

**VEDÓ Attila\***  
**Út a vízi csendőrség létrehozásáig**  
(Road to establishment of water-gendarmerie.)

Absztrakt

A csendőrség Európa egyik legrégebbi rendvédelmi szervezete, melynek a történetét a francia kutatók a XIV. századig vezetik vissza. A HABSBURG birodalomba a csendőrség intézménye Lombardián keresztül érkezett. A ki-egyezőssel a Magyar Királyság területén a HABSBURG birodalmi csendőrség magyarországi alakulatait feloszlatták, azonban — mivel az önkormányzati rendőrségek a rend fenntartása terén csődöt mondtak — 1881-ben létrehozták a magyar nemzeti csendőrséget Magyar Királyi Csendőrség elnevezéssel. E szervezeten belül — más szakszolgálati ágak kiépülésével egyidőben — a két világháború között kerültek kiépítésre a vízi csendőrség első alakulatai.

*Kulcsszavak:*

csendőrség ; Magyar Királyi Csendőrség ; vízi rendészet ;  
vízi csendőrség ; balaton csendőr hajók ; balatoni csendőr hajók

*Abstract*

Gendarmerie is one of the oldest European law enforcement organization. The french historians dating back history of gendarmerie to the 14th. century. The institution of gendarmerie arrived in the HABSBURG-empire through Lombardy. After the hungarian-austrian compromise (1867) the HABSBURG Imperial Gendarmerie's troops have been disbanded in Hungarian Kingdom. However — because the municipal's police fall down — in 1881 established the hungarian national gendarmerie named Royal Hungarian Gendarmerie. Within this organization — at the same time as the development of other branches of the service — the first formations of the water gendarmerie established between the two world war.

*Keywords:*

gendarmerie ; Hungarian Royal Gendarmerie ; water policing ;  
water gendarmerie ; gendarmerie ships at Lake Balaton

---

\* - *Open Researcher and Contributor ID* = Nyílt Kutató és Közreműködő Azonosító (**ORCID**)  
<https://orcid.org/https://orcid.org/0000-0001-7382-5001>

*Institutional attachements* = Szerző intézményi kötődései :  
- *Bertalan Szemere Scientific Society of History of Hungarian Law Enforcement* = Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem történeti Tudományos Társaság  
- *National University of Public Service Border Guard Department* = Nemzeti Közszolgálati Egyetem Határőrség Tanszék  
- *National University of Public Service Doctoral School of Military Sciences* = Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi Doktori Iskola

DOI : [10.31626/HU-EISSN2530094X.VIIITOM.219-262.p](https://doi.org/10.31626/HU-EISSN2530094X.VIIITOM.219-262.p)

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 vízirendészeti feladatok kialakulásáról, közigazgatási és közbiztonsági szervezetek e célra történő létrehozásáról a kiegészítést 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. Nem volt ez alól kivétel a polgári magyar állam első központosított közbiztonsági örtestülete, a Magyar Királyi Csendőrség sem. A magyar nemzeti csendőrség vízirendészeti teendőinek a bemutatása érdekében elengedhetetlen három téma megvizsgálása:

1. Milyen vízirendészeti szabályrendszer volt érvényben az egyes korszakokban?
2. Hogyan fejlődött e szabályok betartása felett őrködő közigazgatási és rendvédelmi szervezetrendszer?
3. Mi volt a Magyar Királyi Csendőrség szerepe a feladatok végrehajtásában?

### **A vízirendészet jogszabályai**

Magyarországon a belvízi hajózás szabályait a dualizmus időszakában nem foglalták egységes kódexbe.<sup>1</sup> Szabályai szétszórtnak, voltak megtalálhatók ebből fakadóan betartatásuk nehézségeibe ütközött. Ezért szükséges előzetesen áttekinteni azt a szerteágazó szabályrendszert, amely az ellenőrző hatóságok és közegek tevékenységét meghatározták.

A kiegészítés új helyzetet teremtett a magyar közigazgatásban és a közlekedési ügyek irányításában is. 1867. márciusában gróf MIKÓ Imre vezetésével megalakult a Magyar Királyi 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>2</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 törvényi szabályozás tartalmazta. Ennek értelmében a hajózás a folyamrendőri szabályok és rendeletek megtartásával mindenki számára szabad volt, a vízhasználat azonban csak a hajózás sérelme nélkül volt gyakorolható.<sup>3</sup>

A részletszabályokat az 1885. évi földművelésügyi miniszteri, valamint az 1869. évi közmunka és közlekedésügyi miniszteri rendeletek tartalmazták. A hajózási jog gyakorlásáról szóló ideiglenes utasítás, valamint az ugyanezzel a rendelettel kiadott ideiglenes folyó-, csatorna- és tóhajózási rendszabályok tartalmazták. Ezen rendelkezések hajózási magánjogi témákat vonatkoztatva szabályozás alá, mint a hajóvezető magánjogi felelőssége, a fuvarozás joga, a segélynyújtás, az alkalmazottak jogviszonyai és felelőssége, a hajótulajdonosi minőség igazolása, ám korántsem teljes körűen.<sup>4</sup>

Az 1875. évi kereskedelmi törvény a hajósok tekintetében a kereskedelmi cégek, könyvelés és cégvezetés szempontjából tartalmazott rendelkezéseket.<sup>5</sup> A törvény fuvarozásjogi rendelkezéseit egyes hajózási vállalatok üzletszabályzatai egészítették ki, melyek közül kiemelkedett a Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság részéről — a részvénytársaság alapításáról szóló törvény alapján — kibocsátott üzletszabályzat.<sup>6</sup>

Az 1879. évi erdőtörvény szintén rendelkezett a tutajozás és faúsztatás szabályairól.<sup>7</sup>

A belvízi hajózás tekintetében a vízjogról szóló törvény kiegészítéséről és módosításáról szóló 1913. évi szabályozás fontos magánjogi rendelkezéseket tartalmazott. Ennek keretében főként a kikötők, a be- és kirakodóhelyek, hajóállomások és a hozzájuk vezető nélkülözhetetlen utak céljaira szükséges területek igénybevételének lehetőségeivel, illetve szabályozásával foglalkozott a kiskereskedelmi jog köréből vett rendelkezésekkel kiegészülve.<sup>8</sup>

A hajózási alkalmazottak jogviszonyait illetően a kereskedősegédeknek és az ipari és kereskedelmi vállalatok tisztviselőinek szolgálati viszonya, valamint a munkaügyi bírászkodás tekintetében kibocsátott rendeletek tartalmaztak rendelkezéseket, úgyszintén egyes nagyobb hajózási vállalatok szolgálati rendtartásai, továbbá az ideiglenes folyó-, csatorna- és tóhajózási rendszabályok, illetve az ipartörvény és az ennek alapján kialakult bírói gyakorlat.

Egyébként a belvízi hajózás jogának más vonatkozásai (hajókár, hajómentés) tekintetében a magánjogi szabályok az állandóan követett bírói gyakorlat alapján fejlődtek ki.<sup>9</sup>

A vízirendészeti szabályok megszegőire vonatkozó rendelkezések szintén megszórtan voltak megtalálhatók büntető jogszabályainkban.<sup>10</sup>

Belvízi hajózási jogunkban legkiemelkedőbb szerepe a Dunának, mint legfőbb vízi szállítási útvonalnak jutott. A folyamra vonatkozó szabályok legnagyobb része a nemzetközi jogban jelent meg és akár több száz éves múltra tekintett vissza. A szabad folyamhajózási elv az 1856. évi párizsi békeszerződésből eredeztethető, melyben az utazás és kereskedelem szabadságát csak a belöldi 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 békediktátumot követően. A két világháború közötti időszakban a belvízi hajózás szabályozását a trianoni békediktátum hajózásra és vízi utakra vonatkozó részei határozták meg.<sup>11</sup> A Dunára vonatkozó végleges szabályzat megállapítása tárgyában 1921. VII. 23-án Párizsban kelt egyezmény becikkelyezéséről szóló 1923. évi törvény 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 1 001 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>12</sup>

Az új szabályozás nyomán életbe lépett a Nemzetközi Dunabizottság által kidolgozott hajózási és rendőri szabályzat. A témakörben Barcelonában az 1921. évben tartottak általános értekezletet. Az értekezleten elfogadott okmánymintákat 1928-ban foglalták Magyarországon törvénybe. Ekkor a nemzetközi hajózható utak szabályozásának a részeként meghatározták ezen vízi utak parti államainak a jogait és kötelezettségeit is.<sup>13</sup>

Ezen alapulva a magyar hajózási rendszabályokat a továbbiakban az Ulm és Braila közötti Duna szakaszra vonatkozóan külön rendeletben határozta meg a belügyi tárca.<sup>14</sup> A szabályzat a Dráva, Tisza, Szamos, Maros és oldalágaik hajózására is tartalmazott rendelkezéseket, valamint a hajózási szabályzatot a nemzetközi vízi utak közé nem sorolt vizekre is kiterjesztette. Ehhez igazodott a korábbi ideiglenes folyó-, csatorna- és tóhajózási rendszabályokat kiegészítő új miniszterelnöki rendelet is. Az új rendeletben már részletesebb és átfogóbb módon szabályozták a vízirendészet témakörét.<sup>15</sup>

Az 1920-as évek végére a magyar belvízi hajózás ismét talpra állt, bár korábbi nagyságrendjét nem érte el. A dualizmus időszakában jelentős állami támogatással működő Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság egymás után indította be járatait, és építette hajóit. Tevékenysége az egész Dunára és hajózható mellékfolyóira kiterjedt. Hajói 1895 és 1917 között éves átlagban 595 000 utast és 557 000 tonna árut szállítottak. 1918-ban 38 személyszállító és 54 áruszállító gőzhajóval, valamint 389 uszályal és két tankuszállyal rendelkezett.<sup>16</sup>

Az I. világháborút követően a hajóforgalom felére csökkent a magyar Duna-szakaszon, melynek lassú emelkedése csak egy évtized távlatában érezte hatását.<sup>17</sup> A nyilvántartott vízi járművek száma 1927-ben — 3 229 csónakkal együtt — 14 684-re emelkedett. Az 1930-as évek végére ismét komoly vízi forgalom zajlott a Dunán, melynek jelentős részét hazai vállaltok bonyolították. Az 1936 és 1940 között éves átlagban közlekedő 21 557 hajóból 25%, azaz 5 457 hajó a Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási részvénytársaság, 14,8% pedig az Első Duna Gőzhajózási Társaság lobogója alatt hajózott.<sup>18</sup>

A nagyobb hajóforgalom és a szabályozás fejlődése a vízirendészeti szervezetek 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>19</sup>

A főleg a Dunára koncentráló nemzetközi szabályozás, majd az ezt követő hazai jogszabályalkotás mellett az általánosabb, minden vízi útra és vízi járműre kiterjedő szabályok is hatalmas fejlődésen estek át főleg a két világháború közötti időszakban. Ezen általános szabályok többsége egyben konkrét vízirendészeti szakterületekre vonatkozó utasításokat is tartalmazott. Ilyen volt például a vontató utak és a szabad kikötés tárgyában kiadott 1885-ben kibocsájtott közmunka és közlekedésügyi miniszteri rendelet.<sup>20</sup> E rendeletben a vontató utak szabadon tartását, a díjmentes vízen horgonyzást, valamint a kötelező a „rendőri szabályokhoz” igazodást határozták meg. Az elkövetett kihágások az elsőfokú rendőri hatóság hatáskörébe tartoztak.<sup>21</sup>

A hajóállomások területén történő rendfenntartásra 1921-ben intézkedtek, mely szerint az oda vezényelt „karhatalmi kirendeltség” (csendőrség vagy rendőrség) a kikötői hatóságok felhívásait teljesíteni tartozott.<sup>22</sup>

A szabályozás a technikai fejlődést is követte, így 1923-ban külön rendelkeztek a motoros csónakokra vonatkozóan. A rendelet alapján a szabályok megszegőit a csendőr a főszolgabíróhoz jelentette fel.<sup>23</sup> Később külön szabályozást nyert az evezős és vitorlás csónakok közlekedése, valamint a szabad vizekben való fürdőzés is.<sup>24</sup> A korabeli szervezeti viszonyok megkövetelték, hogy a több vízirendészeti feladatkörrel is rendelkező fegyveres testületek közötti hatásköri témákat is tisztázzák. A fürdőzés ellenőrzése kapcsán erre sor is került az 1932-ben kiadott belügyminiszteri rendelet keretében. E szerint a Magyar Királyi Folyamőrség csak a hajózási utak szabadon tartása érdekében végzett ilyen ellenőrzést. Egyébként pedig az elsőfokú rendőrhatalóság végrehajtó szervezeteire tartozott a fürdőzők ellenőrzése.<sup>25</sup>

Hasonló hatásköri szabályozás született az evezős versenyek és vízi ünnepélyek rendezése kapcsán<sup>26</sup> – a rendezvények alatt a rend fenntartása a vízen és a parton (például a hajók kikötésével kapcsolatos vízirendészeti szempontból) a folyamórség, míg a parton a rendőrség és a csendőrség hatáskörébe tartozott. Ha a révhatóság a rendezvényen nem volt jelen, a rendet a vízen is a rendőrség tartotta fenn.<sup>27</sup>

A vízen közlekedés mellett a vizek használata is lényeges szabályozási tárgykor volt. A halászat és horgászat témája megkerülhetetlen volt az ellenőrző hatóságok szempontjából, azonban a bonyolult szabályrendszer miatt nem volt egyszerű dolguk.

