehetett hajtani. Erre ismétlődő bűncselekmények esetén vagy nagyobb szabású büntények után került sor. Ekkor a vonatra vezényelt járőrök a teljes vonatot és a rajta utazó valamennyi személyt ellenőrzés alá vonták, majd egy ellenkező irányba tartó vonattal visszatértek a kiinduló állomásra a razzia folytatása mellett. Mivel az utasok indokolatlan zaklatása kifejezetten tilos volt, az azonos vasútvonalon elhelyezkedő őrsök feladat-végrehajtását az osztályparancsnokságok hangolták össze. A vonatok menet közbeni ellenőrzésére előzetesen külön őrsöket jelölhettek ki, amelyek rendszeresen végrehajtották a vasútvonal teljes forgalmának vagy adott vonatpároknek az ellenőrzését. Ez tekinthető az önálló vasúti szolgálat létrehozásához vezető út első lépésének.

Később a vasútügyeleti feladatokat tágabban értelmezték, és részének tekintettek minden tevékenységet, amely a vasútállomás közvetlen környezetének vagy az utasoknak a biztonságát érintette. Így a szolgálatnak nemcsak a vasútállomásokra, hanem az odavezető utakra és környező szállodákra, vendéglátóhelyekre is ki kellett terjednie. A mozgó vonatok utasainak ellenőrzését azonban még az 1930-as évek elején is inkább a nyomozó alosztályok feladatának tekintették.⁴⁶

A vasútállomások és érkező vonatok ellenőrzése ugyanakkor minden járőr feladata volt, akiknek menetvonalát a parancsnok úgy határozta meg, hogy valamely vasútállomáson az éjféltől a reggeli órákig közlekedő vonatokat ellenőrizni tudják. A vasúti létesítmények felkeresése egyébként is részét képezte a napi járőrszolgálatnak olyannyira, hogy a járőr eligazítását tartalmazó és elvégzett tevékenységeit igazoló őrzárati lapot annak „Bizonyítás” rovatában nemcsak községi, hanem vasúti bélyegzőkkel is el lehetett látni. Ez annak igazolására volt hivatott, hogy a járőr a vasútállomáson megjelent, és a vasúti szolgálattevővel a kapcsolatot felvette.

⁴⁵ *Ügyviteli szabályzat a Magyar Királyi Csendőrség számára (CSÜSZ)*. Budapest, Pallas, 1927.

⁴⁶ Barcza Jenő: A vasútügyeleti szolgálatról. *Csendőrségi Lapok*, 20. (1930), 27. 840–843.

A vasúti lopások visszaszorítására a leszállás tervezése volt a legcélravezetőbb módszer, amelyet a szolgálati utasítás külön nevesít is a szolgálati forma leírásakor. A mozgó vasúti szállítmányok kísérete (szállítmányfedezet) szintén a csendőrség feladata volt, amennyiben arra különösen fontos állami vagy kincstári szállítmányok biztosítása céljából volt szükség. Az illetékes szakaszparancsnokság útján ki-rendelt legalább kétfőnyi csendőri erőnek vasúti szállítmány kísérete alkalmával ugyanazon vasúti kocsiban kellett utaznia, amelyben a szállítmányt elhelyezték. Mivel ez rendszerint teherkocsit jelentett, hideg időjárás esetén, ha a fűtés nem volt megoldott, és az utazás négy óránál hosszabb időt vett igénybe, gondoskodni kellett arról, hogy a szállítmányfedezetet négyóránként valamely, az útvonalon található őrs felváltsa. A szállítmányfedezetet igénylő hatóság, vállalat vagy magánszemély a szabályzatban⁴⁷ meghatározott kíséreti díjat előzetesen az őrsparancsnokságnak fizette be nyugta ellenében.

A vasúti fogolykíséretre vonatkozó szabályok is fejlődést mutattak és részletesebbé váltak a dualizmus időszakának szabályzataihoz képest, vagyis a szervezet egyre komolyabb elméleti alapokkal is rendelkezett a vasúton történő feladatvégrehajtást illetően. Az 1927. évi SZUT megtartotta az 1924-es szabályzat rendelkezéseit, azonban a vasúti bűncselekményeket a „nemzetközi jellegű” bűncselekmények közé sorolta.

