

## Vedó Attila\*: A magyar vízrendészet szervezetrendszerének fejlődéstörténete 1945 előtt

---

### **Absztrakt**

A magyar nemzet történelmében a Kárpát-medence vízi útjai mindig fontos szerepet játszottak, így a folyók és általában a vízfelületek ellenőrzésére és védelmére az államrendszeren belül mindig létezett valamilyen hajózó fegyveres szervezet. A hadi dereglyék használata az Árpád-házi királyainkig nyúlik vissza, azonban valódi vízrendészeti feladatok kialakulásáról, közigazgatási és közbiztonsági szervezetek e célra történő létrehozásáról a Kiegyezést követően, a polgári magyar állam időszakában beszélhetünk. Az alapvetően katonai védelmi, valamint kettős rendeltetésű fegyveres szervezetek mellett a közbiztonság fenntartására hivatott testületeknél is megjelent e feladatrendszer, melyre speciális szervezeti elemek és képességek létrehozásával reagáltak.

A XIX. század második felétől a szakirodalom a belvízi közlekedéssel és hozzá kapcsolódóan szabályozott tárgykörökkel kapcsolatos hatósági teendőket folyamrendészeti feladatokként definiálja. Használatos volt azonban a vízrendőri és a vízrendészeti megnevezés is e tevékenységre, melyek közül a feladatkört legtágabb értelemben az utóbbi öleli fel. A vízrendészeti feladatok részének volt tekinthető a belvízi nagy- és kishajó közlekedéssel, kikötéssel, úszó létesítményekkel, vízi rendezvényekkel, halászattal, jégen tartózkodással, fürdőzéssel, vízi mentéssel, valamint a kikötői renddel kapcsolatos szabályok betartatásának ellenőrzése.

Jelen tanulmány célja a vízrendészeti feladatokat ellátó állami szervek szervezeti fejlődésének vizsgálata, mely során a következő kérdésekre szükséges kitérni:

1. Milyen vízrendészeti szabályrendszer volt érvényben?
2. Hogyan fejlődött az e szabályok betartása felett őrködő közigazgatási és közbiztonsági szervezetrendszer?
3. Milyen módon működtek együtt a vízrendészeti feladatok végrehajtásában érintett állami szervek?

**Kulcsszavak:** folyamrendészet, vízrendészeti feladatok, szervezettörténet

### **Abstract**

In the history of Hungary, waterways in the Carpathian-basin always played a vital role. The Hungarian State have always got certain armed services being capable of operating on the waters for control and defence purposes. The use of military pinnaces goes back to our kings of the House of Árpád. However, we can talk on setting up of actual water policing and water-born administrative and public safety organisations after the Austro-Hungarian Compromise of 1867 and the civilian state period. Armed organisations, either the military or the dual purpose, i.e. military and law enforcement services have also been entitled to maintain public security on the water domains; therefore, these organisations developed specific units and capabilities.

The respective literature uses the terminology of inland waterway-policing concerning the river traffic and the area of responsibility of the respective authorities from the second half of the XIX century. However, the terms of water police and water enforcement have also been used – the latter of which encompasses the scope of duties in the broadest sense. The water enforcement duties covered several interlinking elements such as the monitoring of compliance with rules relating to large and small crafts, mooring, floating facilities, water activities, fishing, staying on ice, bathing, rescuing and harbour regulations.

The purpose of this study is to review the development of the state organisations devoted to law-enforcement responsibilities on the water domains, answering questions as follows:

---

\* VEDÓ Attila, rendőr őrnagy, tanársegéd, NKE RTK, Határrendészeti Tanszéke;  
Attila VEDÓ, assistant lecturer, NUPS Faculty of Law Enforcement.  
ORCID: 0000-0001-7382-5001, vedo.attila@uni-nke.hu

1. What sort of water-policing rules was in place?
2. How has the administrative and public security organisation system overseen these rules evolved?
3. How did cooperate public authorities having an area of responsibility in the implementation of the water management?

Keywords: inland waterway-policing, assignment of inland waterway enforcement, organisational history

\*\*\*

## 1. Bevezetés

A szárazföldi közlekedési eszközök és infrastruktúra mára elsődlegessé vált az európai kontinensen belüli áru- és személyszállítás biztosítására. Ezek teljes kiépülése és térnyerése előtt azonban a legfőbb szállítási útvonalak a hajózható folyókra támaszkodtak, melyek hatalmas gazdasági jelentőséggel bírtak az érintett államok számára. E fontos útvonalak felügyelete és rendészeti ellenőrzése nagy múltra tekint vissza, melynek magyarországi alapjai a dualizmus időszakában szilárdultak meg. A korabeli szakirodalom a belvízi közlekedéssel és hozzá kapcsolódóan szabályozott tárgykörökkel kapcsolatos hatósági teendőket folyamrendészeti feladatokként definiálja.<sup>640</sup> Használatos volt azonban a vízrendőri<sup>641</sup> és a vízirendészeti megnevezés is e tevékenységre, melyek közül értelmezésem szerint a feladatkört legtágabban az utóbbi öleli fel. A vízirendészeti feladatok részének volt tekinthető a belvízi nagy- és kishajó közlekedéssel, kikötéssel, úszó létesítményekkel, vízi rendezvényekkel, halászzattal, jégen tartózkodással, fürdőzéssel, vízi mentéssel, kikötői renddel kapcsolatos szabályok betartatásának ellenőrzése.

Tanulmányom célja a jogi szabályozás és az annak betartására hivatott szervezetek fejlődésének vázlatos áttekintése, melynek fókuszában a közigazgatási és rendvédelmi szervezetrendszer áll. Kutatásom szempontjából vízirendészeti feladatnak tekintetem a szabad vizek közlekedési célú használatával, valamint az ezzel közvetlenül összefüggő tevékenységekkel kapcsolatos teendőket. A vízi közlekedés és a vízpartok közötti kapcsolatra, illetve ennek szabályozására tanulmányom csak az egyes közbiztonsági testületek feladatai kapcsán tér ki, így a vízirendészet számos területét csak érintőlegesen

<sup>640</sup> A folyamrendészet fogalmának fejlődése:

1053/1921 ME r 1. §. „A folyamrendészet körében mind a közbiztonsági, mind az igazgatási tennivalók ellátása — ideértve a hajóforgalom ellenőrzését, valamint a kikötőrendészetet is — az ország egész területére nézve az alábbi kivételekkel a m. kir. folyamország hatáskörébe tartozik.”

8270/1923. ME r. 1. §. „A folyamrendészet fogalma. A folyamrendészet magában foglalja a jövedéki szolgálat kivételével mindazokat a teendőket, amelyek az ország hajózható vizein a fennálló törvényes szabályok érvényesítését, a rend fenntartását, valamint a közlekedés akadálytalan lebonyolítását biztosítják.”

74.500/1939.1. §. „A folyamrendészet magában foglalja a jövedéki szolgálat kivételével mindazon teendőket, amelyek az ország hajózható vizein és kikötőiben a fennálló törvényes rendelkezések érvényesítését, a közrend és közbiztonság fenntartását, valamint a közlekedésnek akadálytalan lebonyolítását rendészeti szempontból biztosítják.”

93.880/1942. B. M. r. „A folyamrendészet (vízirendészet) magában foglalja a jövedéki szolgálat kivételével mindazokat a teendőket, amelyek az ország hajózható vizein és kikötőiben a fennálló törvényes rendelkezések végrehajtja közrend és a közbiztonság fenntartását, valamint a közlekedésnek akadálytalan lebonyolítását rendészeti szempontból biztosítják.”

<sup>641</sup> 1885. évi XXIII. tc. V. fejezet *Vízrendőri intézkedések* 142-155. §.

vagy egyáltalán nem vizsgálom.

## 2. A vízirendészeti tevékenységet meghatározó jogszabályi környezet

Magyarországon a belvízi hajózás joga a dualizmus időszakában nem került egységes kódexbe foglalásra.<sup>642</sup> Szabályai szétszórta, jogszabályok kuszaságában elhelyezve voltak megtalálhatók és betartatásuk nehézségekbe ütközött. Éppen ezért szükséges előzetesen áttekinteni azt a szerteágazó szabályrendszert, amely az ellenőrző hatóságok és közegek tevékenységét meghatározták.

A kiegyezés új helyzetet teremtett a magyar közigazgatásban<sup>643</sup> és a közlekedési ügyek irányításában is. 1867. márciusában gróf Mikó Imre vezetésével megalakult a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium, melynek első intézkedései közé tartozott a Vasúti és Gőzhajózási Főfelügyelőség ideiglenes szervezése Ennek alapján a bécsi főfelügyelőség egyik osztályát Magyarországra helyezték át.<sup>644</sup> A vízirendészeti szabályokat tartalmazó rendelkezések kiadása már ebben az évben megkezdődött, azonban csak egyes részletekre kiterjedő, szűkszavú rendeletek formájában.