A dualizmus időszakában a halászat szabályozásáról átfogóan az 1888. évi törvény, valamint a végrehajtásáról szóló 1889. évi földművelésügyi miniszteri rendelet intézkedett. Így tehát ahogy a vízi közlekedés esetében is, úgy a vízhasználati szabályozás területén is a két világháború között történt hatalmas fejlődés.<sup>28</sup>

Az 1925-ben kiegészített új halászati törvény, valamint a végrehajtására kiadott rendelet újra szabályozta a halászati jogot, azonban egyes részletszabályok továbbra is külön rendeletekben kerültek tisztázásra. Ilyen volt a nyílt és zárt vizek (tógazdaságok) tárgyában 1928-ban született belügyminiszteri rendelet, amely a tiltott halászati módok meghatározásán túl arról is rendelkezett, hogy a közigazgatási hatóságok, a csendőrség, a rendőrség, a vámőrök, folyamőrök, pénzügyőrök, szőlő- erdő- mezőőrök, kikötőgát- csatornaőrök kötelesek a halászati tilalmakat betartatni.<sup>29</sup>

A határvizeken való közlekedésre általában is külön szabályok vonatkoztak, és nem volt ez másképp a halászat tekintetében sem. A határvízen folytatott tiltott halászat nem kihágásnak, hanem rendszegésnek minősült, melyet a révhatóság rendbírsággal sújthattott.<sup>30</sup>

A Balatonból „zárt víz” módjára lehetett halászni, vagyis ha a jogosulatlan halászatot tetten ért személy még nem fogott halat, a főszolgabíró hatáskörébe tartozó kihágást követett el, ha azonban halat is fogott, akkor lopás miatt a járásbíróság előtt kellett a tettéért felelnie.<sup>31</sup>

A helyszín és a módszer mellett a tiltott magatartások elkövetésének ideje is befolyásolta a jogi minősítést, ugyanis az éjjeli törtenő halászat kihágáskénti minősítése csak 1926-tól szűnt meg.<sup>32</sup>

Az egyre bonyolultabbá váló szabályozás úgy a hajós személyzet, mint az ellenőrző hatóságok számára is mindinkább összetettebb tudás meglétét tette szükségessé. A dunai gőzhajók kapitányai számára már 1867-ben előírtak képesítési feltételeket, gőzhajóvezetői vizsgáról pedig már 1873-ban rendelkeztek. A képzési rendszert 1895-ben kereskedelemügyi miniszteri rendelettel létrehozott m.kir. hajóistiztképző tanfolyam egységesítette.<sup>33</sup> A képzett hajós személyzet rendelkezésre állása annyira fontos volt a vízi szállítások biztosítása érdekében, hogy külön rendelkeztek a hajók személyzetének őrizetbe vétele tárgyában is.<sup>34</sup> Az 1930-as évekre szerteágazó szabályrendszer írta le a különböző legénységi beosztások képesítési követelményeit is.

Míg a hajók személyzetének főként a vonatkozó szabályokat kellett ismerniük, az ellenőrző hatóságok és közegek felkészültségének ki kellett terjednie a jogsértő cselekmények felismerésére és minősítésére is, amely sok esetben nem volt egyszerű feladat.

Már a vízjogról szóló 1885. évi törvény is 21 féle elkövetési magatartást nevesített kihágásként a vízrendőri kihágások körében, melyek később további négygel egészültek ki. Ezek különösen a védművek rongálására, veszélyeztetésére, vízszennyezésre, és a vízi közlekedés zavartalanására vonatkoztak és ezen elkövetőkkel szemben a közigazgatási hatóság járt el.<sup>35</sup> A polgári közigazgatás azonban egyes esetekben nem volt képes akaratát érvényesíteni, így azt a fegyveres őrtestületek igénybevitelével kényszerítette ki. Erre számos rendelet adott felhatalmazást különböző közigazgatási hatóságoknak. A hajómalmok ellenőrzésére például a folyammérnöki hivatalok számára éves ellenőrzési kötelem állt fenn, mely során szabálytalanság észlelése esetén rendelkeztek a működés beszüntetéséről. A szabálytalan vagy veszélyes hajómalmokat egyszeri figyelmeztetés után fegyveres őrtestületek igénybevitelével volt szükséges kikötésre kényszeríteni.<sup>36</sup>

A hajózási rendszabályok megsértésének elbírálásakor számos rendelkezés adott támpontot a közigazgatási hatóságok számára, akik azonban a jogszabályok kuszaságában sokszor nehézkesen döntöttek. A vízirendészeti kihágások és szabályszegések hatékonyabb kezelése folyamatos törekvés volt.<sup>37</sup>



## **A vízirendészeti feladatkörrel is rendelkező fegyveres őrtestületek 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>38</sup>, többségükben a törökök elől menekülő rácokból. A Titeli Sajakás Kerület de facto 1848-ig, de jure pedig 1852-ig valósította meg határfolyóink őrzését.<sup>39</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>40</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 felüggellett megbízott hajózási személyzetnek segítséget nyújtani, a szabályok megszegőit a körülmények szerint őrizet alá venni, és az illetékes hatóságnak „*megbüntetés végett*” átadni.<sup>41</sup>

A hajóállomások rendjének fenntartása szintén korán, már 1867-ben szabályozást nyert, sőt az érintett helyhatóságokat saját őrszemélyzet kirendelésére is kötelezték, akik a hajós személyzetet támogatják.<sup>42</sup>

A hajóforgalom hatékonyabb ellenőrzésének támogatására 1871-ben intézkedtek a rendőri közegek úgynevezett szabadjeggyel történő ellátására, így menet közbeni ellenőrzések végrehajtására is lehetőség nyílt.<sup>43</sup>

Bár az 1885-ben kibocsájtott földművelésügyi miniszteri rendelet kimondta, hogy a vizek és „víziművek” fölött a közvetlen rendőri felügyeletet és elsőfokú kihágási bíraskodást a szolgabíró gyakorolja, és a szükséges öröket a községi elöljáróságok igénybevételével alkalmazza,<sup>44</sup> mégis szükség volt egy specializált feladatú országos hatáskörű közigazgatási hatóság létrehozására.

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

A 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>45</sup>

A hajózással kapcsolatos feladatokat a folyamfelvigyázók 1912. évben kiadott szolgálati szabályzata részletezte, mely szerint elsősorban a kikötőhelyek állapotát, a hajók meghatározott vízállás melletti közlekedési tilalmát, a gázlók és hajóutak kitűzését, a hajózási akadályok jelzését, valamint a jelzések és hajózási szabályok utasításainak a hajósok általi betartását voltak kötelesek ellenőrizni.<sup>46</sup>

Szabályszegés észlelése esetén a folyamfelvigyázó figyelmztetéseit és feljelentéseit elsősorban élő szóban, kivételes esetekben írásban tette meg. Ha kihágás észlelése esetén ellenállásba ütközött 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 ellenőrzésére, a zsilipek, szertárak kezelésére és egyes

járulékos teendők elvégzésére voltak alkalmazva.<sup>47</sup> Az örök szá-mát és bérét az országos vízépítési igazgatóság állapította meg.

Az örök a mezőőrökkel azonos szolgálati renddel és zálo-golási joggal rendelkeztek és a földművelésügyi miniszter által megállapított jelvényt voltak kötelesek viselni.<sup>48</sup>

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

Az I. világháborút megelőző időszakban a folyamfelügyá-zóknak és öröknek, valamint a Magyar Királyi Csendőrség tag-jainak a belvízi hajózás ellenőrzésére csak nagyon korlátozott mértékben nyílt lehetőségük.

A kiegyezést megelőzően a Dunán csak Passaunál és Orsovánál volt vámjövédéki szempontú ellenőrzés, a köztes szakaszon az Osztrák-Magyar Monarchián belüli vámközösség miatt nem volt szükség ellenőrzésre. A pénzügyőrök a Dunának és a Szávának a magyar-szerb határra eső szakaszán végeztek ellenőrzést.<sup>49</sup>

Az I. világháborút követő zavaros időszak, majd a trianoni békediktátum alapjaiban változtatták meg a helyzetet. A béke-diktátum 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 vá-lasztottak el. A Duna továbbra is jelentős áru- és ekkor még sze-mélyforgalom lebonyolításának is színtere volt, melyből adó-dóan a szükségszerűen megszervezésre kerülő folyamrendé-szeti feladatkörű fegyveres őrtestületeknek is szerepet kellett kapniuk a határforgalom ellenőrzésében is.<sup>50</sup> 1919-ben szüksé-gessé vált tehát, hogy a Központi Szállításvezetőség szerveiként működő hajóállomás-parancsnokságokat rendészeti feladatok-kal lássák el. Ezekből alakultak az akkori állami révkapitánysá-gok.<sup>51</sup> A révkapitányságok állománya volt haditengerészeti és oda vezényelt államrendőrségi személyzetből állt.

WULFF Olaf fregattkapitány 1920. X. 4-ei keltezéssel egy

tanulmányt terjesztett a honvédelmi miniszter és a vezérkar főnöke elé. Ebben javasolta a hadihajózásnak folyamrendezetté szervezését, melybe a hadvezetés 1920. X. 25-én beleegyezett. Az 1921. I. 3-ai minisztertanácsi határozat a hadihajózást Magyar Királyi Folyamórség néven szervezte át. A felállítás pontos dátuma 1921. III. 1.<sup>52</sup>

1921. II. 15-én a belügyi tárca szervezetében megalakult a folyamrendészeti alosztály, amelynek az alárendeltségébe kerültek a révkapitányságok. Ezeket a változásokat követte a folyamórség felállításáról szóló miniszterelnöki rendelet, mely szerint a révkapitányságok a folyamórség szervezetébe olvadtak.<sup>53</sup>

A Magyar Királyi Folyamórségről szóló első törvényünk 1922-ben „*A Magyar Királyi Folyamórség szervezéséről, létszámának, kiegészítési módjának és felfegyverkezésének megállapításáról.*” címmel született.<sup>54</sup>

A folyamórségi törvény létrehozására a magyar rendvédelem trianoni békediktátum nyomán megvalósuló átszervezésének a részeként került sor. Ekkor ugyanis az ország vezetése — a trianoni békediktátum által erősen korlátozott védelmi képességek gyarapítása céljából — igyekezett a rendvédelmi testületek álcázásával hadra fogható erőket létrehozni. Erre nyújtott bizonyos mozgásteret az a körülmény, hogy az antant a rendvédelmi testületek létszámával és számával kapcsolatosan nem mutatkozott olyan szűkmarkúnak, mint a haderő számára megállapított lehetőségek tekintetében. Így jöhetett létre új magyar rendvédelmi testületként a Magyar Királyi Folyamórség és a Magyar Királyi Vámórség, illetve így maradhatott fenn a csendőrség és a rendőrség dualizmuskori létszáma a háborút követően is.<sup>55</sup>

A trianoni békediktátum nyomán módosított magyar rendvédelmi struktúra mindkét újonnan létrehozott fegyveres örtestülete azaz a Magyar Királyi Folyamórség és a Magyar Királyi Vámórség katonailag szervezett fegyveres örtestület volt.<sup>56</sup>

Rendeltetése szerint a Magyar Királyi Folyamórség elsősorban közbiztonsági és vízrendészeti feladatokat látott el, melyek körébe a közbiztonság fenntartása, a csempészás és kémkedés megakadályozása, a hajóforgalom ellenőrzése, valamint a halászat, vízivadászat és fürdés ellenőrzése tartoztak.<sup>57</sup> 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 Folyamőrség — a Magyar Királyi Határőrséghez hasonlóan, ahol minden harmadik gyalogezred a határőrség rejtésében létezett — két testü szervezetre lett volna, ahol a folyamrendészeti teendőket a révőrségek végezték.<sup>58</sup> A feladatokat és ennek megfelelően a hatásköröket a Magyar Királyi Folyamőrség szervezeti szintjei között racionálisan osztották el.<sup>59</sup> Az eredetileg önkormányzati rendőrségi hatáskörbe tartozó vízirendészeti jogköröket a folyamőrség vette át.<sup>60</sup>