A testület vasútrendészettel kapcsolatos feladatai és szolgálati tevékenységei az 1930-as évek végéig nem változtak. Ahogy azonban Magyarország egyre közelebb került egy újabb világháborúban való részvételhez, úgy vált ismét fontosabbá a vasúti szállítmányok és infrastruktúra katonai szempontú védelme is. A magyar vezérkar 1940-ben kidolgozta a Magyarországon áthaladó német vasúti és vízi szállítmányok szabotázs elleni védelmét. A tervezet rámutatott, hogy a szabotázscselekmények ellen csak úgy lehet védekezni, ha a védelemben minden érintett állami szereplő (honvédség, határőrség, folyamőrség, csendőrség, rendőrség, pénzügyi és vámigazgatási szervek, államvasutak szervei) egységes irányítás és a feladatok meghatározása mellett kiveszi a részét. A tervezet számolt erre a célra felállítandó honvédségi őralakulatokkal, de a szállítmányok statikus őrzés-védelmi feladatain túlmutató biztosítását, a bünszervezetekkel és orgazdákkal szembeni fellépést, vagy éppen a szabotázst tervező személyek kinyomozását alapvetően a csendőrségre bízta.⁴⁸ Minden körülmény külön csendőrségi szolgálati ág létrehozása felé mutatott, amire 1940. június 1-jétől került sor a Nyomozó Osztályparancsnokság alárendeltségében. A fokozatosan fejlődő vasúti csendőrség 1944. december 1-jéig egy vasúti szárnyparancsnoksággal, három szakaszparancsnoksággal és 16 specializált feladatkörű vasúti őrssel vagy különítménnyel szerveződött, 236 fős állománnyal.

⁴⁷ *Illetékszabályzat a Magyar Királyi Csendőrség számára.* Budapest, (k. n.) 1912.

⁴⁸ Suba János: A Magyar Királyi Honvédség és a rendvédelmi szervek feladatai a Magyarországon átmenő német vasúti szállítmányok szabotázs elleni védelmében a II. világháború alatt. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordini)*, 8. (1999), 9. 49–60.

A háború sodrában a szolgálati ág további bővítésére is sor került,⁴⁹ azonban ennek bemutatása már túlmutat e tanulmány keretein.

3. Összefoglalás

A 19. század legdinamikusabban fejlődő közlekedési eszköze, a vasút okozta rendészeti kihívásokra a magyar közbiztonsági szervek eltérő időben bár, de hasonló módon reagáltak. A jelentkező problémák kezelését specializált feladatkörű szervezeti elemek létrehozásával kezelték. Bár a vasúti csendőrséget mint önálló szolgálati ágat csak 1940-ben szervezték meg a Magyar Királyi Csendőrség szervezetében, a vasútrendészeti feladatok már évtizedekkel korábban megjelentek úgy szabályzati, mint szervezeti szinten. A kis létszámú, de különlegesen képzett állomány önálló szolgálati ágba tömörítése hatékony és takarékos megoldásnak bizonyult a biztonságos vasúti közlekedés megteremtése szempontjából. E módszer sikerét a csendőrség más szolgálatai (például közlekedési, vízi, híradó stb.), vagy akár az állami rendőrség speciális vasútrendészeti szervezeti elemei is igazolták. Napjaink generáció szemléletének fényében ennek kiemelése különösen fontos lehet.