A dualizmus időszakára vonatkozóan általánosan elmondható, hogy a belvízi hajóutak igénybevételének legfőbb kereteit a vízjogról szóló 1885. évi XXIII. tc. tartalmazta. Ennek értelmében a hajózás a folyamrendőri szabályok és rendeletek megtartásával mindenkinek szabad, a vízhasználat azonban csak a hajózás sérelme nélkül gyakorolható.<sup>645</sup>

A részletszabályokat a 45 689/1885. FM r.,<sup>646</sup> valamint a 2362/1869. számú közmunka- és közlekedésügyi miniszteri rendelettel<sup>647</sup> kiadott, a hajózási jog gyakorlásáról szóló ideiglenes utasítás, valamint az ugyanezzel a rendelettel kiadott ideiglenes folyó-, csatorna- és tőhajózási rendszabályok tartalmazták. Ezek egyes hajózási magánjogi kérdéseket vontak szabályozás alá, mint a hajóvezető magánjogi felelőssége, fuvarozásjogi kérdések, a segélynyújtás, az alkalmazottak jogviszonyai és felelőssége, a hajótulajdonosi minőség igazolás, de korántsem teljességgel.

A kereskedelmi törvény (1875. évi XXXVII. tc.) a hajósok tekintetében a kereskedelmi cégek, könyvek és cégvezetés szempontjából tartalmazott rendelkezéseket. A törvény fuvarozásjogi rendelkezéseit egyes hajózási vállalatok üzletszabályzatai egészítették ki, melyek közül kiemelkedett a Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság részéről az 1894. évi XXXVI. tc. alapján kibocsátott üzletszabályzat.<sup>648</sup> Az erdőtörvény (1879. é. XXXI. tc.) szintén rendelkezett a tutajozás és fausztatás

---

<sup>642</sup> Ahogy azt Anglia tette az 1894. évi kereskedelmi hajózási törvényben (Merchant Shipping Act), ahol a tengerjogi kérdésekkel együttesen szabályozta a belvízi hajózás főbb magánjogi kérdéseit.

<sup>643</sup> DEÁK József: *A polgári magyar állam rendvédelmi sajtója 1867–1944*. In: PARÁDI Ákos (szerk.): *Ünnepi tanulmányok Parádi József 65. születésnapja tiszteletére*. Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság. Budapest, 2015. ISBN:978-963-89-8289-6 pp. 65–88.

<sup>644</sup> TÓTH István: A magyar közlekedési hatóság jubileumai, *Közlekedéstudományi Szemle* XLIII. évf. (1993.) 10. szám pp. 368-376 – 370.p.

<sup>645</sup> 1885. évi XXIII. tc. 19. és 27. §

<sup>646</sup> 45689/1885. (XII.31.) FM r. a vízjogi törvény végrehajtása iránti általános rendelet kiadása tárgyában. *Magyarországi Rendeletek Tára* XIX. évf. (1885) pp. 2219-2221.

<sup>647</sup> 2362/1869. (IV.21.) KKM r. ideiglenes utasítás a hajózási jog gyakorlásáról *Magyarországi Rendeletek Tára* III. évf. (1870) pp. 564-618.

<sup>648</sup> 1894. évi XXXVI. tc. 3. §

szabályairól.

Később fontos magánjogi rendelkezéseket tartalmazott a belvízi hajózás tekintetében a vízjogról szóló törvény kiegészítéséről és módosításáról szóló 1913. évi XVIII. tc., mely főként a kikötők, a be- és kirakodóhelyek, hajóállomások és a hozzájuk vezető nélkülözhetetlen utak céljaira szükséges területek igénybevétele tekintetében tartalmaz a kisajátítási jog köréből vett rendelkezéseket.

A vízirendészeti szabályok megszegőire vonatkozó rendelkezések szintén szétszórtnak voltak megtalálhatók büntető jogszabályainkban.<sup>649</sup>

Belvízi hajózási jogunkban legkiemelkedőbb szerepe a Dunának, mint legfőbb vízi szállítási útvonalnak jutott. A folyamra vonatkozó szabályok legnagyobb része a nemzetközi jogban került szabályozásra és akár többszáz éves múltra tekintett vissza. A szabad folyamhajózási elv az 1856. évi párizsi békeszerződésből eredeztethető, melyben az utazás és kereskedelem szabadságát csak a belföldi folyamrendészeti szabályok korlátozták. Ez a gyakorlatban annyit jelentett, hogy a folyamrendészeti szabályok megtartása mellett a Dunán minden nemzet polgárának egyenlő joga volt a hajózásra és a fuvarozási ügyletek lebonyolítására is.

Lényegesen megváltozott azonban a helyzet a trianoni békeszerződést követően. A két világháború közötti időszakban a belvízi hajózás szabályozását a trianoni békeszerződés hajózásra és vízi utakra vonatkozó 268-293. cikkei alapjaiban határozták meg.<sup>650</sup> A Dunára vonatkozó végleges szabályzat megállapítása tárgyában 1921. évi július hó 23-án Párizsban kelt egyezmény becikkelyezéséről szóló 1923. évi XIV. tc. a folyami hajózás nemzetközi jellegű vonatkozásait az addiginál sokkal szélesebb jogterületeken alapozta meg. Ezzel együtt a belvízi hajózás földrajzi keretei is megváltoztak. A Dunán 1913-ban a Dévényi Kaputól a Vaskapuig 1001 km hosszan zajlott a forgalom. A trianoni békediktátum után a Duna magyarországi szakaszának hossza 417 km-re csökkent. Ezen kívül még jelentős volt a Tisza 600 km hosszú magyar szakasza és a nagyrészt határfolyót képező 143 km hosszú Dráva magyar szakasza.<sup>651</sup>

Az új szabályozás nyomán életbe lépett a Nemzetközi Dunabizottság által kidolgozott hajózási és rendőri szabályzat. A közlekedés és átmeneti szabadság tárgyában Barcelonában az 1921. évben tartott általános értekezleten megállapított egyes okmányok becikkelyezéséről szóló 1928. évi XXXIX. törvényekben kihirdetett nemzetközi érdekű hajózható utakra alkalmazandó rendszerre vonatkozó szabályzat 12. cikke értelmében a nemzetközi hajóutak parti államainak joga és kötelessége rendészeti szabályokat megállapítani és ezeket betartatni. Ezen alapulva a magyar hajózási rendszabályokat a továbbiakban az Ulm és Braila közötti Duna szakaszra a 4730/1927. BM r.<sup>652</sup> határozta meg, amely 1927. november 1-én 12.00 órakor lépett életbe. A szabályzat a Dráva, Tisza,

<sup>649</sup> Az 1878 évi V. tc. 336., 434-435., 437., 443-445. §-ai ölelik fel a hajózásra és hajókra vonatkozó főbb büncselekményeket.

<sup>650</sup> 1921. é. XXXIII. tc.

<sup>651</sup> SUBA János: Dunai hajózás és vízirendészet 1922-1939, In: PARÁDI József (szerk): *Emlékkönyv Öry Károly születésének 85. évfordulója tiszteletére*, Szemere Bertalan MRTT, Budapest, 2018. 141-170.

<sup>652</sup> 4.730/1927. (V.27.) M. E. r. A Dunára vonatkozó végleges szabályzat megállapítása tárgyában 1921. évi július hó 23-án Párizsban kelt egyezmény becikkelyezéséről szóló 1923. XIV. tc. XXIV. cikke értelmében a Nemzetközi Dunabizottság részéről kidolgozott hajózási és rendőri szabályzat (Hajózási Rendszabályok, rövidítve: H. R.) és ennek kiegészítő részét alkotó I. melléklet életbeléptetése. *Belügyi Közlöny* XXXII. évf. (1927) 25. sz. 640-673.

Szamos, Maros és oldalágaik hajózására is tartalmazott rendelkezéseket, valamint a hajózási szabályzatot a nemzetközi vízi utak közé nem sorolt vizekre is kiterjesztette.