A Magyar Királyi 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.<sup>61</sup>

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.<sup>62</sup>

A révkapitányságok alárendeltségében pedig a révkirendeltségek álltak. A Magyar Királyi Folyamőrség szervezetébe összesen 10 révkirendeltség tartozhatott. A révőrségeket a révkapitányságok alkalmanként hozták létre ideiglenes jelleggel.<sup>63</sup>

A folyamőrség szoros értelemben vett folyamőrségi személyzetre és segédszemélyzetre tagozódott. Az új szervezet munkáját nehezítette, hogy a folyamőrség tervezett létszámát – 5 000 főt – a békeszerződés nem engedélyezte, csupán 1 620 főnyi fegyveres létszámot és 1 800 főnyi fegyver nélküli alkalmazottat volt szabad a szervezetbe felvenni. A Magyar Királyi Folyamőrséget a csendőrséggel azonos fegyverhasználati jog illette meg.<sup>64</sup>

A folyamőrségi személyzet létszáma így 96 tiszt és tisztviselő, 1 524 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 maximum 128 tonnás puskalövés ellen páncélozott hajó volt engedélyezve, valamint 12 felfegyverzett motorcsónak. A korlátozásokon kívül az ország gazdasági helyzete is gátat szabott az eszközpark fejlesztésének, így 1927-ben 4 őrnaszáddal és 2 motorcsónakkal láttak el szolgálatot.<sup>65</sup>

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

Fennállása alatt a folyamórség 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 vízrendészeti ellenőrzések gyakorlati végrehajtását érintő szabályzó született. A legjelentősebbek között voltak a folyamrendészet gyakorlásáról szóló 1923. évi miniszterelnöki rendelet<sup>66</sup>, valamint a hajóforgalom ellenőrzéséről szóló 1924. évi miniszterelnöki rendelet.<sup>67</sup> Utóbbi szerint a hajóforgalom ellenőrzését a Magyar Királyi Belügyminisztérium közrendvédelmi fegyveres őrtestületei (a Magyar Királyi Állami Rendőrség, és a Magyar Királyi Csendőrség, valamint a Magyar Királyi Folyamórség) ezen belül döntően a révkapitánysági alakulatok gyakorolták, valamint feladatkörükhöz kapcsolódóan a vámigazgatási közegek, a vasúti és hajózási felügyelők is.

A rendelet 3. § leszögezte, hogy a folyamórség hatásköre más fegyveres őrtestület 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.<sup>68</sup>

A mozgó vízi járművek esetében a vámórség vagy a folyamórség hajókíséretet alkalmazhatott, melyet elsősorban külföldi hajókon foganatosítottak.<sup>69</sup> Az itt felfedett jogsértés elkövetőit a paron csendőr vagy rendőr járőrnek adták át.

A révkapitányság csak átiratban fordulhatott a csendőrséghez, a járőrhez közvetlen felhívást nem intézhetett.<sup>70</sup> 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 csendőr járőr legyen kirendelve. A révkapitányság, csendőrség és folyamőrség együttműködése külön rendelettel nem került szabályozásra.

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.<sup>71</sup>

1938. júniusában kezdte meg működését a balatoni viharjelző szolgálat rakétás-jelzőgombos viharjelzéssel. A viharjelzés bevezetése nagyban befolyásolta a fürdőrendészeti és vízi közlekedési szabályokat.<sup>72</sup>

Az 1930-as évek végétől jelentős változások álltak be a Magyar Királyi Folyamőrség határforgalom-ellenőrző szerepében is. 1938. XI. 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 1938. XII. 9-én megszűnt a határforgalom-ellenőrzés Magyarország és a visszatért terület között.<sup>73</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 Erők-re változtatták.<sup>74</sup>

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 Dunán és a Tiszán. 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 vízirendészeti teendőkkel.<sup>75</sup>

A Magyar Királyi Rendőrségen belül tehát a vízirendészeti (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.<sup>76</sup>

A változások következtében a Magyar Királyi Folyamőrség belügyminiszteri alárendeltségét megszüntették és teljes egészében a Magyar Királyi Honvédelmi Minisztériumhoz került. Ezt követően jelent meg a belügyminiszternek a folyamrendészeti tennivalók ellátása tárgyában kiadott rendelete.<sup>77</sup> Ennek értelmében a folyamrendészeti hatóságok (révkapitányságok, révkirendeltségek) a Magyar Királyi Rendőrség szerves részeivé váltak és a meghatározott folyamszakaszokon a hatáskörükbe utalt ügyekben, mint elsőfokú rendőrhatóságok jártak el. A honvédelemről szóló 1939. évi törvény alapján a folyamrendészeti tennivalók ellátása a rendőrhatóságokra szállt át, melyet a 1939. évi belügyi rendelet tett egyértelművé.<sup>78</sup>

A folyamrendészet e szerint működött a II. világháború végéig, melyet követően a közlekedési és postaügyi tárca alárendeltségébe került.

Szükséges volt azonban szabályozni a vízirendészeti tennivalók ellátásának rendjét a révkapitányságok működési körén kívül eső víziterületen is. Az olyan belvizeken, amelyekre a Magyar Királyi Rendőrség révkapitányságainak (révkirendeltségeinek) működési köre nem terjedt ki, a folyamrendészeti (révhatósági) teendőket az illetékes rendőrhatóságok, mint elsőfokú folyamrendészeti hatóságok (révhatóságok) látták el.<sup>79</sup> Másodfokú folyamrendészeti hatóság a Magyar Királyi Rendőrség illetékes főkapitánya, illetőleg az alispán volt.

A folyamrendészeti teendők legteljesebb, leginkább kifor-



rott szabályozását, valamint a legrészletesebb ellenőrző hatósági feladatokat a vizsgált korszakban az 1942. évben kibocsájtott belügyminiszteri rendelet tartalmazta.<sup>80</sup> Ennek értelmében a folyamrendészeti jogkörrel felruházott rendőrhatóságok működési köre főleg a vízirendészeti tennivalókra terjedt ki:

- A hajózási rendszabályok megtartásának ellenőrzése a vízen, a kikötőben, a hajóállomáson és a parton.

- A révhatóság működési területén a közigazgatási hatóságok által kitűzött és a folyamrendészetet is érintő minden engedélyezési tárgyaláson, közigazgatási bejáráson és helyszíni szemlén való részvétel.

- A hajózási utakon a közlekedési rend ellenőrzése és a hajózási akadályok megjelölése, illetőleg kiküszöbölése, a jelzések ellenőrzése vagy eltávolítása.

- A hajóknak és úszóműveknek, valamint a hajóállomások berendezéseinek és felszereléseinek közbiztonsági szempontból való ellenőrzése és a tapasztalt hiányoknak jelentése a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszternek. Halasztást nem tűrő esetben a közzvetlen intézkedés és arról egyidejűen jelentéstétel.

- A hajók és úszóművek szabályszerű és szakszerű kikötésének ellenőrzése.

- A területén székelő, vagy tartózkodó hajózási engedélyesek és hajótulajdonosok nyilvántartása.

- A hajók és úszóművek részére előírt okmányok ellenőrzése.

- A hajózásnál alkalmazott személyzet szabályszerű képzésének és szolgálatának ellenőrzése.

- A hajózásnál alkalmazott személyzet elkövetett szabálytalanságainak szankcionálása és az ebből folyó intézkedések megtétele.

- Hajómenetrendek, forgalmi szabályok és az erre vonatkozó egyéb hatósági rendelkezések betartásának ellenőrzése s az ezzel kapcsolatban felmerült panaszok felvétele és továbbítása.

- Hajózási forgalmi zavar és baleset alkalmával a hajózási közegek intézkedéseinek ellenőrzése.

- Hajózási balesetknél a baleset okának megállapítására irányuló eljárás megindítása, szükség esetén a biztonsági intézkedések megtétele. A hajó utasait, vagy rakományait fenyegető veszély esetén a vétkes hajózási közegeknek a szolgáltatótól való ideiglenes felfüg-

gesztése és helyettesítésükről való közvetlen intézkedés és jelentés-tétel a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszterhez.

- Partfelügyelet gyakorlása.
- Gépetlen kishajók és kishajók, valamint gépetlen úszó-művek nyilvántartása és ellenőrzése.
- Úszó- és csónakversenyeknél a vízirendészeti szempontból szükséges óvrendszabályok megállapítása és ellenőrzése.
- Ár- és jégveszedelem esetén közreműködés.
- A vízből mentés.
- A fürdésrendészeti szabályok megtartásának ellenőrzése.
- A jégen való közlekedés ellenőrzése.
- A hajókra, úszóművekre és úszó munkagépekre felszerelt rádióberendezések és az erre vonatkozó jogszabályok ellenőrzése.
- A halászat ellenőrzése.
- Közegészségügyi és állategészségügyi jogszabályok megtartásának ellenőrzése.
- Révhatósági jogkörben felettes hatóságokhoz teendő jelentések.<sup>81</sup>

E szervezeti rendszer és feladatkör tekinthető a polgári magyar állam legfejlettebb vízirendészeti rendszerének, amely mind a legfőbb vízi közlekedési utak használatát, mind a szabad vizek használatának rendjét korszerű formában rendezte. A speciális vízirendészeti szervezeti elemek azonban az ország lakosságának mindennapi életére nem tudtak volna kellő hatást gyakorolni olyan általános közbiztonsági szervezetek nélkül, amelyeknek az alapfeladatai között is megjelentek a vízirendészeti teendők. A szervezeti fejlődést és változásokat így természetesen követte az ország lakosságának mindennapi életéhez leginkább kapcsolódó rendvédelmi testület, a Magyar Királyi Csendőrség is.

### **A Magyar Királyi Csendőrség a vízirendészetben**

A Magyar Királyi Csendőrség a vidék rendje és nyugalma felett általánosan őrökdő katonailag szervezett fegyveres őrtestület volt.<sup>82</sup> A szervezettípus már sikerrel működött Európa több országában, mikor a magyar kormány a Magyar Királyi Csendőrség országos megszervezése mellett döntött.<sup>83</sup>

Bár a testület sajátos jellegéből és jogállásából adódóan

maga a szervezet nem volt hatóság, az eljáró csendőr járőr rendőri közegnek minősült. Így a csendőrség önálló korlátozó rendelkezéseket bizonyos speciális esetektől eltekintve nem hozott, működése a közigazgatási hatóságok rendelkezéseinek érvényre juttatására korlátozódott.<sup>84</sup> Ebből következett azonban, hogy a vizsgált időszakban jellemzően az elsőfokú rendőri hatóság (amely vidéki területeken a főszolgabírójt jelentette) hatáskörébe utalt vízrendészeti szabályok betartásának ellenőrzésében a szervezet országos hatáskörrel rendelkezett.

A feladatkör már a testület első, 1881-ben kiadott szolgálati utasításában megjelent, amely a csendőr feladatává tette, hogy „ . . . erődítésekre, nyilvános közlekedési eszközökre és tárgyakra, valamint ültetvényekre, u.m.: vasutakra, távirdai huzalokra, telephonokra, országutakra, az országutak és más utak mellett lévő fáültetvényekre, csatornákra, vízszabályozási töltésekre és művekre hidakra, nyilvános kutakra, zsilipekre és emlékszobrokra, állami, megyei, községi határjelekre és czímtáblákra, különösen a határszélekre éber figyelmet fordítani, az észlelt és a közbiztonságra hátrányos károkat és rongálásokat, valamint a vasutak, gőzhajók és más közlekedési eszközök körül talált hiányokat, a hatóságoknak feljelenteni, s tekintettel az ily nyilvános intézetek, építmények és ültetvényekre nézve fennálló szabályokra, a vétkeseket, illetőleg mérénylöket, letartóztatni és a hatóságoknak átadni.”

Ezen felül külön pontként került nevesítésre, hogy „ . . . mindennemű közlekedési vonalaknál 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.”<sup>85</sup>

A fenti általános megfogalmazás mellett a szolgálati utasítás feladatokat határozott meg árvíz esetére is.<sup>86</sup>

Az 1900. évben kiadott némileg átdolgozott szolgálati utasítás már „folyam- és vízrendészet” terminológiát használt, de alapvetően nem bővítette vagy módosította a fenti rendelkezéseket, ahogy az 1912. évi szolgálati utasítás sem.

