

MŰHELY

ARTNER Ramona

A Magyar Királyi Államvasutakat a Magyar Királyi Csendőrséget és a Magyar Királyi Rendőrséget érintő hatásköri szabályozásORCID : <https://orcid.org/0000-0002-2514-7901>

DOI: 10.31628/RTHXXI.2012.37-38N.182-187p

Mindhárom országos szervezet kialakulása a polgári magyar állam időszakára esik, bár az országos rendőrség létrejötté – a másik két szervezethez képest – késétt, hiszen csupán 1919-ben valósult meg a magyarországi rendőrségek államosítása.¹ Ezzel a XIX. század utolsó negyedében – a Magyar Rendőrtisztviselők Országos Egyesülete által – kezdeményezett mozgalom elérte célját.² A Magyar Királyságban a két világháború között is fennmaradt az a dualizmus kori helyzet, mely szerint a közbiztonság fenntartásának két legfőbb pillérét a csendőrség és a rendőrség alkotta, azonban a rendőrségeket egységesítették és központi vezetés alá helyezték 1919-ben.³

Ezzel szemben a Magyar Királyi Csendőrséget eleve egységes szervezettel és centralizált vezetéssel hozták létre 1881-ben.⁴ A testület pedig ezt a jellegét fennállása teljes időszakában megtartotta.⁵

A Magyar Államvasutak (MÁV) rendszere fokozatosan épült ki és behálózta Magyarország teljes területét. A városokban – ahol a rendőrség tartotta fenn a rendet – és vidéken – amely a csendőrség hatósági területét alkotta – egyaránt áthaladt a vasút.⁶

Nem véletlen, hogy mindhárom savunk „csendőr”, „rendőr” és „vasút” a nyelvújítás eredményeként a XIX. században jött létre.

A MÁV ugyan – a Magyar Királyságban kiépített más nagy műépítmény-rendszerekhez hasonlóan, mint például a gátőrségek – rendelkezett saját üzemi rendész szervezettel, ez azonban nyilvánvalóan nem helyettesíthette a közbiztonság fenntartására hivatott két állami rendvédelmi testületet a rendőrséget és a csendőrséget.⁷

A Magyar Államvasutakat – hasonlóan a víztársulatokhoz – törvény kötelezte arra, hogy a vasúti vonalaikat, illetve a gátakat őrizze. A vasúthálózat a magyar nemzeti vagyon tetemes hányadát alkotta, működtetése pedig elsősorú nemzeti érdek volt. Ezért ennek az őrzését a magyar állam fontos feladatnak tekintette. E mellett pedig a Magyar Királyság területén a posta távírdai vonalait is a vasút töltésekben fektették le. Ez sokkal takarékosabb megoldásnak bizonyult, mintha a távírdai vonalakat a vasúti sínparóktól függetlenül építették volna ki. Egyben pedig indokoltabbá tette a vasútvonalak őrzését.⁸

A történelmi Magyarországon 5380 távírda hivatal, a trianoni békediktátum utáni csonka Magyarországon pedig 2756 távíró hivatal működött. A dualizmus kori Magyar Királyságban 22 117 kilométer hosszú vasútvonalon 5530 fő, míg a két világháború közötti Magyar Királyságban 7606 kilométer hosszú vasútvonalon 1902 fő teljesített szolgálatot a vasútnál pályőrként.⁹

A bakterek – családjukkal egyetemben – a vasútvonalak mentén épített és a hozzátartozó kiskertekkel rendelkező házakban laktak. Más hasonló rendszerű

szervezetek tagjaival megegyező módon, mint például az gátőrségek, nem csupán őrizték a rájuk bízott pályaszakaszt, hanem elvégezték a kisebb javításokat, felügyelték a karbantartásokat is. E mellett kötelességük volt a rájuk bízott térségben ügyelni a közbátorságra is. Közhatósági jogú személynek minősültek. Ebből fakadóan joguk volt a szabályok ellen vétőket elfogni, káros cselekedetük eszközeit elkobozni és az általuk kiértesített rendvédelmi közegnek további intézkedés céljából a személyeket és az eszközöket átadni. A vasúti pályák jellegétől függő sűrűségben általában 5 kilométerenként telepítettek egy–egy bakttert. Ők a szó szoros értelmében állandóan szemmel tartották a rájuk bízott területet, amelyen a tudomásuk nélkül lényegében semmi sem történhetett.¹⁰