Az 1920-as évek végére a magyar belvízi hajózás ismét talpra állt.<sup>653</sup> A nagyobb hajóforgalom és a szabályozás fejlődése a vízirendészeti szervek részéről is markánsabb fellépést igényelt, melynek fókuszában a nagyhajók mellett a kisebb vízi járművek ellenőrzése is megjelent. Egy 1927-es jelentés megfogalmazása szerint a hajóforgalmat szabályozó rendelkezéseket a vízen közlekedők általában betartották, de a csónaknyilvántartást szabályozó rendelet megsértése miatt 712 esetben indítottak eljárást.<sup>654</sup>

A főleg a Dunára koncentráló nemzetközi szabályozás, majd ezt követő hazai jogszabályalkotás mellett az általánosabb, minden vízi útra és vízi járműre kiterjedő szabályok is hatalmas fejlődésen estek át főleg a két világháború között. Ezen általános szabályok többsége rendészeti utalásokat is tartalmazott. Ilyen volt a vontató utak és szabad kikötés tárgyában kiadott 39507/1885 KM r.,<sup>655</sup> amely rendelkezett a vontató utak szabadon tartásáról, a díjmentes vízen horgonyzásról, valamint arról, hogy mindenkinek kötelező a helyi „rendőri szabályokhoz” alkalmazkodni. Az elkövetett kihágások az elsőfokú rendőri hatóság hatáskörébe tartoztak.<sup>656</sup>

A hajóállomások területén történő rendfenntartásra 1921-ben intézkedtek,<sup>657</sup> mely szerint az oda vezényelt „karhatalmi kirendeltség” (csendőrség vagy rendőrség) a kikötői hatóságok felhívásait teljesíteni tartozott.

A szabályozás a technikai fejlődést is követte, így 1923-ban külön rendelkeztek<sup>658</sup> a motoros csónakokra vonatkozóan. A rendelet alapján a szabályok megszegőit a csendőrség a főszolgabíróhoz jelenti fel, melyből egyértelműen látszik a jogszabály egész országra kiterjedő területi hatálya (hiszen a vidéki területek rendjéért általánosan felelős szervezet és az általános elsőfokú rendőri hatóságot említi).

Később külön szabályozást nyert az evezős és vitorlás csónakok közlekedése,<sup>659</sup> valamint a szabad vizekben való fürdőzés is. A korabeli szervezeti viszonyok megkövetelték, hogy a több vízirendészeti feladatkörrel is rendelkező fegyveres testület közötti hatásköri kérdéseket is tisztázzák. A fürdőzés ellenőrzése kapcsán erre sor is került egy 1932-ben kiadott belügyminiszteri rendelet keretében.<sup>660</sup> E szerint a Magyar Királyi Folyamőrség csak a hajózási utak szabadon tartása érdekében végzett ilyen ellenőrzést, egyébként az

---

<sup>653</sup> BORNEMISSZA Félix: Budapest szerepe a dunai hajóforgalomban. In SZENDY Károly et al. (szerk.): *A hetvenéves Budapest*. Vármegyei Szociográfiai Kaidóhivatal, Budapest, 1943. 91-94.

<sup>654</sup> SUBA op. cit. 151.

<sup>655</sup> 39.507./1885. KKM r. (XII.31.) a vontató utak és a szabad kikötés tárgyában. *Magyarországi Rendeletek Tára* XIX. évf. (1885) 2295-2303.

<sup>656</sup> TUSNÁDI ÉLTHES Gyula: *A kihágások és felsőbbírószági határozatok* II. kötet, Stádium, Budapest, 1931. 458.

<sup>657</sup> 18.866/1921 (III.4.) BM. r. Utasítás a hajóállomásokra kirendelt karhatalom részére *Belügyi Közlöny* XXVI. évf. (1921) 11. sz. 310.

<sup>658</sup> 69.035/1923 (VII. 3.) KM r. A motoroscsónakoknak megvizsgálás és hajólevéllel ellátás céljából való bejelentése, továbbá motoroscsónakok vezetése és motorjaik kezelése tárgyában *Belügyi Közlöny* XXVIII. évf. (1923) 33. sz. 1224.

<sup>659</sup> 220.129/1928. (III.12.) BM r. A magyar belvizeken közlekedő evezős és vitorlás csónakok közlekedésének szabályozása. *Belügyi Közlöny* XXXIV. évf. (1929) 12.sz. 255-257.

<sup>660</sup> 154.107/1932. (VIII.13.) BM r. a m. kir. folyamőrségnek a fürdőzés ellenőrzésénél való közreműködéséről. *Magyarországi Rendeletek Tára* LXVI. évf. (1932) II. füzet. 835-836.

az elsőfokú rendőrhatalóság végrehajtó szerveire tartozott.

Hasonló hatásköri szabályozás született az evezős versenyek és vízi ünnepélyek rendezése kapcsán,<sup>661</sup> mely szerint a rendezvények alatt a rend fenntartása a vízen és a parton (pl. a hajók kikötésével kapcsolatos vízirendészeti szempontból) a folyamórság, míg a parton a rendőrség és a csendőrség hatáskörébe tartozott. Ha a révhatóság a rendezvényen nem volt jelen, a rendet a vízen is a rendőrhatalóság tartotta fenn.

### 3. A vízirendészeti feladatkörrel is rendelkező fegyveres testületek fejlődése

A magyar nemzet történelmében a Kárpát-medence vízi útjai mindig fontos szerepet játszottak, így a Magyar Királyságban a folyók és általában a vízfelületek ellenőrzésére és védelmére az államrendszeren belül mindig létezett valamilyen hajózó fegyveres szervezet. A hadi dereglyék használata az Árpád-házi királyainkig nyúlik vissza. A török veszedelem előretörése nyomán szükség volt a folyami hajózás és harc professzionális csapatára. Ők voltak a naszádosok, akik a Dunán védték a Magyar Királyság határait a Vaskaputól Nándorfehérvárig, továbbá a Száván a déli határokat. Az ország három részre szakadása után — a HABSBURG hatalom szervezésében — hozták létre a katonai határőrvidék szervezetében a sajkásokat,<sup>662</sup> többségükben a törökök elől menekülő rácokból. A Titeli Sajkás Kerület de facto 1848-ig, de jure pedig 1852-ig valósította meg határfolyóink őrzését.<sup>663</sup>

Az uralkodó 1850. XI. 30-án állította fel a Császári-Királyi Flottillahadtestet, amely már gőzhajókból állt, és 1866-ig működött. A dunai flottilla első két monitorát, azaz a Lajtát (Leitha) 1871. IV. 20-án, és a Marost 1871. V. 17-én bocsátották vízre. A monitorok építése alatt a haditengerészetből kikülönítették a budapesti különítményt, amely lényegében a dunai flottilla szervezete volt.<sup>664</sup>

A katonai védelmi jellegű szervezkedés mellett a vízi szállítás jelentőségének növekedésével és a polgári jogrend erősödésével megfogalmazódott az igény a vízirendészeti feladatoknak a közigazgatási szervezetben történő megjelenítésére is.

Már 1869-ben szabályozták, hogy a községi elöljárók, biztonsági közegek és általában a közigazgatási hatóságok kötelesek a vízirendészeti szabályok szigorú megtartása felett őrködni, a felügyelettel megbízott hajózási személyzetnek segítséget nyújtani, a szabályok megszegőit a körülmények szerint őrizet alá venni, és az illetékes hatóságnak „megbüntetés végett” átadni.<sup>665</sup>

A hajóállomások rendjének fenntartása szintén korán, már 1867-ben szabályozást nyert, sőt az érintett helyhatóságokat saját őrszemélyzet kirendelésére is kötelezték, akik a hajós

---

<sup>661</sup> 156.200/1933. (I.10.) BM r. az evezősversenyek és víziünnepélyek engedélyezéséről. *Magyarországi Rendeleték Tára* LXVII. évf. (1933) 1067-1068.

<sup>662</sup> MÁRTHA József: A magyar Duna-tengerhajózás rövid története. In: SERÉNYI Péter et al. (szerk.): *A TIT Természettudományi Stúdió Hajózástörténeti és Modellező Klubjának Évkönyve 1983*. Tudományos Ismeretterjesztő Társaság Hajózástörténeti és Modellező Klub, Budapest, 1984. 16-34.

<sup>663</sup> ARTNER Ramona — PARÁDI József — ZEIDLER Sándor: A Magyar Királyi Csendőrség légi, vízi, vasúti és közúti szakszolgálati ágai. In: PARÁDI József et al. (szerk.): *Magyar csendőrség-történeti tanulmányok* MKCSBK-SZBMRTT, Budapest, 2015. 45-66.

<sup>664</sup> BORNEMISSZA Félix: *Magyar hajóhadak a Dunán*. Turcsány kiadó, Budapest, 1928., 168; CSONKARÉTI Károly — BENCZÜR László: *Haditengerészek és folyamőrök a Dunán. A Császári (és) Királyi Haditengerészet Duna-flottillájától a Magyar Királyi Honvédség Folyamerőkéig 1870-1945*. Zrínyi Kiadó, Budapest, 1991.