A két világháború között újjászervezett testület számára 1924-ben kiadott szolgálati utasítás már speciális rendelkezéseket tartalmazott a határvízen közlekedőkkel szembeni lőfegyverhasználatra, a halászat ellenőrzésére, valamint a hajóügyeleti szolgálat ellátására.<sup>87</sup>

A határvízekén való közlekedés mindig külön szabályozás tárgyát képezte és a bizonyos speciális esetekben a csendőr köteles volt fegyverét használni olyan esetekben is, amikor nem a csendőrség látta el a határszéli szolgálatot.<sup>88</sup> Ilyen eset volt „*Ha hajósok éjjel, avagy ha fedett vagy megrakott vízi járművekkel nappal is találtak és fegyverhasználattal fenyegető kétszeri rákiáltásra meg nem állanak, illetve ebbeli szándékukat kétségtelenül nem bizonyítják, hanem egyenkint vagy valamennyien menekülni igyekeznek.*”<sup>89</sup>

A csendőrség alapvetően a parton és a partról látta el vízirendészeti feladatait, így nem meglepő, ha a halászat ellenőrzésénél a szabályzat kifejezetten tiltotta a vízen való ellenőrzést. Helyette a csendőr a partra szólította az ellenőrizni kívánt vízi járművet azzal a kitételrel, hogy a halászsát megszakítani nem lehetett.<sup>90</sup>

A hajóügyeleti szolgálat tárgyalására a vasútügyelettel együtt került sor, mely utóbbit a szabályzat alaposan körbeírt és hozzáfűzött, hogy hajóügyelet és hajóellenőrzés esetében hasonlóan kell eljárni.<sup>91</sup>

Ezek alapján a kikötő rendjének fenntartása során a csendőr a hajóállomás egész területén portyázó szolgálatot látott el, mely során megfigyelte az ott dolgozó munkásokat, alkalmazottakat, raktárakat, valamint a berakásra váró vagy kirakott árukat. Hajó érkezése után vagy indulása előtt az utasokat szemügyre kellett venni és a várótermeket vagy vendéglátóhelyeket is ellenőrzés alá kellett vonni, azonban leülni nem szabadott. Nagy tömeg esetén a portyázást be kellett fejezni és alkalmas helyen figyelő pozíciót felvenni.

A hajóügyeleti csendőr felügyelt arra, hogy a kikötő rendjét és a vonatkozó vízirendészeti szabályokat mindenki tartsa be. A szolgálatban álló hajó- és kikötői személyzetet szolgálattában támogatni kellett és személyüket minden támadás vagy erőszakoskodás ellen meg kellett védenie.

Hajójáratok menet közbeni ellenőrzésére (razziaszerű átvizsgálására) csak gyakori vagy súlyos bűncselekmények esetén kerülhetett sor, mely során a járőr a hajóstársaság által biztosított szabadjeggyel utazott. Az utazóközönség szükségtelenül zaklatását kerülni kellett, ezért a hajójárat útvonalán illetékes csendőr őrsök vármegyei csendőr-parancsnokságok kölcsönös előzetes megállapodás alapján megjelölték a menet közbeni ellenőrzésre kijelölt őrsöket.

Ahogy az I. világháború előtti időszakban, úgy az újjászervezett csendőrség esetében is az elsőként kiadott szabályzat határozta meg a hosszú távú működés keretét. A későbbiekben e téren csak kisebb változások történtek, de alapvetően e rendszerben hajtották végre vízirendészeti szolgálatukat a csendőrök.

Az 1927. évi szolgálati utasítás speciális esetből általános fegyverhasználati pont rangjára emelte a határvízen közlekedőkkel szembeni lőfegyverhasználatot.<sup>92</sup>

A halászat ellenőrzésére, valamint a hajóállomásokon teljesített szolgálatra nézve a szabályok változatlanok maradtak.<sup>93</sup>

Az utolsó, 1941. évben kiadott szolgálati utasítás a fentiek változatlan megtartása mellett már külön függelék is tartalmazott a fürdőőrsök és fürdő különítmények működésének szabályozására. A fürdőkülönítményekbe vezényelt csendőrök a szolgálatukat kimenő ruhában, tollas kalappal, fehér kesztyűvel látták el. Felszerelésük 9 mm-es pisztoly, kard és jelsíp zsinórral ellátott síp volt. Hatáskörük csak a kisebb jelentőségű ügyek nyomozására terjedt ki. A nagyobb bűncselekményekkel kapcsolatos teendők a területileg illetékes őrs feladatai közé tartoztak. A fürdőkülönítmények hiányossága volt, hogy géperővel meghajtott hajóval nem rendelkeztek és így a viharjelzésből adódó feladatokat a vízen nem tudták végrehajtani.<sup>94</sup>

A szabályzatok természetesen nem fedhették le azt a széles tevékenységi kört, melynek részletszabályait számos rendelet tartalmazta. A korabeli szakirodalom és a *Csendőrségi Lapok* című szakmai hetilap már I. évfolyamában foglalkozott a vízirendészet témájával és olyan általános feladatokra hívta fel a szolgálatot ellátó személyi állomány figyelmét, mint a csónakok túlterheléséből vagy a szabad vizeken viharos időben való átkelésből adódó veszélyhelyzetek.<sup>95</sup> Éppen ilyen hétköznapi és szinte minden csendőr őrsöt

érintő feladat volt a halászat, horgászat, vagy a jégen tartózkodás és jégen átkelés szabályai feletti őrködés.

A vízirendészeti feladatokat ellátó rendvédelmi szervezetek szervezeti változásai, valamint az egyre komplexebbé váló szabályrendszer azonban azt követelték a testülettől, hogy a korábbi közlekedési és híradó<sup>96</sup> szervezeti elemek mintájára önálló vízirendészeti őröket hozzon létre.

Az első vízi csendőr tanfolyam 1942. IV. 1-én indult 3 tiszttel és 27 fős legénységgel két hónap időtartammal, többek között volt folyamórségi előadókkal és oktatókkal. A Magyar Királyi Csendőrség személyi állományából válogatták ki a vízi őrökre áthelyezésre kerülő csendőröket. Előnyt jelentett a Magyar Királyi Folyamórségnél, vagy 1939 után a Magyar Királyi Honvéd Folyamerőknél teljesített sorkatonai szolgálat. A leendő vízi csendőröknek két hónapos felkészítő tanfolyamon kellett részt venniük, melynek a végén eredményes vizsga nyomán voltak kinevezhetők vízi csendőrré.<sup>97</sup>

A kiképzés elméleti része több témakört érintett:

1. Kishajó vezető és motorkezelő (20 regiszter tonnáig).
2. Nemzetközi és általános hajózási szabályok "Hajózási és rendőrségi szabályok" (H.R.SZ.).
3. Hajóépítés általános ismerete.
4. A híradási ismeretek (rádió, távbeszélő és távíró forgalom).
5. Vízi utasítás (V.I.P.T.), amely a vízhez tartozó épületek, építmények és szerkezetek ismeretével, valamint a vízből mentéssel és általános vízi csendőr szolgálati feladataival foglalkozott.
6. Halászati és vadászati törvény alapos ismerete.

A gyakorlati képzés a Dunán, majd a Balatonon valósult meg, evezős, vitorlás és motorcsónak vezetéssel. A gyakorlati oktatást honvéd folyamőr és csendőr tisztek végezték.

Az első vízi őröt Siófokon szervezték meg 1942. VI. 1-től, melynek első szolgálatára 1942. VI. 5-én került sor<sup>98</sup> a Balatoni Hajózási Rt-től bérelt motoros hajóval. Az őr parancsnoka DICSŐ Mihály cső. ftörm. volt.

A következő nyáron már a balatonfüredi hajógyárban készült 3 egyforma kiscgéphajón (Csendőr I.-III.)<sup>99</sup> vonultak szolgálatba.

Ezek a vízi járművek a kor technikai helyzetének megfele-

lően fából készültek és 12,7 méter hosszúságúak voltak. Benzinmotorral működtek és kabinnal is ellátták a kishajókat, amelyekben székek, asztalok, valamint néhány beépített szekrény is található volt. Ezek a csendőrségi motoros kishajók a legnagyobb viharokban is közlekedtek, hiszen a viharok során bajba jutott emberek kimentését a csendőrség ezekkel a vízi járművekkel valósította meg.<sup>100</sup> **(I.sz. melléklet)**

A vízi őrs szervezése és felszerelése azonos volt az általános feladatkörű csendőr őrsökével, azonban voltak feladat-specifikus különbségek. Ilyen volt például, hogy a vízi járőr négy főből állt az általános két fő helyett. A vízi őrsön a napos csendőr szolgálatát egy fő látta el, de állandóan a napos szobában kellett hogy tartózkodjon a segélykérések felvétele és továbbítása céljából. A vízi csendőrök szolgálatban a szokásos csendőr kalap helyett — a tábori csendőrökhöz hasonlóan — kakastollas Bocskai-sapkát (kistollforgós tábori sapkát) viseltek, **(II.sz. melléklet)** és közülük ketten (a hajóvezető és a gépkezelő) csak 9 mm-es pisztollyal rendelkeztek. A járőrvezető és a járőrtárs, akik — a kikötőkben kiszállva a hajóból — a vízparton is járőröztek, a pisztoly mellett karabéllyal is fel voltak szerelve. A karabélyokat a hajókon a kabinba szerelt csukott fegyverállványon tartották. A vízi csendőrök szolgálati öltözetükhöz tartozott még a vízhatlan csuklyás esőköpeny is.

A vízi őrs járőrei csak a vízzel szorosan összefüggő területeken, a fürdőtelepeken, hajóállomásokon és mólókon történt bűncselekményeknél léphettek fel, illetve nyomozhattak. Minden más esetben csak akkor léptek fel a területileg illetékes parti csendőr őrs helyett, ha a késedelem veszéllyel járt volna.

Az őrsök a vízi járőrökkel rádióon tartották a kapcsolatot. A bekövetkezett események helyszínét az őrs munkatérékének koordináta rendszere alapján határozták meg. Vihar esetén az őrsök készenlétben álltak, hogy szükség esetén megkezdhessék a bajba jutottak mentését. A vízi járőrt bárki felkérhette segítségnyújtásra, melyet teljesíteni volt köteles.<sup>101</sup>

A vízi járőr szolgálatba vezénylése és eligazítása is eltért az általános őrsök gyakorlatától. A vízi járőr szolgálatba lépését megelőzően fél órában az őrs-parancsnok közölte a szolgálatba lépésüket az őrs azon tagjainak, akik a hajón együtt fognak szolgálatot teljesíteni. Ezt követően — az egyébként folyamatosan

karbantartott és használható állapotba helyezett —motoros kishajó állapotáról (üzemanyag feltöltöttség, fenékvíz hiánya stb.) kellett a szolgálatba vezényelteknek meggyőződniük, majd a felszerelésüket követően a felsorakozott négy főt az őrsparancsnok, vagy megbízottja szóban is eligazította. Végül pedig a hajó indulásakor felvonták a magyar címert is tartalmazó trikolórt. Így hajóztak ki a vízi csendőrök a kikötőjükből.<sup>102</sup> Kivonulásuk történhetett segélyhívásra vagy a szárazföldi őrsökhöz hasonló portyaszolgálatra, melyet „vakhajózásnak” neveztek.<sup>103</sup>

A szolgálat dokumentálása kettős volt, egyrészt a csendőrségi belső szabályzókhoz, másrészt a hajózási szabályokhoz igazodott. A szolgálati lap utolsó rovatában a hajóvezetőnek kellett megindokolnia az üzemanyag esetleges túlfogyasztását, de vezetése alapvetően a szárazföldi őrsökével azonos volt.

A szolgálati lap mellett minden hajón hajónaplót is kellett vezetni, melyben a hajó üzemi adatait és a rádióforgalmazási adatokat rögzítették.

A hajózási szezon végén a vízi őrs személyi állománya a Balaton parti őrsökhöz teljesített közbiztonsági szolgálatot a helyi- és személyi ismeretei bővítése érdekében.

A második vízi őrs Balatonbogláron 1944. V. 1-én kezdte meg szolgálatát 9 csendőrrel és 1 hajóval. Az új vízi őrs szervezetileg a csendőr közlekedési és híradó osztály-parancsnokság alárendeltségében működő budapesti közlekedési szárny-parancsnokság alárendeltségébe került.