A baktterek tehát egyben vasúti örök is voltak, akik ebben a minőségükben közhatósági jogú személyeknek minősültek. Mivel a vizsgált időszakban megbecsült egzisztenciának számított a vasúti szolgálat, a MÁV-nak alkalma nyílt megválogatni a munkatársait. A vasút szolgálatába olyan személyeket vettek fel, akik: magyar állampolgárok, 18 évesnél idősebbek és 35 évesnél fiatalabban, egészségesek voltak és rendelkeztek a leendő munkakörükhöz előírt állami iskolai végzettséggel. A közhatósági jogosultságú munkaköröket betöltőknek pedig – a közhatósági jogosultságuk jogszerű gyakorlása érdekében – tanfolyamon kellett részt venniük, melynek a végén vizsgát is kellett tenniük. Az eredményes vizsga nyomán voltak esküre bocsáthatók. A közhatósági jogú személyek esküt a szolgabíróknál tehettek. Eskütétel után voltak kinevezhetők a beosztásukba. A közhatósági jogú személyeket a foglalkoztató szervezet fizette, formaruhával is e szervezet látta el. A dualizmus időszakában – amikor vasúti szerelvények elleni fegyveres támadások is előfordultak – a pályáőröket forgópisztollyal is felfegyverezték. E fegyverek mentesültek a fegyveradó alól. A két világháború közötti időszakban azonban már nem volt szükség a pályáőrség felfegyverzésére.¹¹

A vasúti pályáőrség az úgynevezett baktterek arra voltak alkalmasak, hogy az ország egész területét behálózó vasúti műépítményeket, azaz a vasútvonalakat őrizzék, a rongálásokat és az eltulajdonításokat megakadályozzák, illetve megelőzzék. E tevékenységük során pedig a közbátorság ellen vétőket elfogták, cselekményeiket megszakították. A vasúti szállítmányok dézsmálása és a vasúton utazó személyek sérelmére más utasok által elkövetett törvényellenes cselekmények üldözésére azonban alkalmatlanok voltak. Nem is ebből a célból hozták létre a pályáőrsegeket. Az első világháború során bebizonyosodott, hogy – elsősorban a vasúti áruszállítás dézsmálása megelőzésének a biztosíthatósága érdekében – szükség van a vasútnál a rendvédelmi testületek fokozottabb jelenlétére.¹²

A húszas évek első felében a rendvédelem terén is megvalósult a konszolidáció. Egyértelművé vált, hogy a Magyar Királyi Csendőrség és az államosított rendőrségek utódszervezete a Magyar Királyi Államrendőrség (1931-től Magyar Királyi Rendőrség) lesz a továbbiakban is a Magyar Királyságban a közbátorság biztosításának a két kulcstestülete. Eldőlt az is, hogy – a dualizmus kori gyakorlat folytatásaként – a továbbiakban is vidéken a csendőrség, városokban

pedig a rendőrség kompetenciáját alkotja a rend fenntartása. Mindkét szervezetet újjászervezték, tevékenységét megerősítették.¹³

E helyzetből fakadóan szükségessé vált a háború és a forradalmak utáni helyzetnek megfelelően a két testület működése érintkezési felületeinek szabályozása. Ennek keretében meglehetősen későn, a negyvenes évek elején került sor a két testület között a vasúti kompetenciák tisztázására. Ezt évtizedekkel előzte meg a rendezett tanácsú városok területén a csendőrség alkalmazási lehetőségeinek, az állami rendőrség területén működő csendőrség rendőrhatóságokhoz fűződő viszonyának, a csendőrség és a rendőrség közbiztonsági szolgálati viszonyának a rendezésére.¹⁴

A vasutakra vonatkozóan a csendőrség és a rendőrség kompetenciáit 1942-ben belügyminiszteri rendelettel szabályozták. A témakör rendezése során abból indultak ki, hogy a hatályos csendőrségi szolgálati szabályzatban foglaltak¹⁵ és a két testület szolgálati kapcsolatának szabályozása tárgyában kiadott miniszteri rendelet tartalma¹⁶ nem képes kezelni a vasúti bűncselekmények témáját, mivel a rendezés alapelve az elkövetés helyszíne szerinti illetékesség volt. Márpedig ezen alapelv alkalmazása a vasút estében – amely haladása során számtalanszor keresztezi mindkét testület hatósági területét – nem volt alkalmazható. Ezért szükség volt a vasútra vonatkozó közös szabályozásra.¹⁷

A szabályozás hét pontból állt.