<sup>665</sup> 2362/1869. (IV.21.) KKM r. op. cit. 119. §

személyzetet támogatják.<sup>666</sup>

A hajóforgalom hatékonyabb ellenőrzésének támogatására 1871-ben intézkedtek a rendőri közegek ún. szabadjeggyel történő ellátására, így menet közbeni ellenőrzések végrehajtására is lehetőség nyílt.<sup>667</sup>

Bár a 45.689/1885. FM r. kimondta, hogy a vizek és „víziművek” fölött a közvetlen rendőri felügyeletet és elsőfokú kihágási bíraskodást a szolgabíró gyakorolja, és a szükséges öröklet a községi elöljáróságok igénybevételével alkalmazza,<sup>668</sup> mégis szükség volt egy specializált feladatú országos hatáskörű közigazgatási hatóság létrehozására.

1871-ben megalakulnak a m. kir. folyammérnöki hivatalok. Az egyes folyammérnöki hivatalok a vízrajzi szolgálat és a folyamfelvigyázói teendők jobb ellátása érdekében az illetékességi területükön levő nagyobb folyókat (Duna, Tisza, Dráva, Száva, Béga, Maros) szakaszokra osztották, és egy-egy szakaszon folyamfelvigyázói állomást létesítettek.

A m. kir. folyammérnöki hivatalok folyamfelvigyázói az állami altisztek sorába tartoztak. Feladatuk volt az állami kezelésű folyók és csatornák fenntartási munkálatai feletti őrködés, a kapcsolódó építmények ellenőrzése, valamint a hajózási, tutajozási és halászati szabályok betartásának ellenőrzése.<sup>669</sup>

A hajózással kapcsolatos feladataikat az 1912. évben kiadott szolgálati szabályzatuk 37. § részletezi, melyek szerint e körben elsősorban a kikötőhelyek állapotát, a hajók meghatározott vízállás melletti közlekedési tilalmát, a gázlók és hajóutak kitérését, a hajózási akadályok jelzését, valamint a jelzések és hajózási szabályok utasításainak hajósok általi betartását ellenőrizték.<sup>670</sup>

Szabályszegés észlelése esetén a folyamfelvigyázó figyelmeztetéseit és feljelentéseit elsősorban élő szóban, kivételes esetekben írásban tette meg. Ha kihágás észlelése esetén ellenállásba ütközik és „rendőri segítségre volna szüksége”, azt az elsőfokú rendőri hatóságtól (amely a főszolgabírót vagy rendőrkapitányt jelentette) vagy a csendőrségtől volt köteles kérni.

Közvetlen alárendeltségükben működtek a csatorna- és zsilipőrök, valamint a vízmérce-jelzők, akik a folyók és csatornák közvetlen rendészeti ellenőrzésére, a zsilipek, szertárak kezelésére és egyes különleges alsóbbrendű teendők elvégzésére voltak alkalmazva.<sup>671</sup> Az örök számát és bérét az országos vízépítési igazgatóság állapította meg. Az örök a mezőőrökkel azonos szolgálati renddel és zálogolási joggal rendelkeztek és a földművelésügyi miniszter által megállapított jelvényt voltak kötelesek viselni.

A folyammérnöki hivatalok rendészeti jellegű teendői a Magyar Királyi Csendőrség országos megszervezésével, majd a két világháború között a folyamrendészeti hatóságok létrehozásával fokozatosan csökkent, de a vízi utakra vonatkozó felügyeleti tevékenysége egészen 1948-as megszűnésükig megmaradt.

Az első világháborút megelőző időszakban a folyamfelvigyázók és örök, valamint a Magyar Királyi Csendőrség későbbiekben bemutatott rendészeti tevékenységén kívül a belvízi hajózás

---

<sup>666</sup> A m. kir. közmunka- s közlekedési ministeriumainak 1867. okt. 2-dikán az illető hatóságokhoz intézett felszólítása, a gőzhajó állomásoknál helyhatósági örök alkalmazása iránt. (1867. október 2.) *Magyarországi Rendeletek Tára* I. évf. (1867) 513-514.

<sup>667</sup> 9045/1871. (I.23.) BM r. a közbiztonsági közegeknek szabad vasúti és gőzhajói menetjegyekkel ellátása tárgyában. *Magyarországi Rendeletek Tára* V. évf. (1871) 19-20.

<sup>668</sup> 45.689/1885. FM r. op. cit. 93.§ 94.§

<sup>669</sup> TÉRFI Gyula (szerk): *Második pótkötet a közigazgatási törvénytárhoz*, Grill Károly könyvkiadó vállalat, Budapest, 1914. 531.; VÉCSEY Tamás: *A vízjogi törvény és a vonatkozó jogszabályok*, Franklin-Társulat, Budapest, 1902. 230.

<sup>670</sup> 26.203/1912. (VI. 23.) FM r. A m. kir. folyamfelvigyázók szolgálati szabályzata *Földművelési Értesítő* XXIII. évf. (1912) 25. sz. 639-647.

<sup>671</sup> 26.205/1912. (VI. 30.) FM r. Az alsóbbrendű műszaki személyzet szolgálati szabályzata. *Földművelési Értesítő* XXIII. évf. (1912) 26. sz. 678-684

feletti hatósági ellenőrzésre csak nagyon korlátozott lehetőségek nyíltak.

A Dunán korábban csak Passaunál és Orsovánál volt vámjövédéki szempontú ellenőrzés, a köztes szakaszon a Monarchián belüli vámközösség miatt nem volt szükség ellenőrzésre. A pénzügyőrök a szerb határon ellenőrizték a Dunán és a Száván.<sup>672</sup>

Az első világháborút<sup>673</sup> követő zavaros időszak, majd a háborút<sup>674</sup> lezáró békeszerződések azonban alapjaiban változtatták meg a helyzetet. A trianoni békeszerződés értelmében Magyarország államhatárát – egy rövid szakaszt leszámítva – a korábbtól eltérő területen jelölték ki. Ennek hatására a Duna Oroszvár és Szob közötti szakasza vált államhatárrá, valamint a Tisza egyes szakaszai is országokat választottak el. A Duna továbbra is jelentős áru- és ekkor még személyforgalom lebonyolításának is színtere volt, melyből adódóan a szükségszerűen megszervezésre kerülő folyamrendészeti feladatkörű fegyveres testületnek szerepet kellett kapnia a határforgalom ellenőrzésében is.<sup>675</sup> 1919-ben szükségessé vált tehát, hogy a Központi Szállításvezetőség szerveiként működő hajóállomás-parancsnokságokat rendészeti feladatokkal lássák el. Ezekből alakultak az akkori állami révkapitányságok.<sup>676</sup> A révkapitányságok állománya volt haditengerészeti és oda vezényelt államrendőrségi személyzetből állt.

Wulff Olaf fregattkapitány 1920. október 4-i keltessel egy tanulmányt terjesztett a honvédelmi miniszter és a vezérkar főnöke elé. Ebben javasolta a hadihajózásnak folyamrendészeti szervezését. A hadvezetés ebbe október 25-én beleegyezett. Az 1921. január 3-i minisztertanácsi határozat a hadihajózást „M. Kir. Folyamország” néven folyamrendészeti szervezette át.<sup>677</sup>

1921. 02. 15-én a BM szervezetében megalakult a folyamrendészeti alosztály, melynek a révkapitányságok alá lettek rendelve. Ezeket a változásokat követte a folyamország felállításáról szóló 1053/1921 ME r.<sup>678</sup> mely szerint a révkapitányságok a folyamország szervezetébe olvadtak.

Mint hatósági szervezetet az 1922. évi XIV. tc. „Folyamország és ellenőrzés” címmel, mint un. „folyamorségi törvényt” iktatta be jogrendünkbe.<sup>679</sup>

Rendelése szerint a folyamország elsősorban közbiztonsági és folyamrendészeti feladatokat látott el, melyek körébe a közbiztonság fenntartása, a csempészás és kémkedés megakadályozása, a hajóforgalom ellenőrzése, valamint a halászat, vízivadászat és fürdés ellenőrzése tartoztak. A révkapitányságok hatáskörébe általánosan folyamrendészeti és közbiztonsági szolgálat tartozott az ország minden álló és folyóvizén.

Bár a testület létrehozásának egyértelműen haderő rejtési célja is volt, mégsem jelenthető ki, hogy a Magyar Királyi Folyamország — a Magyar Királyi Határországhez hasonlóan, ahol minden

<sup>672</sup> KEMPINSKI Béla: A m. kir. folyamorségről, *Csendőrségi Lapok* XVII. évf. (1927) 7. sz. 8-14.

<sup>673</sup> DEÁK József: *A Magyar Királyi Belügyminisztérium a háttország közbiztonságáért a Nagy Háború idején*. In: *Társadalom és honvédelem*. 19. évfolyam 4 szám. NKE Szolgáltató Nonprofit Kft. Budapest, 2015. ISSN 1417-7293 79–84.