A sikeres működési tapasztalatok nyomán tervbe vették a szolgálat kiterjesztését az ország más, nagyobb vizeire is, mint például a Duna vagy a Velencei tó, melyre a háború miatt más nem került sor.<sup>104</sup>

Összességében megállapítható, hogy a vizsgált korszak végére a vízirendészet jogszabályi környezete hatalmas fejlődésen esett át, a csupán részletszabályokat felölelő számos rendelet helyett átfogó és korszerű szabályrendszer került megalkotásra. A szabályozás fejlődését a rendvédelmi testületek szabályzatainak és szervezetének átalakítása is követte, melyek egyre inkább a specializált szervezeti elemek felé mutattak. Ahogy a Magyar Királyi Csendőrség más szolgálati ágai esetében, a



vízirendészeti teendők terén is a szabályzatokba foglalt feladatok specializálódása előzte meg a szervezeti fejlesztéseket. A Magyar Királyi Csendőrség együttműködése más fegyveres testületekkel szintén letisztult és jól szabályozott volt a vízi csendőrség létrehozását megelőző időszakra.

Jegyzetek:

<sup>1</sup> Angliában például már az 1894. évi kereskedelmi hajózási törvényben (Merchant Shipping Act) a tengerjogi és a belvízi hajózás témáját együttesen szabályozták

(Az igazsághoz azonban az is hozzátartozik, hogy Magyarország 1882-ben csatlakozott a Dunahajózási Aktához az 1882/XXXVI.tc.-el. Az egyezmény gyökerei — a magyarországi törvényben deklaráltak szerint — az 1856. évi III. 30-ai párizsi béke, az 1871. évi III. 13-ai londoni szerződés és az 1865. évi XI. 2.-ai hajózási aktához, valamint az 1878. VII. 13-ai berlini szerződés szövegéhez nyúlnak vissza. *a szerk.*)

1882/XXXVI.tc.

<sup>2</sup> TÓTH

<sup>3</sup> 1885/XXIII.tc. 19. § + 27. §

<sup>4</sup> 45 689/1885. (XII. 31.) FM.r. ; 2 362/1869. (IV. 2.) KKM.r.

<sup>5</sup> 1875/XXXVII.tc.

<sup>6</sup> 1894/XXXVI.tc. 3. §

<sup>7</sup> 1879/XXXI.tc. 181-207. §

<sup>8</sup> 1913/XVIII.tc.

<sup>9</sup> 1927/IX.tc.

<sup>10</sup> 1878/V.tc. 336.§ , 434.§ , 435.§ , 437.§ , 443-445.§-ai ölelik fel a hajózásra és hajókra vonatkozó főbb bűncselekményeket.

1878/V.tc.

<sup>11</sup> 1921/XXXIII.tc. 268-293. §

<sup>12</sup> SUBA

<sup>13</sup> 1928/XXXIX.tc.

<sup>14</sup> A rendelet 1927. XI. 1-én 12<sup>00</sup> órakor lépett életbe.

4 730/1927. (V. 27.) BM.r.

<sup>15</sup> 310/1928. (I. 13.) ME.r.

<sup>16</sup> SUBA: op.cit. 143.p.

<sup>17</sup> A dunai hajóforgalom is visszaesett. 1914-ben 9 318 hajó, 1918-ban 6 487 hajó, 1919-ben 1 366 hajó, 1920-ban 4 443 hajó, 1921-ben 5 710 hajó, 1922-ben 5 679 hajó kötött ki Budapesten.

SUBA: op.cit. 143-145.p.

<sup>18</sup> BORNEMISSZA: Budapest szerepe a dunai hajóforgalomban. 91-94.p.

<sup>19</sup> SUBA: op.cit. 151.p.

<sup>20</sup> 39 507/1885. (XII. 31.) KKM.r.

<sup>21</sup> TUSNÁDI. I.köt. 65-88.p.

<sup>22</sup> 18 866/1921 (III. 4.) BM.r.

<sup>23</sup> 69 035/1923 (VII. 3.) KM.r.

<sup>24</sup> 220 129/1928. (III. 12.) BM.r.

<sup>25</sup> 154 107/1932. (VIII.13.) BM.r.

<sup>26</sup> 156 200/1933. (I. 10.) BM.r.

<sup>27</sup> „Az evezősversenyek és vízi ünnepélyek tartama alatt a rend fenntartása, és a vízrendészeti szempontból szükséges intézkedések megtétele a vizén, valamint a parton, amennyiben ezt a hajók kikötésével kapcsolatos vagy más vízrendészeti szempontból szükséges műveletek megkívánják, a révhatalóság (folyamórság), míg a közönség által elfoglalt partokon, valamint az odavezető útvonalakon a rend fenntartása, és az egyéb közrendészeti szempontból szükséges intézkedések megtétele a közbiztonsági szervek (rendőrség és csendőrség) hatáskörébe tartozik.”

Loc.cit. 4.pont.

<sup>28</sup> 1888/XIX.tc. ; 5 000/1889. () FM.r.

<sup>29</sup> 1925/XLIII.tc. ; 9 500/1926. (XI.23.) FM.r. ; 89 620/1928. (VI.19.) BM.r.

<sup>30</sup> 139 647/1933. (III. 31.) BM.r. ; 22 641/1925. (VII. 20.) FM.r. ; TUSNÁDI: op.cit. II.köt. 463.p.

<sup>31</sup> TUSNÁDI: op.cit. II.köt. 464.p.

<sup>32</sup> A törvénymódosítás megszüntette az éjjeli halászat kihágásnak minősítését.

1925/XLIII.tc. op.cit. 30. § 2. bek.

<sup>33</sup> A közmunka és közlekedési m. kir. ministeriumnak 1867. évi márcz. 23-kán kelt hirdetménye, a dunagőzhajózási kapitányok által leteendő vizsgák iránt. ; 19 913/1873. (IV. 7.) KKM.r. ; 70 697/1895. (XI. 4.) KM.r.

<sup>34</sup> 14 942/1909. (VII. 20.) BM.r.

<sup>35</sup> 1885/XXIII.tc. op.cit. 184-185. §-ai ; ILLÉS – DEGRÉ: 355.p. ; 230/1899. (II. 21.) BM.r.

<sup>36</sup> 33 477/1888. (VIII. 21.) KKM.r. 33. § és 49. §

<sup>37</sup> 11 266/1907. (V. 15.) FM.r.

<sup>38</sup> MÁRTHA

<sup>39</sup> ARTNER – PARÁDI – ZEIDLER: 51.p.

<sup>40</sup> Loc.cit. ; BORNEMISSZA: *Magyar hajóhadak a Dunán.* 56.p. ; CSONKARÉTI – BENCZÚR: 7-19.p.

<sup>41</sup> 2 362/1869. (IV. 2.) KKM.r. op.cit.

<sup>42</sup> A közmunka és közlekedési m. kir. ministeriumnak 1867. évi márcz. 23-kán kelt hirdetménye, a dunagőzhajózási kapitányok által leteendő vizsgák iránt. op.cit.

<sup>43</sup> 9 045/1871. (I. 23.) BM.r.

<sup>44</sup> 45 689/1885. (XII. 31.) FM.r. op.cit. 93.§ 94.§

<sup>45</sup> VÉCSEY: 75-90.p.

<sup>46</sup> 26 203/1912. (VI. 23.) FM.r.

<sup>47</sup> Lo.cit.

<sup>48</sup> Loc.cit. 49-50. §

<sup>49</sup> KEMPINSKI

<sup>50</sup> E teendő ugyan a szárazföldi határátkelőhelyeken elsősorban a határszéli kirendeltségek feladata volt, azonban kis forgalmú határátkelőhelyeken a Magyar Királyi Vámórség majd jogutódja a Magyar Királyi Határőrség is ellátott – jogszabályi felhatalmazás útján – határátléptetési teendőket.

BENCSIK ; PARÁDI József: *A magyar állam határőrizete 1920-1941.*

<sup>51</sup> 4 618/1919. (IX. 18) ME.r.

<sup>52</sup> CSONKARÉTI — BENCZÜR: op.cit. 147-151.p. ; JUBA

<sup>53</sup> 1 053/1920. (II. 12.) ME.r.

<sup>54</sup> 1922/XIV.tc. ; 122 295/1922. (VII. 25.) BM.r. ; 8 270/1923. (XI. 23.) ME.r.

<sup>55</sup> 1922/VII.tc. ; 1922/VIII.tc. ; 5 643/1921. (I.21.) BM-HM.r. ; 6 200/1921. (VIII. 25.) ME.r. ; 39 820/1921. (1922. IV. 11.) BM.r. ; 114 440/1921. (VIII. 25.) PM.r. ; PARÁDI: A Magyar Királyi Vámórség, a polgári magyar állam rendvédelmi testülete.

<sup>56</sup> PARÁDI József: A katonailag szervezett őrtestület és a polgári őrtestület. 77-81.p.

<sup>57</sup> „Mindaddig, amíg a törvényhozás a folyamrendészeti ügyek intézését egysegesen nem rendezi, nem tartoznak a m. kir. folyamórség hatáskörébe azok a tennivalók, amelyeket hatályban levő törvény (például az 1913 : XVIII. t.-c. 9. §-a) nem a rendőri hatóság ügykörébe utal, továbbá azok a tennivalók sem, amelyeket a jelen rendelet 3. §-a értelmében kibocsátandó rendelet az eddig eljárt hatóságok hatáskörében meghagy.”

1 053/1920. (II. 12.) ME.r. op.cit.

<sup>58</sup> PARÁDI József: *A magyar állam határőrizete 1920-1941.* op.cit.73-79.p.

<sup>59</sup> SUBA: op.cit. 144.p.

<sup>60</sup> ARTNER — PARÁDI — ZEIDLER: op.cit. 28.p.

<sup>61</sup> PARÁDI József: A Magyar Királyság rendőrségei 1920-1945. 109-113.p.

<sup>62</sup> Idem: A polgári magyar állam rendőrségei 1867-1945. 143.p.

<sup>63</sup> - Idem: A magyar rendvédelem 1919-1941. 88.p. ;

- A Magyar Királyi Folyamórség történetében tíz kirendeltség 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 — BENCZÜR: op.cit. 153.p.

<sup>64</sup> 8 851/1923. (VII. 28.) ME.r.

<sup>65</sup> KEMPINSKI: op.cit. 111.p.

<sup>66</sup> 8 270/1923. (XI. 23.) ME.r. op.cit.

<sup>67</sup> 1 340/1924. (II. 22.) ME.r.

<sup>68</sup> Loc.cit. 3.§ + 7.§

<sup>69</sup> TUSNÁDI: op.cit. 72.p.

<sup>70</sup> Loc.cit. 73.p.

<sup>71</sup> SUBA: op.cit. 153.p.

<sup>72</sup> BEBESI

<sup>73</sup> KESERŰ ; PARÁDI József: A polgári magyar állam határőrizete. 76-77.p.

<sup>74</sup> CSONKARÉTI—BENCZÜR: op.cit. 199-202.p.

<sup>75</sup> A Magyar Királyi Rendőrség kötelékében 8 révkapitányság működött Baja, Gönyű, Komárom, Mohács, Szeged, Szolnok, Újvidék és Vác, Székhellyel.

1939/II.tc. ; BORBÉLY – KAPY: 144-149.p. + 459-461.p.

<sup>76</sup> CSONKARÉTI—BENCZÜR: op.cit. 150-157.p.

<sup>77</sup> 71 900/1939. () BM.r. ; 74 500/1939. (VIII. 5.) BM.r.

<sup>78</sup> 1939/II.tc. op.cit. 80.§ (2) bek. ; 71 900/1939. (VI. 16.) BM.r. op.cit.

<sup>79</sup> 407/1940. (V. 21.) BM.r.

<sup>80</sup> 93 880/1942. (V. 21.) BM.r.

<sup>81</sup> 2 362/1869. (IV. 21.) KKM.r.op.cit. ; 69 035/1923 (VII. 3.) KM.r.op.cit. ; 1 340/1924. (II. 22.) ME.r. op.cit. ; 310/1928. (I. 13.) ME.r.op.cit. ; 320/1928. (I. 13.) ME.r. ; 220 129/1928. (III. 12.) BM.r.op.cit. ; 156 200/1933. (I. 10.) BM.r.op.cit. ; 155 600/1926. (VI. 12.) BM.r.

<sup>82</sup> SZUT-1881. 3-4.p. ; REKTOR ; PARÁDI: *A Magyar Királyi Csendőrség. Az első magyar polgári, központosított közbiztonsági őrtestület 1881-1945.* ;

Idem: A katonailag szervezett őrtestület és a polgári őrtestület. ; SZAKÁLY: Néhány gondolat a volt Magyar Királyi Csendőrségről. ; Idem: Egy közbiztonsági őrtestület létrehozása és feladata a 19-20. század fordulóján. (A magyar királyi csendőrség.) ; Idem: A Magyar Királyi Csendőrség az első központosított magyar közbiztonsági őrtestület. op.cit. ; Idem: A Magyar Királyi Csendőrség 1881-1945. 85-96.p. ;

<sup>83</sup> REKTOR: op.cit. ; PARÁDI József: A polgári magyar állam első központosított közbiztonsági szerve a Magyar Királyi Csendőrség. ; Idem: A csendőrség magyarországi története. 65.p. ; Idem: A magyar királyi csendőrség 1881-1945. ; Idem: A magyar királyi csendőrség 1919-1941. ; Idem: Egy közbiztonsági testület létrehozása és feladata a XIX-XX. század fordulóján: a magyar királyi csendőrség.