1. Az első pontban definiálták a vasúti bűncselekmények fogalmát, rögzítették a tipikus eseteket, továbbá meghatározták, hogy – kétséges esetek esetében – a két rendvédelmi testület mely részének áll jogában meghatározni, hogy a cselekmény a vasúti bűncselekmények kategóriájába tartozik-e vagy sem.¹⁸

2. A második pontban a rendeletalkotó rögzítette azt az alapelvet, hogy a nyomozást az elkövetés helye szerint illetékes rendvédelmi testületnek kell megvalósítania, amennyiben az elkövetés helye az észleléskor, illetőleg a feljelentés vételekor, vagy a nyomozás megindulásakor egyértelműen megállapítható.¹⁹

3. A harmadik pontban azt szabályozták, hogy abban az esetben, ha a vasúti bűncselekményt részben a Magyar Királyi Csendőrség részben pedig a Magyar Királyi Rendőrség működési területén követték el, vagy az elkövetés helyét nem lehetett kezdetben megállapítani, annak a testületnek kellett az eljárást lefolytatnia, amelyik abba hamarabb belekezdett, tekintet nélkül arra, hogy az elkövetés későbbiek során megállapított helyszíne melyik rendvédelmi testület hatósági területéhez tartozott.²⁰

4. A rendelet negyedik pontjában azt rögzítették, hogy mindkét rendvédelmi testületnek kötelessége volt a tudomására került, de nem a kompetenciájába tartozó vasúti bűncselekményeket nyomozás céljából az illetékes testületnek átadni. Ezt abban az esetben is megtehették, ha az eset körülményeiből arra lehetett következtetni, hogy a társ rendvédelmi testület a nyomozást eredményesebben megvalósíthatja.²¹

5. Az ötödik pont arról szólt, hogy a vasúti bűncselekményeket illetően a Magyar Királyi Csendőrség vasúti alakulatainál szolgálatot teljesítő csendőrök és a

Magyar Királyi Rendőrség állományába tartozó azon rendőrök, akik vasúti bűncselekményeket nyomoztak az egész ország területén végezhettek nyomozati cselekményeket.²²

6. A hatodik pontban azt szabályozta a rendeletalkotó, hogy a csendőrség és a rendőrség azon tagjainak, akik vasúti bűncselekményeket a társ rendvédelmi testület hatósági területén nyomoztak a társ testület területileg illetékes szervezeti egységénél előzetesen jelentkezniük kellett. Ettől abban az esetben tekintettek el, ha a jelentkezésből fakadóan a nyomozásban káros késedelem befejezése után kellett a jelentkezési kötelezettségüknek eleget tenni, amitől ugyancsak abban az esetben tekinthettek el, ha a jelentkezés a nyomozás menetére káros hatást gyakorolt volna. Utólag azonban írásban mindenképpen értesíteni kellett a társ rendvédelmi testületet a hatósági területén végzett nyomozati cselekményről.²³

7. A hetedik pontban arra utasította a belügyminiszter a csendőrséget, illetve a rendőrséget, hogy mindkét rendvédelmi testület tagjainak a tudomására jutott vasúti bűncselekményeket a Magyar Királyi Csendőrség Nyomozati Értesítőjében közzé kell tenniük. A harminc napon belül felderítetlen vasúti bűncselekményeket pedig a Magyar Királyi Csendőrség Központi Nyomozó Parancsnokságának kellett nyilvántartásba vennie.²⁴