IRODALOMJEGYZÉK

- A csendőrség szervezeti tagozódása és beosztása. In *Honvédelem. Katonai és csendőrségi zsebnaptár az 1921. évről*. Budapest, Honvédelem, 1920.
- A csendőrségi SZUT magyarázata. Budapest, Kaufman Á. és Fiai, 1909.
- A *Honvédelem katonai és csendőrségi zsebnaptára az 1922. évről*. Budapest, Honvédelem, 1921.
- Az osztrák vasúti csendőrség. *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 60. (1929), 4. 45.
- Barcza Jenő: A vasútgyeleti szolgálatról. *Csendőrségi Lapok*, 20. (1930), 27. 840–843.
- Baumgartner Nándor: *A magyar vasúti jog vázlata*. Budapest, Grill Károly, 1905.
- Belügyminisztérium a hátsó ország közbiztonságáért a Nagy Háború idején. *Társadalom és Honvédelem*, 19. (2015), 4. 79–84.
- Czaga Viktória – Horváth J. András – Jancsó Éva – Kollár Nóra – Rácz Lajos – Steiner Endre – Répásiné Trabach Katalin – Tóth Éva (szerk.): *A fővárosi rendőrség története (1914-ig)*. Budapest, BRFK, 1995.
- Czéze Béla: *A vasút története*. Budapest, Corvina, 1989.
- Csapó Csaba: *Ráday Gedeon és a szegedi királyi bizottság*. Budapest, Pro Pannonia Kiadói Alapítvány, 2007.
- Csiba József – Koltai Mariann – Mezei István (szerk.): *A 125 éves MÁV 1868–1993*. Budapest, MÁV Rt. Vezérigazgatósága, 1993.
- Deák József: A Magyar Királyi Belügyminisztérium a hátsó ország közbiztonságáért a Nagy Háború idején. *Társadalom és Honvédelem*, 19. (2015), 4.
- Deák József: A polgári magyar állam rendvédelmi sajtója 1867–1944. In Parádi Ákos (szerk.): *Ünnepi tanulmányok Parádi József 65. születésnapja tiszteletére*. Budapest, Szemere Bertalan Ma-

⁴⁹ Kovács Zoltán András: *A Szálasi-kormány belügyminisztériuma: Rendvédelem, állambiztonság, közigazgatás a nyilas korszakban*. Gödöllő, Attraktor, 2009. 164.

- gyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság, 2015. 65–88. Online: <http://users.atw.hu/szbrmrtsalutem/Kiadvanyaink/Salutem-2.pdf>
- Deák, József: Military Industry and Readjustment in the Hungarian Hinterland in the First World War. *Central European Papers*, 2. (2014), 2. 23–35. Online: <https://doi.org/10.25142/cep.2014.025>
- Elmélkedések tábori vasúti csapataink szolgálatképessége felett. *Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 8. (1877), 31. 246.
- Frisnyák Zsuzsa: *Volt egyszer egy vasút...* Budapest, Indóház, 2009.
- Gidó Csaba: Vasútállomás, mint a város kapuja. Marosvásárhely és a Magyar Keleti Vasút. In Bodnár Erzsébet – Demeter Gábor (szerk.): *Tradíció és modernizáció a XVIII–XX. században*. Budapest, Hungarovox, 2008. 124–134.
- Hegedűs Lóránt (szerk.): *A mai világ képe. Gazdasági élet*. III. kötet, Budapest, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, 1938.
- Horváth Csaba Sándor: A vasút funkciói és társadalmi, gazdasági hatásai Magyarországon 1920-ig. *Közlekedéstudományi Szemle*, 67. (2017), 4. 52–59. Online: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2017.4.5>
- Horváth Ferenc: *Száz éves a Szolnok–Kiskunfélegyháza vasútvonal (1897–1997)*. Szeged, MÁV Rt., 1997.
- Illetékszabályzat a Magyar Királyi Csendőrség számára*. Budapest, (k. n.), 1912.
- Kósa László: *Fürdőélet a Monarchiában*. Budapest, Holnap, 1999.
- Kovács Zoltán András: *A Szálasi-kormány belügyminisztériuma: Rendvédelem, állambiztonság, közígazgatás a nyilas korszakban*. Gödöllő, Attraktor, 2009.
- Krecsányi Kálmán (szerk.): *Kihágási eljárás jogalapját képező székesfővárosi törvényhatósági szabályrendeletek és főkapitányi rendeletek gyűjteménye, kiegészítve*. Budapest, Müller Károly nyomdája, 1894.
- Lippai Zsolt: Az üzemőrségtől, a fegyveres biztonsági őrségig. In Kovács István (szerk.): *Globális kérdések – globális válaszok: rendészettudomány a hallgatók szemével*. Budapest, Magyar Rendészettudományi Társaság, 2021. 133–144. Online: <https://rendeszet.uni-nke.hu/document/rendeszet-uni-nke-hu/mrnt-ht-tanulmanykotet-ki.-06.08..pdf>
- Molnár Gergely: *A vasút hatása a közlekedésre, árumozgásra. Útvonal, életmód és társadalom. Kecskemét (1850–1980)*. Doktori disszertáció. Kézirat. Budapest–Kecskemét–Bécs–Nürnberg, ELTE BTK Történelemtudományi Doktori Iskola, 2015. Online: <https://doi.org/10.15476/ELTE.2015.019>
- Óry Károly: A rendvédelmi szervek az első világháború, az őszirózsás forradalom és a proletárdiktatúra időszakában. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, 4. (1994), 5. 42–54.
- Parádi Ákos: A magyar rendvédelem civil szerveződése 1867–1945. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, 15. (2008), 18. 64–79.
- Parádi József: *A Magyar Királyi Csendőrség. Az első magyar polgári, központosított, közbiztonsági őrtestület 1881–1945*. Budapest, Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság, 2012.
- Pinczés Zoltán: A vasútbiztosítás. I. rész. *Csendőrségi Lapok*, 15. (1925), 21. 400–402.
- Rédey Miklós (szerk.): *Rendőri eljárás körébe vágó újabb rendeletek és utasítások gyűjteménye*. Budapest, Stephaneum, 1897.
- Rotter József: *A proletárhatalom védelmében 1919*. Budapest, BM Tanulmányi és Kiképzési Csoportfőnökség, 1969.
- Sallai János: *A magyar rendészet története*. Budapest, Rendőrség Tudományos Tanácsa, 2019.
- Schnorrer Károly cs. őrm. kitüntetés. *Zsebkönyv a Magyar Királyi Csendőrség számára* 10. (1896), 1. 120.
- Suba János: A Magyar Királyi Honvédség és a rendvédelmi szervek feladatai Magyarországon átmenő német vasúti szállítmányok szabotázs elleni védelmében a II. világháború alatt. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordini)*, 8. (1999), 9. 49–60.