<sup>84</sup> CSAPÓ: 497-505.p.

<sup>85</sup> SZUT-1881. op.cit. 22.§ 13-14.pont

<sup>86</sup> Loc.cit. 86.§ feladatok vízáradáskor

<sup>87</sup> SZUT-1900. 27.§ ; SZUT-1912. II.fejezet 27.§ ; SZUT-1924 2.§

<sup>88</sup> PARÁDI József: *Csendőrség a határőrizetben.* 44-58.p. ; SALLAI: 88-89.p.

<sup>89</sup> SZUT 1924. op.cit. 40. § 231.

<sup>90</sup> „263. Halászó egyének ellenőrzése hasonló módon történik. Csónakból halászó egyének a partra kiszólitandók, a járőrnek csónakon utánuk mennie nem szabad. Vonóhálóval való halászatnál a háló kivonása bevárandó. Orvhalászoktól a halászati eszközöket, valamint mindenkitől az oly halászati eszközöket, melyek a törvény által előírt követelményeknek nem felelnek meg, őrizetbe kell venni.”

Loc.cit. 48. §

<sup>91</sup> Loc.cit. 49. § 264-265. pont

<sup>92</sup> „9. ha a csendőr partunkon vagy annak közelében éjjel fedett vagy meg-  
rakott vízi járművekkel pedig nappal is gyanús egyéneket talál s ezek a fegy-  
verhasználatlaltal fenyegető kétszeri rákiáltásra meg nem állanak, illetőleg eb-  
béli szándékuknak kétségtelen bizonyítékát nem adják, hanem egyenkint vagy  
valamennyien menekülni igyekeznek.

*Semmi esetre sincs helye a fegyverhasználatnak olyan személyek vagy  
járóművek ellen, amelyek már túl jutottak az ország határán.”*

Loc.cit. 49. § fegyverhasználat

<sup>93</sup> Loc.cit. 60.§ Vadászat és halászat ellenőrzése. + 61.§. Vasút- és hajóál-  
lomáson teljesített szolgálát.

<sup>94</sup> SZUT-1941 Függelék 1-9.§ ; BEBESI: op.cit. 193-195.p.

<sup>95</sup> NÉMETHY

<sup>96</sup> VEDŐ: A Magyar Királyi Csendőrség közlekedési szolgálati ágának ki-  
alakulása és fejlődése. ; Idem: Rádió a Magyar Királyi Csendőrség Szolgá-  
latában.

<sup>97</sup> REKTOR: op.cit. 181-183.p. ; PARÁDI Ákos: 78.p.

<sup>98</sup> A hajók a következők voltak: Csendőr I, Csendőr II, Csendőr III.

CSUKA

A három hajó közül jelen pillanatban, eredeti állapotában már csak egy talál-  
ható meg, Balatonalmádiban. A Csendőr I. a hátsó részén (tükörfalnál) 1945-  
ben találatot kapott és elsüllyedt. A Csendőr II. és Csendőr III. hajókat a vízi  
csendőrök Révfülpöl előtt a kis vízen akarattal elsüllyesztették, hogy ne jut-  
hasson az ellenség kezére. 1946-ban lelkes fiatalokból álló csoport felmérte a  
helyzetüket és mindkét hajót üzemképes állapotba hozták. A Csendőr III. ha-  
jót, a megalakuló balatoni révkapitányság első hajója lett, Zója néven. A má-  
sik hajót vontatási és egyéb célokra használták.

<sup>99</sup> BEBESI: op.cit.

<sup>100</sup> BORBÉLY — KAPY: op.cit. II.köt. 68-75.p.

<sup>101</sup> PARÁDI József: *A Magyar Királyi Csendőrség. Az első magyar polgári,  
központosított közbiztonsági őrtestület 1881-1945.* op.cit. 100.p.

<sup>102</sup> PARÁDI Ákos: op.cit. 79-80.p.

<sup>103</sup> BEBESI: op.cit. 196.p.

<sup>104</sup> PARÁDI József: *A Magyar Királyi Csendőrség. Az első magyar polgári,  
központosított közbiztonsági őrtestület 1881-1945.* op.cit.

Forrás- és irodalomjegyzék (a jegyzetekben alkalmazott rövidítések oldása):

**MONOGRÁFIÁK, KISMONOGRÁFIÁK ÉS HASONLÓ JELLEGŰ KÖTETEK**

BORBÉLY – KAPY — BORBÉLY Zoltán – KAPY Rezső (szerk.):  
(75.;100.;) *A 60 éves magyar rendőrség 1881-1941.* Budapest, 1942, Halász Irodalmi és Könyvkiadó Vállalat. I.köt. 1-299 p. II.köt. 300-600 p.

BORNEMISSZA: *Magyar hajóhadak a Dunán.* — BORNEMISSZA Félix: *Magyar hajóhadak a Dunán.* Budapest, 1928, Turcsány Kiadó. 168 p.  
(40.;

CSONKARÉTI—BENCZÚR — CSONKARÉTI Károly - BENCZÚR László:  
(40.;52.;63.;74.;76.;) *Haditengerészek és folyamőrök a Dunán. A Császári (és) Királyi Haditengerészet Duna-flottillájától a Magyar Királyi Honvédség Folyamőrökig 1870-1945.* Budapest, 1991, Zrínyi Kiadó. 291 p. HU-ISBN 963 32 7153 3.

PARÁDI József: *Csendőrség a határőrizetben.* — PARÁDI József: *Csendőrség a határőrizetben.* Budapest, 2003, Tipico Design. 186 p. HU-ISBN 963 76 2331 0. /Rendvédelem a határokon a XIX-XX. században, 2./ HU-ISSN —  
(88.;

PARÁDI József: *A Magyar Királyi Csendőrség. Az első magyar polgári, központosított közbiztonsági őrtestület 1881-1945.* — PARÁDI József: *A Magyar Királyi Csendőrség. Az első magyar polgári, központosított közbiztonsági őrtestület 1881-1945.* Budapest, 2012, Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság. 281 p. HU-ISBN 978 963 08 4794 0. /A magyar rendvédelem-történet öröksége, 2./ HU-ISSN 2062-8447.  
(82.;83.;101.;104.;

REKTOR — REKTOR Béla: *A Magyar Királyi Csendőrség oknyomozó története.* Cleveland, Ohio, USA, 1980, Árpád Könyvkiadó Vállalat. 552 p. USA-ISBN 093 42 1401 8.  
(82.;83.;97.;

## TANULMÁNYOK

- ARTNER — PARÁDI — ZEIDLER  
(39.;40.;60.;
- ARTNER Ramona — PARÁDI József — ZEIDLER Sándor: A Magyar Királyi Csendőrség légi, vízi, vasúti és közúti szakszolgálati ágai. 45-66.p.In: PARÁDI József et al. (szerk.): *Magyar csendőrség-történeti tanulmányok*. Budapest, 2015, Magyar Királyi Csendőrs Bajtársi Közösség – Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság. 403.p. HU-ISBN 978 963 89 8288 9. /Magyar Rendvédelem-történeti Tanulmányok, 1./ HU-ISSN 2415-9875.
- BEBESI  
(72.;94.;99.;103.;
- BEBESI Zoltán: A balatoni vízi csendőrség, *Rendvédelem-történeti Hírlevél (Nuntionones Historiae Praesidii Ordinis)* XXII. évf. (2013) 39-40-41-42.sz. 193-197.p.
- BENCSIK  
(50.;
- BENCSIK Péter: A kisebb határszéli forgalom Magyarországon és a szomszédos államok közt 1898-1941. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XII.évf. (2007) 16.sz. 21-30.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 2002. november 12-én hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferencia-sorozatnak „A rendvédelmi szakképzés története” cí-mű XVI. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- BORNEMISSZA: Buda-  
pest szerepe a dunai ha-  
jóforgalomban.  
(18.;
- BORNEMISSZA Félix: Budapest szerepe a du-  
nai hajóforgalomban. 91-94.p. In SZENDY Ká-  
roly et al. (szerk.): *A hetvenéves Budapest*. Bu-  
dapest, 1943. Vármegyei Szociográfia Kí-  
adóhivatal. 291 p.
- CSAPÓ  
(84.;
- CSAPÓ Csaba: Csendőrség és közigazgatás  
(1881-1914). *Századok*, CXXXIII.évf. (1999)  
3.sz. 497-518.p. HU-ISSN 0039-8098.
- JUBA  
(52.;
- JUBA Ferenc: Belvízi rendészetünk, azaz a  
folyamőrség. 195-197.p. In: Csihák György  
(szerk): *Tizenhetedik Magyar Őstörténeti  
Találkozó és Magyar Történelmi Iskola elő-  
adásai és iratai*. Budapest-Zürich, 2004., Zü-  
richi Magyar Történelmi Egyesület. 197.p.  
HU-ISBN 963 93 4906 2.

- KESERŰ (73. :) — KESERŰ István: Rendőrség és csendőrség Magyarország hadbalépésétől a hadműveletek befejezéséig. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, VI.évf. (1996) 7.sz. 35-45.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 1995. október 25-én, Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferencia-sorozatnak. „Háborúból diktatúrába” című VII. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- MÁRTHA (38. :) — MÁRTHA József: A magyar Duna-tengerhajózás rövid története. 16-34. In: SERÉNYI Péter et al. (szerk.): *A TIT Természettudományi Stúdió Hajózástörténeti és Modellező Klubjának Évkönyve 1983*. Budapest, 1984, Tudományos Ismeretterjesztő Társaság Hajózástörténeti és Modellező Klub. 134 p. HU-ISBN: 963 4119 98 0.
- PARÁDI Ákos: A magyar vízi csendőrség. (97. :102. :) — PARÁDI Ákos: A magyar vízi csendőrség. 73-88.p. In: PARÁDI József et al. (szerk.): *Emlékkönyv Öry Károly születésének 85. évfordulója tiszteletére*, Budapest, 2018, Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság. 179 p. HU-ISBN 978 615 80 3095 3. /Salutem, 6./ HU-ISSN 2416-2078.
- PARÁDI József: A polgári magyar állam első központosított közbiztonsági szerve a Magyar Királyi Csendőrség. (83. :) — PARÁDI József: A polgári magyar állam első központosított közbiztonsági szerve a Magyar Királyi Csendőrség. *Bellügyi Szemle*, XXXVII.évf. (1989) 2.sz. 35-40. p. HU-ISSN 0133-6738.
- PARÁDI József: A Magyar Királyság rendőrségei 1920-1945. (61. :) — PARÁDI József: A Magyar Királyság rendőrségei 1920-1945. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XI.évf. (2005) 13.sz. 105-113.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 2001 áprilisában Párizsban hangzott el a Francia Nemzeti Csendőrség és a Sorbonne Egyetemcsoport közös szervezésében megvalósított tudományos történeti konferencián. A publikált tanulmány az előadás javított bővített és átdolgozott változata.



- PARÁDI József: A csendőrség magyarországi története. (83.;) — PARÁDI József: A csendőrség magyarországi története. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XVI.évf. (2008) 19.sz. 64-88.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 2005. október 07.-én, Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferenciasorozatnak „*Másfél évtized nemzeti rendvédelem-történetünk kutatásának szolgálatában*” című XIX. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- PARÁDI József: A polgári magyar állam rendőrségei 1867-1945. (62.;) — PARÁDI József: A polgári magyar állam rendőrségei 1867-1945. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XX. évf. (2011) 23.sz. 124-143.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 2009. október 9.-én Budapesten hangzott el, a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferencia-sorozatnak „*A kiegyezéstől az ezredfordulóig felszámolt országos hatáskörű magyar rendvédelmi testületek.*” című XXIII. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- PARÁDI József: A Magyar Királyi Vámőrség, a polgári magyar állam rendvédelmi testülete. (55.;) — PARÁDI József: A Magyar Királyi Vámőrség, a polgári magyar állam rendvédelmi testülete. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXIV.évf. (2014) 39-40-41-42.sz. 81-98.p. HU-ISSN 1216-6774.
- PARÁDI József: A katonailag szervezett őrtestület és a polgári őrtestület. (56.;82.;) — PARÁDI József: A katonailag szervezett őrtestület és a polgári őrtestület. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXV.évf. (2015) 43-44-45-46.sz. 77-84.p. HU-ISSN 1216-6774.
- PARÁDI József: A magyar rendvédelem 1919-1941. (63.;) — PARÁDI József: A magyar rendvédelem 1919-1941. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXVII.évf. (2017) 54.sz. 59-92.p. HU-ISSN 1216-6774.