<sup>674</sup> DEÁK József: *Military industry and readjustment in the Hungarian hinterland in the First World War*. In: *Central European Papers* Vol 2. Issue 2. Opavai Sziléziai Egyetem Közpolitikai Kara. Opava, 2014. ISSN 2336-369X 23-35.

<sup>675</sup> BENCsik Péter: A kisebb határszéli forgalom Magyarországon és a szomszédos államok közt 1898-1941. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordini)*, XII. évf. (2007) 16. sz. 21-30.

<sup>676</sup> 4.618/1919. (IX. 18.) ME. r. a budapesti magyar állami révkapitányság felállításáról. *Magyarországi Rendeletek Tára* LIII. évf. (1919) 714-715.

<sup>677</sup> A felállítás pontos dátuma: 1921. március 1. - JUBA Ferenc: Belvízi rendészetünk, azaz a folyamország. In: CSIHÁK György (szerk): *Tizenhetedik Magyar Őstörténeti Találkozó és Magyar Történelmi Iskola előadásai és iratai*, Zürichi Magyar Történelmi Egyesület, Budapest-Zürich, 2004., 197.

<sup>678</sup> 1.053/1920. (II. 12.) ME. r. a folyamrendészet gyakorlásáról. *Magyarországi Rendeletek Tára* LIV. évf. (1920) 36-37

<sup>679</sup> 1922. é. XIV. tc a folyamorségről és a végrehajtására kiadott 122.295/1922. (VII. 25.) BM r. Belügyi Közlöny XXVII. évf. (1922) 35. sz. 1578-1587.



harmadik gyalogezred a határőrség rejtésében létezett — két testű szervezet lett volna, ahol a folyamrendészeti teendőket a révőrségek végezték. A feladatokat és ennek megfelelően a hatásköröket a Magyar Királyi Folyamőrség szervezeti szintjei között racionálisan osztották el.<sup>680</sup> Az eredetileg önkormányzati rendőrségi hatáskörbe tartozó vízirendészeti jogköröket a folyamőrség vette át.

Folyamőrség szervezeti felépítése háromlépcsős volt. A folyamőrség parancsnokság alárendeltségében működött a hajózási osztály és az őrzészlóalj parancsnokság (2 századdal, ide tartoznak a révkapitányságok állománya és 3 árvédelmi század is), valamint a folyamőrség rádiós iskolája. A testület élén a vezérfelügyelő állt, aki irányítását a budapesti székhelyű révfőkapitányság által valósította meg. A testület legfelső szintjét megtestesítő révfőkapitányság birtokolta a másodfokú vízirendészeti hatósági jogköröket.

Alárendeltségébe tartoztak a révkapitányságok, amelyek a vízirendészet elsőfokú hatósági jogkörével rendelkeztek. Összesen 13 révkapitányság működött a trianoni békediktátum utáni Magyarországon, amelyek között az ország vízi területeit felosztották.

A révkapitányságok alárendeltségében pedig a révkirendeltségek álltak. A Magyar Királyi Folyamőrség szervezetébe összesen 10 révkirendeltség tartozhatott.<sup>681</sup> A révőrségeket a révkapitányságok alkalmanként hozták létre ideiglenes jelleggel.

A folyamőrség szoros értelemben vett folyamőrségi személyzetre és segédszemélyzetre tagozódott. Az új szervezet munkáját nehezítette, hogy a folyamőrség tervezett létszámát – 5000 főt – a békeszerződés nem engedélyezte, csupán 1620 főnyi fegyveres létszámot és 1800 főnyi fegyver nélküli alkalmazottat volt szabad a szervezetbe felvenni. A magyar királyi folyamőrséget a csendőrséggel azonos fegyverhasználati jog illették meg.<sup>682</sup>

A folyamőrségi személyzet létszáma így 96 tiszt és tisztviselő, 1524 altiszt és legénység, akik közül csak 840 fő kaphatott fegyveres kiképzést. A segédszemélyzet létszáma nem volt korlátozva.

Hasonlóan szigorú szabályok vonatkoztak az úszóegységekre is. A testület számára 8 db maximum 128 tonnás puskalövés ellen páncélozott hajó volt engedélyezve, valamint 12 db felfegyverzett motorcsónak. A korlátozásokon kívül az ország gazdasági helyzete is gátat szabott az eszközpark fejlesztésének, így 1927-ben 4 db őrnaszáddal és 2 db motorcsónakkal láttak el szolgálatot.<sup>683</sup>

Az évek múlásával lassan kiöregedő személyzet pótlást kívánt. Ezért már 1921. január 10-én egy hadihajós tiszti és altiszti tanfolyam kezdte meg működését.

Fennállása alatt a folyamőrség mind speciális képességeiben, mind szervezetében fejlődött. A kor rendvédelmi testületei közül egyedül e testület rendelkezett például kiképzett búvárokkal.

Az 1920-as évek első felében számos, a vízirendészeti ellenőrzések gyakorlati végrehajtását érintő szabályzó született. A legjelentősebbek között volt a folyamrendészet gyakorlásáról szóló 8270/1923. ME r.,<sup>684</sup> valamint a hajóforgalom ellenőrzéséről szóló

<sup>680</sup> SUBA op. cit. 144.

<sup>681</sup> A Magyar Királyi Folyamőrség történetében tíz révkirendeltség működött, ezek voltak a székhelytelepülésük neve szerint: Piszke 1924-1925, Nyergesújfaló 1925-től, Oroszvár 1925-1929, Kalocsa-Foktó 1927-ig majd utána révőrséggé minősítették, Dunacsúny 1929-től, Dunaremete 1933-tól, Dunaalmás 1933-tól, Makó 1933-tól, Szolnok 1933-tól, Siófok 1927-ig ezt követően révkapitánysággá fejlesztették. - CSONKARÉTI — BENCZÚR op. cit. 153.

<sup>682</sup> 8.851/1923. (VII. 28.) ME r. a m. kir. folyamőrség fegyverhasználati jogáról. *Magyarországi Rendeletek Tára* LVII. évf. (1923) 273-274.

<sup>683</sup> KEMPINSKI op. cit. 11.

<sup>684</sup> 8.270/1923. (XI. 23.) ME. r. a folyamrendészet gyakorlásáról és a m. kir. folyamőrség szervezéséről, létszáma kiegészítési módjainak és felfegyverzésének megállapításáról szóló 1922 : XIV. t.-cikk végrehajtásáról. *Magyarországi Rendeletek Tára* LVII. évf. (1923) 335-341.

1340/1924. ME r.<sup>685</sup> Utóbbi szerint a hajóforgalom ellenőrzését az a belügyminisztérium rendészeti szervei (a rendőrség és a csendőrség), de elsősorban a m. kir. révkapitányságok gyakorolják, valamint feladatkörükhöz kapcsolódóan a vámigazgatási közegek, a vasúti és hajózási felügyelők is.

A rendelet 3. § leszögezi, hogy a folyamőrség hatásköre más rendészeti szervek hatáskörét nem csorbítja. A 7. § biztosítja a rendőri közegeknek az álló hajóra, valamint az ehhez kikötött egyéb létesítményre szállását a révkapitány előzetes hajóra lépési engedélye nélkül is, vagyis az álló hajón a csendőr is végezhetett közbiztonsági feladatot vagy folytathatott nyomozást.

A mozgó vízi járművek esetében a vámőrség vagy a folyamőrség hajókíséretet alkalmazhatott, melyet elsősorban külföldi hajókon foganatosítottak.<sup>686</sup> Az itt felfedett jogsértés elkövetőit a parton csendőr vagy rendőr járőrnek adták át.

A révkapitányság csak átiratban fordulhatott a csendőrséghez, a járőrhez közvetlen felhívást nem intézhetett. A folyamőrségi és rendőri hatóságok voltak kötelesek gondoskodni arról, hogy olyan helyeken, hol nem volt révkapitányság vagy kirendeltség, a menetrend szerinti személyszállító hajók indulási és érkezési idejében rendőr vagy csendőrrjárőr legyen kirendelve.

1927-ben megszervezésre került a Balaton vízfelületének ellenőrzése a Siófoki Révkapitányság, valamint Tihanyban és Balatonbogláron mentő és jelző állomás felállításával.

1935-től a dunai révkapitányságok már motoros járatokkal ellenőrizték a csónakforgalmat.