Végezetül a rendelet előírta, hogy a Magyar Királyi Csendőrség szolgálati utasításába a rendelet tartalmát be kell vezetni. Erre azért volt szükség, mert a csendőrség szervezetén belül működött egy vasúti csendőr szervezet is, önálló szárny formájában. A Magyar Királyi Csendőrség szolgálati utasítása pedig valamennyi szakalakulat teendőit is szorgalmazta. Amennyiben tehát a tevékenységét részben, vagy egészében újraszabályozták, illetve a szabályozást módosították, azt a hatályos szolgálati szabályozásban is be kellett vezetni.²⁵ A vasúti bűncselekmények kapcsán ez nem csak a testület szolgálati szabályzatát érintette, hiszen a vasúti csendőrségnek – amellet, hogy a szolgálati teendőit főbb vonalakban a Magyar Királyi Csendőrség szolgálati utasítása is tartalmazta – önálló szabályzata is volt.²⁶

Jegyzetek:

¹ 5047/1919. ME. r.

² BORBÉLY – KAPY: 393–394. p.

³ PARÁDI József: A dualista Magyarország belügyi szervei.

⁴ 1881/III. tc.

⁵ PARÁDI József: A magyar rendvédelem fejlődési tendenciái 1867–1950.

⁶ CSERMENAY – HORVÁTH

⁷ PARÁDI Ákos: A magyar rendvédelem civil szerveződései 1867–1945.

⁸ PARÁDI József – PARÁDI Ákos

⁹ Vö. 7. sz. jegyzettel.

¹⁰ Vö. 8. sz. jegyzettel.

¹¹ Loc. cit.

¹² SUBA

¹³ 5634/1921. BM-HM. r. ; 39 820/1921. BM. r. ; 1922/VII. tc. ; 102 837/1922. BM. r. 220 252/1924. BM. rk.

¹⁴ 157 570/1925. BM. kr. ; 74 937/1926. BM. kr. ; 60 374/1930. BM. kr.

¹⁵ SZUT-1941

¹⁶ 60 374/1930. BM. kr.

¹⁷ 214 000/1942. BM. kr.

¹⁸ Vasúti bűncselekményeken e rendeletem szempontjából azokat a bűncselekményeket kell érteni, amelyeket pályaudvarokon, vagy azokhoz tartozó épületekben, vasúti raktárakban, vasúti pályán vagy ennek tartozékain, illetőleg mozgó vonaton követtek el és amelyek felderítéséhez a vasút üzemére, forgalmára, vagy ügykezelésére vonatkozó különleges szakismeret vagy tapasztalat szükséges.

Ilyen bűncselekmények különösen a közveszélyű rongálás, a balesetet előidézett gondatlanság, a vasutvállalat sérelmére elkövetett lopás vagy árudézmálás, utazó büntettek bűncselekményei és végül a vasúttal kapcsolatos államellenes bűncselekmények. Nem vasúti bűncselekmények az ember élete, testi épsége, továbbá a tulajdon elleni helyi jelentőségű büntettek és vétségek, amelyeket a vasút üzeméhez tartozó területen vagy helyiségben követtek ugyan el, de a vasút üzemével, illetőleg forgalmával nincsen kapcsolatuk.

Kétség esetében azt, hogy valamely bűncselekmény vasúti bűncselekménynek tekintendő-e vagy sem, a m. kir. csendőrségnél a vasúti szárnyparancsnokság, a m. kir. rendőrségnél pedig az illetékes rendőrhatalóság vezetője (bűnügyi osztályának vezetője) határozza meg.

Loc. cit.

¹⁹ Loc. cit.

²⁰ Loc. cit.

²¹ Loc. cit.

²² Loc. cit.

²³ Loc. cit.

²⁴ Loc. cit.

²⁵ SZUT-1941

²⁶ CS-27

Jegyzetekben alkalmazott rövidítések:

MONOGRÁFIÁK

- BORBÉLY – KAPY — BORBÉLY Zoltán – KAPY Rezső: *A 60 éves magyar rendőrség 1881-1941*. Budapest, 1942, Halász Irodalmi és Könyvkiadó Vállalat.
- CSERMENAY – HORVÁTH — CSERMENAY László – HORVÁTH Ferenc: *125 éves a Magyar Közlekedési Hatóság 1868-1993*. Budapest, 1993, Közlekedési Dokumentációs RT.
- PARÁDI József – PARÁDI ÁKOS — PARÁDI József – PARÁDI Ákos: *Rendvédelmünk 1867-1945*. Budapest, 2006, Rendőrtiszti Főiskola. 77 p. HU-ISBN 963 06 0281 4.