- PARÁDI József: A polgári magyar állam határőrizete. (73.;) — PARÁDI József: A polgári magyar állam határőrizete. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXVIII.évf. (2018) 55.sz. 67-86.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 2018. február 16-án Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság Csendőrség-történeti Szakosztálya által szervezett magyar közbiztonság-történeti tudományos szimpozion-sorozatának a „100 éve alakult át a magyar rendvédelmi modell?” című XVIII. szimpozionján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- SALLAI (88.;) — SALLAI János: A határszéli csendőrség fegyverhasználatára. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, VII.évf. (1997) 8.sz. 88-90.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 1996. október 29-én hangzott el, Budapesten a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett magyar rendvédelem-történeti tudományos konferencia-sorozatnak a „A napóleoni közbiztonsági őrtisztület útja Párizstól — Itálián és Ausztrián keresztül — Budapestig.” című VIII. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- SUBA (12.;16.;17.;19.;59.;71.;) — SUBA János: Dunai hajózás és vízrendészet 1922-1939. 141-170.p. In: PARÁDI József (szerk): *Emlékkönyv Öry Károly születésének 85. évfordulója tiszteletére* Budapest, 2018, Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság. 179 p. HU-ISBN 978 615 80 3095 3 /Salutem 6./ HU-ISSN 2416-2078.
- SZAKÁLY: A magyar királyi csendőrség 1881-1945. (83.;) — SZAKÁLY Sándor: A magyar királyi csendőrség 1881-1945. *Hadtudományi Tájékoztató*, Lévf. (1985) 2.sz. 88-100.p. HU-ISSN 1419-7758.
- SZAKÁLY: Egy közbiztonsági testület létrehozása és feladata a XIX-XX. század fordulóján: a magyar királyi csendőrség. *Főiskolai Figyelő Plusz*, Lévf. (1990) 2.sz. 213-218.p. HU-ISSN 0866-4404.

(83.:)

SZAKÁLY: Egy közbiztonsági őrtestület létrehozása és feladata a 19-20. század fordulóján. (A magyar királyi csendőrség.)

(83.:)

SZAKÁLY: Néhány gondolat a volt Magyar Királyi Csendőrségről.

(82.:)

SZAKÁLY: A Magyar Királyi Csendőrség az első központosított magyar közbiztonsági őrtestület.

(82.;83.:)

SZAKÁLY: A magyar királyi csendőrség 1919-1941.

(83.:)

SZAKÁLY: A Magyar Királyi Csendőrség az első központosított magyar

— SZAKÁLY Sándor: Egy közbiztonsági őrtestület létrehozása és feladata a 19-20. század fordulóján. (A magyar királyi csendőrség.) 325-330.p. In Á. VARGA László (szerk.): *Társadalmi konfliktusok*. Salgótarján, 1991, Nógrád Megyei Levéltár. 403 p. HU-ISBN 963 72 4304 6. /Rendi társadalom – polgári társadalom, 3./ HU-ISSN 2060-2332.

— SZAKÁLY Sándor: Néhány gondolat a volt Magyar Királyi Csendőrségről. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, I.évf. (1991) 1.sz. 38-44.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 1990. április 24.-én Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferencia-sorozatnak „*A magyar rendvédelmi testületek és az önkormányzati szervek kapcsolata 1848-1945*” című I. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.

— SZAKÁLY Sándor: A Magyar Királyi Csendőrség az első központosított magyar közbiztonsági őrtestület. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, III.évf. (1993) 4.sz. 51-58.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 1992. szeptember 29-én Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által rendezett rendvédelem-történeti tudományos konferencia-sorozatnak „*A dualista Magyarország rendvédelme.*” című IV. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.

— SZAKÁLY Sándor: A magyar királyi csendőrség 1919-1941. *Szivárvány, irodalmi, művészeti és kritikai szemle*, XVI.évf. (1995) 1.sz. 136-147.p. HU-ISSN 0270-5508.

— SZAKÁLY Sándor: A Magyar Királyi Csendőrség az első központosított magyar közbiztonsági őrtestület. 85-98.p. In PARÁDI József et al.

- közbiztonsági örtestület. (82.:) (szerk.): *Nyomozati utasítások a Magyar Királyi Csendőrség számára.* Budapest, 2018, Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság. 401 p. HU-ISBN 978 615 80 3094 6. /A magyar rendvédelem-történet hagyatéka, 2./ HU-ISSN 2064-4728.
- TÓTH (3.) — TÓTH István: A magyar közlekedési hatóság jubileumai. *Közlekedéstudományi Szemle*, XLIII.évf. (1993.) 10.sz. 368-376 p. HU-ISSN 0023-4362
- VEDÓ: A Magyar Királyi Csendőrség közlekedési szolgálati ágának kialakulása és fejlődése. (96.:) — 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. 81-94.p. HU-ISSN 1216-6774.
- VEDÓ: Rádió a Magyar Királyi Csendőrség szolgálatában. (96.:) — VEDÓ Attila: Rádió a Magyar Királyi Csendőrség szolgálatában. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXIV.évf. (2014) 39-40-41-42.sz. 131-142.p. HU-ISSN 1216-6774.

## CIKKEK

- CSUKA (98.:) — CSUKA László: Vízi őrsünk szolgálatából I. rész, *Csendőrségi Lapok* XXXIII.évf. (1943) 22.sz. 14-18.p.
- KEMPINSKI (49.;65.:) — KEMPINSKI Béla: A m. kir. folyamőrségről, *Csendőrségi Lapok*, XVII.évf. (1927) 7.sz. 8-14.p.
- NÉMETHY (95.:) — NÉMETHY Ferenc: A közrendészet a nyomozási eljárás *Csendőrségi Lapok* I. évf. (1907) 27. sz. 2-4.p.

## ZSEBKÖNYVEK

- ILLÉS — DEGRÉ (35.:) — ILLÉS Béla – DEGRÉ Miklós: *A magyar büntető törvények zsebkönyve*, Budapest, 1929<sup>9</sup>, Révai. 813.p.

## JOGSZABÁLYGYŰJTEMÉNY

- TUSNÁDI (21.;30.;31.;69.;70.:) — TUSNÁDI ÉLTHES Gyula: *A kihágások és felsőbbírószági határozatok.* I. kötet. Budapest, 1931, Stádium. 528.p. II. kötet. Budapest, 1931, Stádium. 559.p.
- VÉCSEY (45.:) — VÉCSEY Tamás: *A vízjogi törvény és a vonatkozó jogszabályok.* Budapest, 1902, Franklin-Társulat. 230 p.

**KÉZIRATOK**

- PARÁDI József: *A magyar állam határőrizete 1920-1941.* — PARÁDI József: *A magyar állam határőrizete 1920-1941.* Kandidátusi értekezés (MTA). Kézirat. Budapest, 1990. I.köt. 264 p. + II.köt. 265-567 p. melléklet.

**SZABÁLYZATOK**

- SZUT-1881 (82.;85.;86.)) — *Utasítás a Magyar Királyi Csendőrség számára.* Budapest, 1881, Pesti Könyvnyomda és Részvénytársaság. 191 p.
- SZUT-1900 (87.)) — *Szervezeti és szolgálati utasítás a Magyar Királyi Csendőrség számára.* Budapest, 1900, Pesti Könyvnyomda. 361 p.
- SZUT-1912 (87.)) — *Utasítások a Magyar Királyi Csendőrség számára.* Budapest, 1912, Várnay és Fia „Municipia” Kiadóhivatala. 360 p. és 384 p.
- SZUT-1924 (87.;89.;90.;91.;92.;93.)) — *Szolgálati utasítás a magyar királyi csendőrség számára (Tervezet).* Budapest, 1924, Pallas. 292 p.
- SZUT-1941. (94.)) — *Szervezeti és szolgálati utasítás a Magyar Királyi Csendőrség számára.* Budapest, 1941. Stádium Sajtóvállalat. 411 p.

**JOGSZABÁLYOK**

- 1875/XXXVII.tc. (5.)) — 1875/XXXVII.tc. kereskedelmi törvény.
- 1878/V.tc. (10.)) — 1878/V.tc. a magyar büntetőtörvénykönyv a bűntettekről és vétségekről.
- 1879/XXXI.tc. (7.)) — 1879/XXXI.tc. erdőtvény.
- 1882/XXXVI.tc. (1.)) — 1882/XXXVI.tc. az 1865. évi november 2.-án kelt Dunahajózási Actához való pótegyezmény becikkelyezéséről.
- 1885/XXIII.tc. (3.;35.)) — 1885/XXIII.tc. a vízjogról.
- 1888/XIX.tc. (28.)) — 1888/XIX.tc. a halászatról.
- 1894/XXXVI.tc. (6.)) — 1894/XXXVI.tc. *a magyar folyam- és tengerhajózási részvény-társaság alakításáról és állami segélyezéséről.*
- 1913/XVIII.tc. (8.)) — 1913/XVIII.tc. a vízjogról szóló 1885: XXIII.tc. kiegészítéséről és módosításáról.

- 1921/XXXIII.tc. (11.:) — 1921/XXXIII.tc. az Észak Amerikai 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-Szlovákiával 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről.
- 1922/VII.tc. (55.:) — 1922/VII.tc. a Magyar Királyi Állami Rendőrség és a Magyar Királyi Csendőrség létszámának, kiegészítési módjának és felfegyverzésének megállapításáról.
- 1922/VIII.tc. (55.:) — 1922/VIII.tc. a Magyar Királyi Vámőrség, a Magyar Királyi Pénzügyőrség létszámának, kiegészítési módjának és felfegyverzésének megállapításáról.
- 1922/XIV.tc. (54.:) — 1922/XIV.tc. a Magyar Királyi Folyamőrség szervezéséről, létszámának, kiegészítési módjának és felfegyverzésének megállapításáról.
- 1925/XLIII.tc. (29.;32.:) — 1925/XLIII.tc. a halászatról szóló 1888:XIX. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről.
- 1927/IX.tc. (9.:) — 1927/IX.tc. belvízi hajók lajstromozásáról és az azokra vonatkozó egyes jogviszonyokról.
- 1928/XXXIX.tc. (13.:) — 1928/XXXIX.tc. a közlekedés és átmenet szabadsága tárgyában Barcelonában az 1921. évben tartott általános értekezleten megállapított egyes okmányok becikkelyezéséről.
- 1939/II.tc. (75.;78.:) — 1939/II.tc. a honvédelemről.
- A közmunka és közlekedési m. kir. ministeriumnak 1867. évi márcz. 23-kán kelt hirdetménye, a dunagőzhajózási kapitányok által leteendő vizsgák iránt. (33.;42.:) — A közmunka és közlekedési m. kir. ministeriumnak 1867. évi márcz. 23-kán kelt hirdetménye, a dunagőzhajózási kapitányok által leteendő vizsgák iránt. *Magyarországi Rendeletek Tára* I.évf. (1867) I.füzet. 52.p.
- 2362/1869. (IV.21.) KKM.r. (4.;41.;81.:) — 2 362/1869. (IV. 21.) KKM.r. ideiglenes utasítás a hajózási jog gyakorlásáról. *Magyarországi Rendeletek Tára* III. évf. (1870) I.füzet. 564-618.p.