1938. júniusában kezdte meg működését a balatoni viharjelző szolgálat rakétás-jelzőgombos viharjelzéssel. A viharjelzés bevezetése nagyban befolyásolta a fürdőrendészeti és vízi közlekedési szabályokat.<sup>687</sup>

Az 1930-as évek végétől jelentős változások álltak be a Magyar Királyi Folyamőrség határforgalom-ellenőrző szerepében is. 1938. november 2-án visszatért a Felvidék déli része és néhány hetes átmeneti időszak után integrálódott az ország közigazgatásába. Az átmeneti időszak alatt továbbra is csak a kijelölt határátelőhelyeken lehetett átlépni és még fennmaradt a határforgalom-ellenőrzés is, majd december 9-én megszűnt a határforgalom-ellenőrzés Magyarország és a visszatért terület között.<sup>688</sup>

A nemzetközi politikai változásokra reagálva a Magyar Királyi Folyamőrséget a Bled-i egyezmény nyomán létrehozott honvédelmi törvényben foglaltak alapján 1939. I. 15-én Magyar Királyi Honvéd Folyamerők névvel a Magyar Királyi Honvédség kötelékébe helyezték önálló haderőnemként, a vezérkar főnökének közvetlen alárendeltségébe. Később az elnevezést Magyar Királyi Honvéd Folyami Erőkre változtatták.

A vízirendészeti teendőket a Magyar Királyi Rendőrség szakigazgatási szervezetében újonnan létrehozott vízirendészeti (révhatósági) szakszolgálati ág szervezeti egységei vették át. A Magyar Királyi Folyamőrség azon szervezeti egységei és úszó egységei, amelyek nem hadi célokat szolgáltak, a rendőrséghez kerültek. A rendőrség kötelékében nyolc révkapitányság működött a

---

<sup>685</sup> 1.340/1924. (II.22.) ME. r. a hajóforgalom ellenőrzéséről. *Magyarországi Rendeletek Tára* LVIII. évf. (1924) 14-33.

<sup>686</sup> TUSNÁDI ÉLTHES Gyula: *A kihágások és felsőbbbíróági határozatok I. kötet*, Stádium, Budapest, 1931. 72.

<sup>687</sup> BEBESI Zoltán: A balatoni vízi csendőrség, *Rendvédelem-történeti Hírlevél (Nuntiotones Historiae Praesidii Ordinis)* XXII. évf. (2013) 39-40-41-42.sz. 193-197.

<sup>688</sup> SOM Krisztián: A Magyar Királyi Folyamőrség (határ)átléptető-bélyegzői, *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordini)*, XVI. évf. (2009) 19. sz. 100-104.

Dunán és a Tiszán<sup>689</sup>. Rendőri révőrségeket szerveztek továbbá a Drávára, a Vágra és a Marosra. A Balatonon és a Velencei tavon pedig a területileg illetékes főszolgabírák hatáskörét gyarapították a vízrendészeti teendőkkel.

A Magyar Királyi Rendőrségen belül tehát a vízrendészeti (révhatósági) teendők ellátását kétlépcsős szervezet valósította meg, melynek az alsó szintjét képezték a révőrségek, több révőrség irányítását pedig a révkapitányságok látták el. A korábban csak ideiglenes jelleggel létrehozott révőrségek tehát állandó szervezeti elemmé váltak.

A változások következtében a folyamőrség belügyminiszteri alárendeltségét megszüntették és teljes egészében a honvédelmi minisztériumhoz került. Ezt követően jelent meg a m. kir. belügyminiszternek a folyamrendészeti tennivalók ellátása tárgyában kiadott 74.500/1939. BM.sz. rendelete.<sup>690</sup> Ennek értelmében a folyamrendészeti hatóságok (révkapitányságok, révkirendeltségek) a m. kir. rendőrség egészének szerves részei, s a meghatározott folyamszakaszokon a hatáskörükbe utalt ügyekben, mint elsőfokú rendőrhatalóságok járnak el. A honvédelemről szóló 1939. évi II. tc. alapján<sup>691</sup> a folyamrendészeti tennivalók ellátása a rendőrhatalóságokra szállt át, melyet a 71.900/1939. BM.sz. rendelet<sup>692</sup> tett egyértelművé.

Ennek értelmében a folyamrendészeti hatóságok a m. kir. rendőrség egészének szerves részei, mint elsőfokú rendőri hatóságok járnak el. A fenti előírások alapján szervezett és a belügyminiszter alá rendelt folyamrendészet így működött tovább egészen 1954-ig.

Szükséges volt azonban szabályozni a vízrendészeti tennivalók ellátásának rendjét a révkapitányságok működési körén kívül eső vízterületen is. Az olyan belvizeken, amelyekre a m. kir. rendőrség révkapitányságának (révkirendeltségének) működési köre nem terjed ki, a folyamrendészeti (révhatósági) teendőket az illetékes rendőrhatalóságok (m. kir. rendőrség működési területén a m. kir. rendőrkapitányság, az ország egyéb területén a főszolgabíró) mint elsőfokú folyamrendészeti hatóságok (révhatóságok) látták el.<sup>693</sup> Másodfokú folyamrendészeti hatóság (révhatóság) a m. kir. rendőrség illetékes főkapitánya, illetőleg az alispán volt.

A folyamrendészeti teendők legteljesebb, leginkább kiforrott szabályozását, valamint a legrészletesebb ellenőrző hatósági feladatokat a vizsgált korszakban a 93.880/1942. B. M. r. tartalmazta.<sup>694</sup> E szervezeti rendszer és feladatkör tekinthető a polgári magyar állam legfejlettebb vízrendészeti rendszerének, amely mind a legfőbb vízi közlekedési utak használatát, mind a szabad vizek használatának rendjét korszerű formában rendezte. A speciális vízrendészeti szervezeti elemek azonban az ország lakosságának mindennapi életére nem tudtak volna kellő hatást gyakorolni olyan általános közbiztonsági szervezetek nélkül, akiknek alapfeladatai között is megjelentek vízrendészeti teendők. A fenti szervezeti fejlődést és változásokat így természetesen követte az ország lakosságának mindennapi életéhez leginkább kapcsolódó

---

<sup>689</sup> Baja, Gönyű, Komárom, Mohács, Szeged, Szolnok, Újvidék és Vác, Székellyel - BORBÉLY Zoltán – KAPY Rezső (szerk.): *A 60 éves magyar rendőrség 1881-1941*. Halász Irodalmi és Könyvkiadó Vállalat, Budapest, 1942. I.köt. 144-149.

<sup>690</sup> 74.500/1939. (VIII.5.) BM r. a folyamrendészeti tennivalók ellátása tárgyában kiadott 71.900/1939. BM. számú rendelet végrehajtásáról. *Magyarországi Rendeletek Tára* LXXIII. évf. (1939) II. füzet 1433-1436.

<sup>691</sup> 1939. évi II. tc 80. §. (2) bekezdés

<sup>692</sup> 71.900/1939. (VI.16.) BM r. a folyamrendészeti tennivalók ellátásáról. *Magyarországi Rendeletek Tára* LXXIII. évf. (1939) 992-995.

<sup>693</sup> 407/1940. (V.21.) BM. r. A folyamrendészeti tennivalók ellátásáról szóló rendelet módosítása és kiegészítése. *Belügyi Közlöny* XLV. évf. (1940) 25. sz. 815-816.

<sup>694</sup> 93.880/1942. (V.21.) BM r. A vízrendészeti tennivalók ellátása a révkapitányságok működési körén kívül eső vízterületen *Belügyi Közlöny* XLVII. évf. (1942) 23. sz. 1042-1044.

rendvédelmi testület, a Magyar Királyi Csendőrség is.

A feladatkör már a testület első, 1881-ben kiadott szolgálati utasításában megjelent,<sup>695</sup> majd az 1900. évben kiadott némileg átdolgozott szolgálati utasítás<sup>696</sup> már „folyam- és vízrendészet” terminológiát használt. A két világháború között újjászervezett testület számára 1924-ben kiadott szolgálati utasítás<sup>697</sup> már speciális rendelkezéseket tartalmaz a határvízen közlekedőkkel szembeni lőfegyverhasználatra, a halászat ellenőrzésére, valamint a hajóügyeleti szolgálat ellátására. Az utolsó, 1941. évben kiadott szolgálati utasítás<sup>698</sup> a fentiek változatlan megtartása mellett már külön függelékkel is tartalmazott a fürdőőrök és fürdő különítmények működésének szabályozására.

A vízirendészeti feladatokat ellátó rendvédelmi szervek szervezeti változásai, valamint az egyre komplexebbé váló szabályrendszer azonban azt követelték a szervezettől, hogy a korábbi közlekedési és híradó<sup>699</sup> szervezeti elemek mintájára önálló vízirendészeti őrsöket hozzon létre. Az első vízi csendőr tanfolyam 1942. április 01-én indult 3 tiszttel és 27 fős legénységgel két hónap időtartamban, többek között volt folyamőrségi előadókkal és oktatókkal.<sup>700</sup> Az első vízi őrsöt Siófokon szervezték meg 1942. június 01-től, melynek első szolgálatára június 05-én került sor a Balatoni Hajózási Rt-től bérelt motoros hajóval.<sup>701</sup> A következő nyáron már a balatonfüredi hajógyárban készült 3 egyforma kisgéphajón (Csendőr I.-III.) vonultak szolgálatba.