TANULMÁNYOK

- PARÁDI Ákos: A magyar rendvédelem civil szerveződése 1867-1945. — PARÁDI Ákos: A magyar rendvédelem civil szerveződése 1867-1945. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis)*, XV. évf. (2008) 18. sz. 64–87. p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 2004. október 13-án Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferenciasorozatnak a „Karahatalmi feladatok a bűnmegelőzés és a békefenntartás szolgálatában Európában a XIX-XX. században” című XVIII. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- PARÁDI József: A dualista Magyarország belügyi szervei. — PARÁDI József: A dualista Magyarország belügyi szervei. *Belügyi Szemle*, XXXIV. évf. (1986) 4. sz. 45–50. p. HU-ISSN 0133-6738.
- PARÁDI József: A magyar rendvédelem fejlődési tendenciái 1867-1950. — PARÁDI József: A magyar rendvédelem fejlődési tendenciái 1867-1950. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis)*, XI. évf. (2005) 13. sz. 84–96. p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 1998 februárjában Budapesten hangzott

- el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság Csendőrség-történeti Szakosztálya által rendezett tudományos rendezvénysorozat I. szimpozionján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- SUBA — SUBA János: A Magyar Királyi Csendőrség és a vasútbiztonság 1917–1918. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis)*, XXI. évf. (2011) 24. sz. 126–135. p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 2009. december 3-án Budapesten hangzott el Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferenciasorozatnak a „Csendőrség Ausztria-Magyarországon, illetve Ausztriában és Magyarországon 1849-2005” című XXIV. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- SZABÁLYZATOK
SZUT-1941 — *Szervezeti és szolgálati utasítása Magyar Királyi Csendőrség számára*. Budapest, 1941, Stádium Sajtóvállalat.
- CS-27 — *Utasítás a Magyar Királyi Csendőrség vasúti alakulatai számára*. (A szervezeti és szolgálati utasítás a Magyar Királyi Csendőrség számára. Budapest, 1941, Stádium Sajtóvállalat. Szabályzat melléklete)
- JOGSZABÁLYOK
1881/III. tc. — 1881/III. tc. a közbiztonsági szolgálat szervezéséről.
1922/VII. tc. — 1922/VII. tc. a Magyar Királyi Állami Rendőrség és a Magyar Királyi Csendőrség létszámának, kiegészítési módjának és felfegyverzésének megállapításáról.
- 5047/1919. ME. r. — 5047/1919. ME.r. a magyarországi rendőrségek államosítása tárgyában.
- 5634/1921. BM-HM. r. — 5634/1921. BM-HM. r. a Magyar Királyi Csendőrség szervezetéről.
39 820/1921. BM. r. — 39 820/1921. BM. r. a Magyar Királyi Állami Rendőrség szervezetének és szolgálatának szabályozása.
- 122 837/1922. BM. r. — 122 837/1922. BM. r. az 1922/VII. tc. Magyar Királyi Állami Rendőrségre vonatkozó rendelkezéseinek végrehajtása.
- 220 252/1924. BM. kr. — 220 252/1924. BM. kr. a Magyar Királyi Csendőrség átszervezése tárgyában.
- 157 570/1925. BM. kr. — 157 570/1925. BM. kr. csendőrség alkalmazása egyes rendezett tanácsú városok területén.
- 74 937/1926. BM. kr. — 74 937/1926. BM. kr. a Magyar Királyi Államrendőrség területén működő csendőrség viszonya a rendőrhatalomhoz.
- 60 374/1930. BM. kr. — 60 374/1930. BM. kr. a Magyar Királyi Csendőrség és a rendőrség közbiztonsági szolgálati viszonyának szabályozása.
- 214 000/1942. BM. kr. — 214 000/1942. BM. kr. a Magyar Királyi Csendőrség és a Magyar Királyi Rendőrség területi illetékessége vasúti bűncselekmények nyomozása tárgyában.