Szabó Eszter: A csallóközi vasút története a kezdetektől 1918-ig. *Fórum Társadalomtudományi Szemle*, 4. (2002), 4. 97–122.

Szervezeti és szolgálati utasítás a Magyar Királyi Csendőrség számára. Budapest, Pallas, 1927.

Szolgálati utasítás a magyar királyi csendőrség számára (Tervezet). Budapest, Pallas, 1924.

Utasítás a Magyar Királyi Csendőrség számára. Budapest, Pesti Könyvnyomda Rt., 1881.

Utasítás a Magyar Királyi Csendőrség számára. Budapest, Municipia, 1912.

Ügyviteli szabályzat a Magyar Királyi Csendőrség számára. (CSÜSZ.) Budapest, Pallas, 1927.

Veszelné Gémes Eszter: *Történetek Rúzsa Sándorról*. Budapest, RTV-Minerva, 1981.

Zelovich Kornél: *A magyar vasutak története*. Budapest, Németh József Technikai Könyvkereskedése, 1925.

Jogforrások

1836. évi XXV. tc. az Ország közjavát és kereskedését gyarapító magános vállalatokról

1871. évi XVIII. tc. a községek rendezéséről

2.245/1906. (III. 6.) HM. r. A-15 karhatalmi utasítás kiadása tárgyában. *Rendeleti Közlöny a Magyar Királyi Honvédség Számára*, 33. (1906), 8. 42.

6.125/1907. (XII. 31.) ME r. az 1851. évi vasútüzleti rendtartásnak a törvényhozás további intézkedéséig megfelelő módosításokkal való hatályban tartásáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, 41. (1907), 2. 1968–2011.

Levéltári források

MNL Vas Megyei Levéltár – XVI. A megyei törvényhatóságok és törvényhatósági jogú városok iratai

MNL Bács-Kiskun Megyei Levéltár – IV. Vörösör Kerületi Parancsnokság iratai

ABSTRACT

The Railway Law Enforcement Activities of the Hungarian Royal Gendarmerie before 1940

Attila VEDŐ

In the second half of the 19th century and the first decades of the 20th century, the railway was clearly as much a part of the landscape of rural Hungary as the gendarme on foot or on horseback. The emergence and spread of rail transport was accompanied almost simultaneously by the emergence of public security threats to the infrastructure, passengers or goods transported, but the Hungarian Royal Gendarmerie, which was generally responsible for public security in the countryside, did not have a specialised service branch until 1940. The literature on the history of the corps also traces the tasks of the railway gendarmerie back to the above date of its establishment, while similar activities in the earlier period have not yet been the subject of any scientific research. My study examines the relationship between the railways and the gendarmerie, two prominent elements in the rural landscape of the turn-of-the-century decades, from a regulatory and organisational perspective.

Keywords: Hungarian Royal Gendarmerie, railway law enforcement activities, railway crime