A második vízi őrs Balatonbogláron 1944. május 01-én kezdete meg szolgálatát 9 csendőrrel és 1 hajóval. Az új vízi őrs szervezetileg a csendőr közlekedési és híradó osztályparancsnokság alárendeltségében működő Budapesti közlekedési szárnyparancsnokság alárendeltségébe került. A sikeres működési tapasztalatok nyomán tervbe vették a szolgálat kiterjesztését az ország más, nagyobb vizeire is, mint pl. a Duna vagy a Velencei tó, melyre a háború miatt más nem került sor.<sup>702</sup>

#### 4. Összefoglalás

Tanulmányom összefoglalta a magyar állam polgári korszakának vízirendészeti szabályrendszerét és áttekintést adott a vízirendészeti feladatkörrel rendelkező közigazgatási szervezetek és fegyveres testületek fejlődéséről. A vízirendészet szervezetrendszerének második világháború évei alatt is folytatódó korszerűsítése egy olyan speciális szervezeti elemekkel működő, az egyes fegyveres testületeken belül szervezetileg is elkülönülő szakterület létrejöttét alapozta meg, melynek öröksége máig tetten érhető a szabad vizek hatósági ellenőrzésében.

A tanulmány által vizsgált fő kutatási kérdések összefoglalásaként elmondható, hogy a vízirendészet az 1940-es évekre a nemzetközi szabályozás és a hazai jogszabályok összhangján alapuló kiterjedt szabályrendszerrel rendelkezett. A korábbi évtizedek

<sup>695</sup> *Utasítás a Magyar Királyi Csendőrség számára.* Pesti Könyvnyomda, Budapest, 1881, 191.

<sup>696</sup> *Szolgálati utasítás. Általános rész.* Pesti nyomda, Budapest, 1900, 361.

<sup>697</sup> *Szolgálati utasítás a magyar királyi csendőrség számára (Tervezet).* Pallas, Budapest, 1924, 292.

<sup>698</sup> *Szervezeti és szolgálati utasítás a Magyar Királyi Csendőrség számára.* Stádium Sajtóvállalat, Budapest, 1941. 411.

<sup>699</sup> VEDÓ Attila: A Magyar Királyi Csendőrség közlekedési szolgálati ágának kialakulása és fejlődése. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis)*, XXV. évf. (2015) 47-48-49-50. sz. 81-94.; VEDÓ Attila: Rádió a Magyar Királyi Csendőrség Szolgálatában. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis)*, XXIV. évf. (2014) 39-40-41-42. sz. 131-142.

<sup>700</sup> REKTOR Béla: *A Magyar Királyi Csendőrség oknyomozó története.* Árpád Könyvkiadó Cleveland, Ohio, USA. 1980. 181-183.; PARÁDI Ákos: A magyar vízi csendőrség In: Parádi József (szerk): *Emlékkönyv Öry Károly születésének 85. évfordulója tiszteletére*, Budapest, 2018., Szemere Bertalan MRTT 73-88.

<sup>701</sup> CSUKA László: Vízi őrsünk szolgálatából I. rész, *Csendőrségi Lapok* XXXIII. évf.(1943) 22. sz. 14-18.

<sup>702</sup> PARÁDI József: *A Magyar Királyi Csendőrség. Az első magyar polgári, központosított közbiztonsági őrtestület 1881-1945.* Szemere Bertalan MRTT, Budapest, 2012, 100.

nehezen követhető szabályozását rendezett, összefoglaló jellegű rendelkezések váltották fel.

A szabályrendszerrel párhuzamosan fejlődtek a közigazgatási és közbiztonsági szervezetek speciális szervezeti elemei is, vagyis a vizsgált időszak végére elmondható, hogy valamennyi vízrendészetben közvetlenül érintett hatóság és testület specializált szervezeti elemekkel valósította meg e tevékenységet. A hatásköri összeütközéseket a jogalkotó folyamatosan oldotta fel, így az állami szervek közti együttműködés egyre gördülékenyebbé vált.

## Felhasznált irodalom:

- [1] ARTNER Ramona — PARÁDI József — ZEIDLER Sándor: A Magyar Királyi Csendőrség légi, vízi, vasúti és közúti szakszolgálati ágai. In: PARÁDI József et al. (szerk.): *Magyar csendőrség-történeti tanulmányok* MKCSBK-SZBMRTT, Budapest, 2015. pp. 45-66.
- [2] BEBESI Zoltán: A balatoni vízi csendőrség, *Rendvédelem-történeti Hírlevél (Nuntiotones Historiae Praesidii Ordinis)* XXII. évf. (2013) 39-40-41-42.sz. pp. 193-197.
- [3] BENCSEK Péter: A kisebb határszéli forgalom Magyarországon és a szomszédos államok közt 1898-1941. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordini)*, XII. évf. (2007) 16. sz. pp. 21-30.
- [4] BORBÉLY Zoltán – KAPY Rezső (szerk.): *A 60 éves magyar rendőrség 1881-1941*. Halász Irodalmi és Könyvkiadó Vállalat, Budapest, 1942. I.köt.
- [5] BORNEMISSZA Félix: *Magyar hajóhadak a Dunán*. Turcsány kiadó, Budapest, 1928.
- [6] BORNEMISSZA Félix: Budapest szerepe a dunai hajóforgalomban. In: SZENDY Károly et al. (szerk.): *A hetvenéves Budapest*. Vármegyei Szociográfiai Kaidóhivatal, Budapest, 1943. pp. 91-94.p.
- [7] CSONKARÉTI Károly — BENCZÜR László: *Haditengerészek és folyamőrök a Dunán. A Császári (és) Királyi Haditengerészet Duna-flottillájától a Magyar Királyi Honvédség Folyamőrökig 1870-1945*. Zrínyi Kiadó, Budapest, 1991.
- [8] CSUKA László: Vízi őrsünk szolgálatából I. rész, *Csendőrségi Lapok* XXXIII. évf.(1943) 22. sz. pp. 14-18.p.
- [9] DEÁK József: A polgári magyar állam rendvédelmi sajtója 1867–1944. In: PARÁDI Ákos (szerk.): *Ünnepi tanulmányok Parádi József 65. születésnapja tiszteletére*. Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság. Budapest, 2015. pp. 65–88.
- [10] DEÁK József: A Magyar Királyi Belügyminisztérium a hátszág közbiztonságáért a Nagy Háború idején. In: *Társadalom és honvédelem*. 19. évfolyam 4 szám. NKE Szolgáltató Nonprofit Kft. Budapest, 2015. pp.79–84.
- [11] DEÁK József: *Military industry and readjustment in the Hungarian hinterland in the First World War*. In: *Central European Papers* Vol 2. Issue 2. Opavai Sziléziai Egyetem Közpolitika Kara. Opava, 2014. pp. 23-35.
- [12] JUBA Ferenc: Belvízi rendészetünk, azaz a folyamőrség. In: CSIHÁK György (szerk.): *Tizenhetedik Magyar Őstörténeti Találkozó és Magyar Történelmi Iskola előadásai és iratai*, Zürichi Magyar Történelmi Egyesület, Budapest-Zürich, 2004., pp. 193-197.
- [13] KEMPINSKI Béla: A m. kir. folyamőrségről, *Csendőrségi Lapok* XVII. évf. (1927) 7. sz. pp. 8-14.
- [14] MÁRTHA József: A magyar Duna-tengerhajózás rövid története. In: SERÉNYI Péter et al. (szerk.): *A TIT Természettudományi Stúdió Hajózástörténeti és Modellező Klubjának Évkönyve 1983*. Tudományos Ismeretterjesztő Társaság Hajózástörténeti és Modellező Klub, Budapest, 1984, pp.16-34.
- [15] PARÁDI Ákos: A magyar vízi csendőrség In: PARÁDI József (szerk.): *Emlékkönyv Öry Károly születésének 85. évfordulója tiszteletére*, Budapest, 2018., Szemere Bertalan MRTT pp. 73-88.p.