- 9 045/1871. (I. 23.) BM.r. — 9 045/1871. (I. 23.) BM.r. a közbizton-  
(43.;) sági közegeknek szabad vasúti és gőzhajói  
menetjegyekkel ellátása tárgyában.  
*Magyarországi Rendeletek Tára* V.évf.  
(1871) I.füzet. 19-20.p.
- 19 913/1873. (IV. 7.) KKM.r. — 19 913/1873. (IV. 7.) KKM.r. a gőzhajó-  
(33.;) vezénylői vizsgálatok tárgyában.  
*Magyarországi Rendeletek Tára*, VII.évf.  
(1873) I.füzet. 77-80.p.
- 39 507/1885. (XII.31.) KKM.r. — 39 507/1885. (XII. 31.) KKM.r. a vontató  
(20.;) utak és a szabad kikötés tárgyában.  
*Magyarországi Rendeletek Tára*, XIX.évf.  
(1885) I.füzet. 2295-2303.p.
- 45 689/1885. (XII. 31.) FM.r. — 45 689/1885. (XII. 31.) FM.r. a vízjogi  
(4.;44.;) törvény végrehajtása iránti általános rende-  
let kiadása tárgyában.  
*Magyarországi Rendeletek Tára*, XIX.évf.  
(1885) I.füzet. 2219-2221.p.
- 33 477/1888. (VIII.21.) KKM.r. — 33 477/1888. (VIII. 21.) KKM.r. a hajó-  
(36.;) malmok tárgyában.  
*Magyarországi Rendeletek Tára* XXII.  
évf. (1888) I.füzet. 1699-1726.p.
- 5 000/1889. (II.9.) FM.r. — 5 000/1889. (II.9.) FM.r. a halászatról  
(28.;) szóló 1888. évi XIX. törvenyczikk végre-  
hajtása tárgyában.  
*Magyarországi Rendeletek Tára* XXIII.  
évf. (1889). I. füzet 14-20.p.
- 70 697/1895. (XI. 4.) KM.r. — 70 697/1895. (XI. 4.) KM.r. Szabályzat a  
(33.;) hajóistizti tanfolyam számára.  
*Magyarországi Rendeletek Tára*, XXIX.évf.  
(1895) II.füzet 1579-1584.p.
- 230/1899. (II. 21.) BM.r. — 230/1899. (II. 21.) BM.r. a folyó-, csatoma-  
(35.;) és tóhajózás terén felmerülő kihágások elbírá-  
lása körül követendő eljárás tárgyában.  
*Magyarországi Rendeletek Tára*, XXXIII.évf.  
(1899) I.füzet. 367-368.p.
- 11 266/1907. (V. 15.) FM.r. — 11 266/1907. (V. 15.) FM.r. a vízrendőri  
(37.;) kihágási ügyekben követendő eljárás egy-  
szerűsítéséről.  
*Magyarországi Rendeletek Tára*, XLI.évf.  
(1907) I.füzet. 375-376.p.
- 14 942/1909. (VII.20.) BM.r. — 14 942/1909. (VII. 20.) BM.r. a gőzha-  
(34.;) józási alkalmazottak letartóztatásának fo-  
gatosítása tárgyában.

- Baranyavármegye Hivatalos Lapja, XII.évf. (1909) 35.sz. 1.p.
- 26 203/1912. (VI. 23.) FM.r. — 26 203/1912. (VI. 23.) FM.r. A m. kir. folyamfelvigyázók szolgálati szabályzata. *Földművelési Értesítő*, XXIII.évf. (1912) 25.sz. 639-647.p.
- 4 618/1919. (IX. 18) ME.r. — 4 618/1919. (IX. 18) ME.r. a budapesti magyar állami révkapitányság felállításáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LIII.évf. (1919) I.füzet. 714-715.p.
- 1 053/1920. (II. 12.) ME.r. — 1 053/1920. (II. 12.) ME.r. a folyamrendészet gyakorlásáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LIV.évf. (1920) I.füzet. 36-37.p.
- 6 200/1921. (VIII. 25.) ME.r. — 6 200/1921. (VIII. 25.) ME.r. a vámörtség létesítéséről. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LV.évf. (1922) I.füzet. 223-232.p.
- 5 643/1921. (I.21.) BM-HM.r. — 5 643/1921. (I.21.) BM-HM.r. a Magyar Királyi Csendőrség szervezetéről. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LV.évf. (1921) I.füzet. 488-489.p.
- 18 866/1921 (III. 4.) BM.r. — 18 866/1921 (III. 4.) BM.r. Utasítás a hajóállomásokra kirendelt karhatalom részére. *Belügyi Közlöny*, XXVI.évf. (1921) 11.sz. 310.p.
- 39 820/1921. (1922. IV. 11.) BM.r. — 39 820/1921. (1922. IV. 11.) BM.r. a Magyar Királyi Állami Rendőrség szervezetének és szolgálatának szabályozása. *Budapesti Közlöny*, LVI.évf. (1922) 89.sz. 1-9.p.
- 114 440/1921. (VIII. 25.) PM.r. — 114 440/1921. (VIII. 25.) PM.r. a Magyar Királyi Vámörtség létesítéséről szóló 6.200/1921. M. E. számú kormányrendelet végrehajtásáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LV.évf. (1922) I.füzet. 1594-1623.p.
- 122 295/1922. (VII. 25.) BM.r. — 122 295/1922. (VII. 25.) BM.r. Az 1922: XIV. (folyamórségi) törvény végrehajtása. *Belügyi Közlöny*, XXVII.évf. (1922) 35.sz. 1578-1587.p.
- 8 270/1923. (XI. 23.) ME.r. — 8 270/1923. (XI. 23.) ME.r. a folyamrendészet gyakorlásáról és a m. kir. folyamörtség



- szervezéséről, létszáma kiegészítési módjainak és felfegyverzésének megállapításáról szóló 1922: XIV. t.-c. végrehajtásáról.  
*Magyarországi Rendeletek Tára*, LVII.évf. (1923) Ifüzet. 335-340.p.
- 8 851/1923. (VII. 28.) — 8 851/1923. (VII. 28.) ME.r. a m. kir. fo-  
ME.r. lyamőrség fegyverhasználati jogáról.  
(64.;) *Magyarországi Rendeletek Tára*, LVII.évf.  
(1923) I.füzet. 273-274.p.
- 69 035/1923 (VII. 3.) KM.r. — 69 035/1923 (VII. 3.) KM.r. A  
(23.;81.;) motoroscsónakoknak megvizsgálás és hajó-  
jévellel ellátás céljából való bejelentése, továbbá motoroscsónakok vezetése és motorjaik kezelése tárgyában.  
*Belügyi Közlöny*, XXVIII. évf. (1923) 33.sz. 1224.p.
- 1 340/1924. (II.22.) ME.r. — 1 340/1924. (II.22.) ME.r. a hajóforga-  
(67.;68.;81.;) lom ellenőrzéséről.  
*Magyarországi Rendeletek Tára*, LVIII.évf.  
(1924) I.füzet. 14-33.p.
- 22 641/1925. (VII. 20.) — 22 641/1925. (VII. 20.) FM.r. az ország-  
FM.r. határt alkotó vizeken való éjjeli halászatnak  
(30.;) ellenőrzéséről.  
*Magyarországi Rendeletek Tára*, LIX.évf.  
(1925) I.füzet. 410.p.
- 9 500/1926. (XI. 23.) FM.r. — 9 500/1926. (XI. 23.) FM.r. a halászatról  
(29.;) szóló törvények végrehajtásáról.  
*Magyarországi Rendeletek Tára*, XXX.évf.  
(1926) I.füzet. 459-481.p.
- 155 600/1926. (VI. 12.) — 155 600/1926. (VI. 12.) BM.r. a  
BM.r. vízbőlmentés szervezése.  
(81.;) *Belügyi Közlöny*, XXXI.évf. (1926) 26.sz. 451-453.p.
- 4 730/1927. (V. 27.) ME.r. — 4 730/1927. (V. 27.) ME.r. a Dunára vo-  
(14.;) natkozó végleges szabályzat megállapítása  
tárgyában 1921. évi július hó 23-án Páris-  
ban kelt egyezmény becikkelyezéséről  
szóló 1923: XIV. t.c. XXIV. cikke értel-  
mében a Nemzetközi Dunabizottság részé-  
ről kidolgozott hajózási és rendőri sza-  
bályzat (Hajózási Rendszabályok, rövi-  
dítve: H. R.) és ennek kiegészítő részét al-  
kötő I. melléklet életbeléptetése.  
*Belügyi Közlöny* XXXII.évf. (1927) 25.sz.  
640-673.p.
- 310/1928. (I. 13.) ME.r. — 310/1928. (I. 13.) ME.r. az ideiglenes fo-  
(15.;81.;) lyamőrség létrehozásáról.

- lyó-, csatorna- és tóhajózási rendszabályok kiadása tárgyában.  
*Belügyi Közlöny* XXXIII. évf. (1928) 6.sz. 96-101.p.
- 320/1928. (I.13.) ME r. — 320/1928. (I.13.) ME r. a tóhajózás szabályairól.  
*Belügyi Közlöny*, XXXIII.évf. (1928) 6.sz. 101-103.p.
- 89 620/1928. (VI. 19.) BM.r. — 89 620/1928. (VI. 19.) BM.r. a tilalmi idő alatt fogott halak és rákok származási bizonyítványának kiállítása körüli eljárásról  
*Belügyi Közlöny* LXII.évf. (1928) 30.sz. 609-610.p.
- 220 129/1928. (III. 12.) BM.r. — 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.p.
- 154 107/1932. (VIII.13.) BM.r. — 154 107/1932. (VIII.13.) BM.r. a m.kir. folyamórségnek a fürdőzés ellenőrzésénél való közreműködéséről.  
*Magyarországi Rendeletek Tára*, LXVI.évf. (1932) II.füzet. 835-836.p.
- 139 647/1933. (III. 31.) BM.r. — 139 647/1933. (III. 31.) BM.r. a határvizeken vízijárművekkel való közlekedésről.  
*Magyarországi Rendeletek Tára*, LXVII.évf. (1933) I.füzet. 1220-1222.p.
- 156 200/1933. (I. 10.) BM.r. — 156 200/1933. (I. 10.) BM.r. az evezősversenyek és víziünnepélyek engedélyezéséről.  
*Magyarországi Rendeletek Tára*, LXVII.évf. (1933) I.füzet. 1067-1068.p.
- 71 900/1939. (VI. 16.) BM.r. — 71 900/1939. (VI. 16.) BM.r. a folyamrendészeti tennivalók ellátásáról.  
*Magyarországi Rendeletek Tára*, LXXIII.évf. (1939) I.füzet 992-995.p.
- 74 500/1939. (VIII.5.) BM.r. — 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.p.
- 407/1940. (V. 21.) BM.r. — 407/1940. (V. 21.) BM.r. a folyamrendészeti tennivalók ellátásáról szóló rendelet módosítása és kiegészítése.

*Belügyi Közlöny*, XLV.évf. (1940)  
25.sz. 815-816.p.

93 880/1942. (V. 21.) — 93 880/1942. (V. 21.) BM.r. a vízirendészeti  
BM.r. tennivalók ellátása a révkapitányságok működési körén kívül eső víziterületen.

(80.;

*Belügyi Közlöny*, XLVII.évf. (1942) 23.sz.  
1042-1044.p.

Melléletek jegyzéke:

I.sz. melléklet

*A balatoni vízi csendőrség járőr hajója.*

II.sz. melléklet

*A kistollforgós tábori (Bocskai) sapka.*

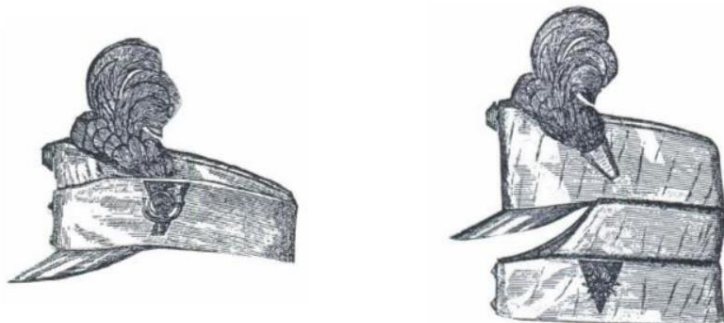
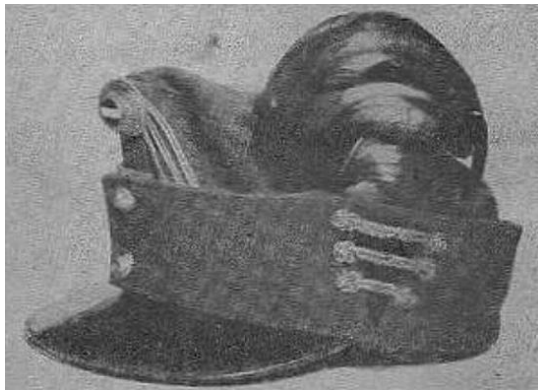
*I.sz. melléklet*  
*A balatoni vízi csendőrség járőr hajója.*



**Forrás !** <https://www.csendor.com/muzeum/keptar/Szolgalat-egyeb/index.html>

*A kis-tollforgós tábori (Bocskai) sapka.*

*II.sz. melléklet*



**Forrás !** ARTNER Ramona — PARÁDI József — ZEIDLER Sándor Kistollforgós Bocska (tábori)- sapka és ékítményei. *Rendvédelem-történeti Hírlevél (Nuntiotones Historiae Praesidii Ordinis)*, XXII.évf. (2013) 39-40-41-42.sz. 238-258.p. HU-ISSN 1785-3257.