- [16] PARÁDI József: *A Magyar Királyi Csendőrség. Az első magyar polgári, központosított közbiztonsági őrtestület 1881-1945.* Szemere Bertalan MRTT, Budapest, 2012.
- [17] REKTOR Béla: *A Magyar Királyi Csendőrség oknyomozó története.* Árpád Könyvkiadó Cleveland, Ohio, USA. 1980.
- [18] SOM Krisztián: A Magyar Királyi Folyamőrség (határ)átléptető-bélyegzői, *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordini)*, XVI. évf. (2009) 19. sz. pp. 100-104.
- [19] SUBA János: Dunai hajózás és vízirendészet 1922-1939, In: PARÁDI József (szerk): *Emlékkönyv Öry Károly születésének 85. évfordulója tiszteletére,* Szemere Bertalan MRTT, Budapest, 2018., pp. 141-170.
- [20] *Szolgálati utasítás. Általános rész.* Pesti nyomda, Budapest, 1900.
- [21] *Szolgálati utasítás a magyar királyi csendőrség számára (Tervezet).* Pallas, Budapest, 1924.
- [22] *Szervezeti és szolgálati utasítás a Magyar Királyi Csendőrség számára.* Stádium Sajtóvállalat, Budapest, 1941.
- [23] TÉRFI Gyula (szerk): *Második pótkötet a közigazgatási törvénytárhoz,* Grill Károly könyvkiadó vállalata, Budapest, 1914.
- [24] TÓTH István: A magyar közlekedési hatóság jubileumai, *Közlekedéstudományi Szemle* XLIII. évf. (1993.) 10. szám pp. 368-376
- [25] TUSNADI ÉLTHES Gyula: *A kihágások és felsőbbírószági határozatok I.-II. kötet,* Stádium, Budapest, 1931.
- [26] *Utasítás a Magyar Királyi Csendőrség számára.* Pesti Könyvnyomda, Budapest, 1881.
- [27] VÉCSEY Tamás: *A vízjogi törvény és a vonatkozó jogszabályok,* Franklin-Társulat, Budapest, 1902.
- [28] VEDÓ Attila: Rádió a Magyar Királyi Csendőrség Szolgálatában. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXIV. évf. (2014) 39-40-41-42. sz. pp. 131-142.
- [29] VEDÓ Attila: A Magyar Királyi Csendőrség közlekedési szolgálati ágának kialakulása és fejlődése. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXV. évf. (2015) 47-48-49-50. sz. pp. 81-94.
- [30] 1878 évi V. tc. magyar büntetőtörvénykönyv a büntettekről és vétségekről
- [31] 1885. évi XXIII. tc. a vízjogról
- [32] 1894. évi XXXVI. tc. a magyar folyam- és tengerhajózási részvény-társaság alakításáról és állami segélyezéséről
- [33] 1921. é. XXXIII. tc. az Északamerikai Egyesült Államokkal, a Brit Birodalommal, Franciaországgal, Olaszországgal és Japánnal, továbbá Belgiummal, Kínával, Kubával, Görögországgal, Nikaraguával, Panamával, Lengyelországgal, Portugáliával, Romániával, a Szerb-Horvát-Szlovén Állammal, Sziámmal és Cseh-Szlovákországgal 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről
- [34] 1922. é. XIV. tc a folyamőrségről
- [35] 1939. évi II. tc a honvédelemről
- [36] A m. kir. közmunka- s közlekedési ministeriumainak 1867. okt. 2-dikán az illető hatóságokhoz intézett felszólítása, a gőzhajó állomásoknál helyhatósági örök alkalmazása iránt. (1867. október 2.) *Magyarországi Rendeletek Tára* I. évf. (1867) pp. 513-514.

- [37] 2362/1869. (IV.21.) KKM r. ideiglenes utasítás a hajózási jog gyakorlásáról *Magyarországi Rendeleték Tára* III. évf. (1870) pp. 564-618.
- [38] 9045/1871. (I.23.) BM r. a közbiztonsági közegeknek szabad vasúti és gőzhajói menetjegyekkel ellátása tárgyában. *Magyarországi Rendeleték Tára* V. évf. (1871) pp. 19-20.
- [39] 45689/1885. (XII.31.) FM r. a vízjogi törvény végrehajtása iránti általános rendelet kiadása tárgyában. *Magyarországi Rendeleték Tára* XIX. évf. (1885) pp. 2219-2221.
- [40] 39.507./1885. KKM r. (XII.31.) a vontató utak és a szabad kikötés tárgyában. *Magyarországi Rendeleték Tára* XIX. évf. (1885) pp. 2295-2303.
- [41] 26.203/1912. (VI. 23.) FM r. A m. kir. folyamfelvigyázók szolgálati szabályzata *Földművelési Értesítő* XXIII. évf. (1912) 25. sz. pp. 639-647.
- [42] 26.205/1912. (VI. 30.) FM r. Az alsóbbrendű műszaki személyzet szolgálati szabályzata. *Földművelési Értesítő* XXIII. évf. (1912) 26. sz. pp. 678-684
- [43] 4.618/1919. (IX. 18) ME. r. a budapesti magyar állami révkapitányság felállításáról. *Magyarországi Rendeleték Tára* LIII. évf. (1919) pp. 714-715.
- [44] 1.053/1920. (II. 12.) ME. r. a folyamrendészet gyakorlásáról. *Magyarországi Rendeleték Tára* LIV. évf. (1920) pp. 36-37
- [45] 18.866/1921 (III.4.) BM. r. Utasítás a hajóállomásokra kirendelt karhatalom részére *Belügyi Közlöny* XXVI. évf. (1921) 11. sz. 310.p.
- [46] 69.035/1923 (VII. 3.) KM r. A motoroscsónakoknak megvizsgálás és hajólevéllel ellátás céljából való bejelentése, továbbá motoroscsónakok vezetése és motorjaik kezelése tárgyában *Belügyi Közlöny* XXVIII. évf. (1923) 33. sz. 1224. p.
- [47] 8.270/1923. (XI. 23.) ME. r. a folyamrendészet gyakorlásáról és a m. kir. folyamórség szervezéséről, létszáma kiegészítési módjainak és felfegyverzésének megállapításáról szóló 1922 : XIV. t.-cikk végrehajtásáról. *Magyarországi Rendeleték Tára* LVII. évf. (1923) pp. 335-341.
- [48] 8.851/1923. (VII. 28.) ME r. a m. kir. folyamórség fegyverhasználati jogáról. *Magyarországi Rendeleték Tára* LVII. évf. (1923) pp. 273-274.
- [49] 1.340/1924. (II.22.) ME. r. a hajóforgalom ellenőrzéséről. *Magyarországi Rendeleték Tára* LVIII. évf. (1924) pp. 14-33.
- [50] 4.730/1927. (V.27.) M. E. r. A Dunára vonatkozó végleges szabályzat megállapítása tárgyában 1921. évi július hó 23-án Párisban kelt egyezmény becikkelyezéséről szóló 1923: XIV. t.c. XXIV. cikke értelmében a Nemzetközi Dunabizottság részéről kidolgozott hajózási és rendőri szabályzat (Hajózási Rendszabályok, rövidítve: H. R.) és ennek kiegészítő részét alkotó I. melléklet életbeléptetése. *Belügyi Közlöny* XXXII. évf. (1927) 25. sz. pp. 640-673.
- [51] 220.129/1928. (III.12.) BM r. A magyar belvizeken közlekedő evezős és vitorlás csónakok közlekedésének szabályozása. *Belügyi Közlöny* XXXIV. évf. (1929) 12.sz. pp. 255-257.
- [52] 154.107/1932. (VIII.13.) BM r. a m. kir. folyamórségnek a fürdőzés ellenőrzésénél való közreműködéséről. *Magyarországi Rendeleték Tára* LXVI. évf. (1932) II. füzet pp. 835-836.
- [53] 156.200/1933. (I.10.) BM r. az evezősversenyek és víziünnepélyek engedélyezéséről. *Magyarországi Rendeleték Tára* LXVII. évf. (1933) pp. 1067-1068.
- [54] 74.500/1939. (VIII.5.) BM r. a folyamrendészeti tennivalók ellátása tárgyában



- kiadott 71.900/1939. BM. számú rendelet végrehajtásáról. *Magyarországi Rendeleték Tára* LXXIII. évf. (1939) II. füzet pp. 1433-1436.
- [55] 71.900/1939. (VI.16.) BM r. a folyamrendészeti tennivalók ellátásáról. *Magyarországi Rendeleték Tára* LXXIII. évf. (1939) pp. 992-995.
- [56] 407/1940. (V.21.) BM. r. A folyamrendészeti tennivalók ellátásáról szóló rendelet módosítása és kiegészítése. *Belügyi Közlöny* XLV. évf. (1940) 25. sz. pp. 815-816.
- [57] 93.880/1942. (V.21.) BM r. A vízrendészeti tennivalók ellátása a révkapitányságok működési körén kívül eső vízterületen *Belügyi Közlöny* XLVII. évf. (1942) 23. sz. pp. 1042-1044.

**Lektor:**

**Sallai János Prof. Dr. tanszékvezető egyetemi tanár**

Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar

Rendészettörténeti Tanszék

sallai.janos@uni-nke.hu