

VEDÓ Attila*
Közúti balesetek helyszínelése
a Magyar Királyi Csendőrség „közlekedési szolgálatánál”.

Absztrakt

A magyarországi motorizáció a két világháború közötti időszakban fejlődött arra a szintre, hogy a települések közötti közlekedés szabályait ki kellett alakítani. E szabályok betartására hozták létre a Magyar Királyi Csendőrségen belül a közúti közlekedés felügyelete céljából kialakított „szakszolgálati ágat”. A Magyar Királyi Csendőrség közlekedésrendészete folyamatosan fejlődött és gyarapodott a létrehozásától a II. világháborúig.

Kulcsszavak:

úttörvény ; Méray motorkerékpár ; Ballila kisgépkocsi ;
Steyr 50 típusú gépkocsi ; Magyar Királyi Csendőrség Híradó és Közlekedési
Osztálya

Abstract

Motorization in Hungary evolved between the two world wars to the extent that the rules of transport between settlements had to be shaped. To enforce these rules, a „service branch” for road traffic control was established within the Royal Hungarian Gendarmerie. The traffic police of the Hungarian Royal Gendarmerie has been constantly evolving and growing since its establishment in the II. World War.

Keywords:

law of roads ; Méray motorbicycle ; Ballila small-car ; Steyr 50 type car ;
News and Traffic Department of the Hungarian Royal Gendarmerie

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

Institutional attachments = 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 Közszerződési Egyetem Határőr Tanszék

- *National University of Public Service Doctoral School of Military Sciences* = Nemzeti Közszerződési Egyetem Hadtudományi Doktori Iskola

DOI : 10.31626/HU-EISSN2530094X.VTOM.161-192.p

A közúti közlekedés és annak szabályozása mindennapjaink része. Természetesnek hat, hogy számos adminisztratív és fizikai kötelezettség betartása mellett biztonsággal eljuthatunk úti célunkhoz jól kiépített úthálózaton gyalogosan, kerékpárral, vagy gépjárművel. Ismerjük a közlekedési szabályok megsértése esetén alkalmazott hatósági szankciórendszert és egy esetleges közúti baleset bekövetkezésekor a személyi felelősség megállapításának jól kidolgozott módszertanát. Egy évszázaddal ezelőtt, a robbanómotoros gépjárművek széles körű elterjedése kezdetén azonban más volt a helyzet.

Ma Magyarországon majdnem 3,5 millió személygépkocsi és 167 000-nél is több motorkerékpár található. 2017. évben 575 fő vesztette életét közúti balesetben. Az 1930-as évek elején a magyar utakon kevesebb, mint 30 000 gépjármű közlekedett (napjaink hazai gépkocsijainak megközelítőleg 0,008 %-a), a halálos kimenetelű közúti balesetek száma azonban elérte a jelenkori adatok 65 %-át.¹

A testületet az I. világháború és a magyarországi tanácsköztársaság időszaka jelentősen megviselte. A Magyar Királyi Csendőrség nem kapott a háború alatt kiképzett utánpótlást, és a személyi állomány egy része a frontokon teljesített szolgálatot általában szakasz- vagy század-parancsnokként mint önkéntes vagy behívott, illetve tábori csendőrsként. A pótlásukra küldött ügynevezett póttartalékosok azonban sem fizikai állapot, sem pedig felkészítettség tekintetében a haderőhöz került csendőröknek a nyomába sem léphettek. A magyarországi tanácsköztársaság azon rendelkezése, amely a magyar rendvédelmi testületeket az ügynevezett Vörös Őrségbe irányította ugyancsak nem vált a testület javára.²

A háború alatt a testület működése során, első ízben — tekintve a megalakulás időszakától — a Magyar Királyi Csendőrség működési területén a közbiztonság megingott, bár kormányok igyekeztek mindent megtenni a hátország érdekében, így sikerült elhárítani azt a törekvést is, hogy a hátország a haderő befolyása alá kerüljön.³

A Magyar Királyi Csendőrség háború utáni reorganizációja összekapcsolódott a testület fejlesztésével. E fejlődési szakasz az 1930-as években lezárult, maikor a magyar rendvédelmi

testületek többségében is fejlődési folyamatok valósultak meg. E folyamat fontos eleme volt a csendőrségi szakszolgálati ágak kialakulása, bár a vizsgált időszakban e terminológiát még nem használták. Ebbe a fejlődési folyamatba illeszkedett a közúti közlekedés motorizációjára adott testületi válasz.⁴

A fővárosban a közlekedés rendje kiforrottabb volt, a vidéki utakon azonban az egyre növekvő számú közúti baleset megelőzése állami fellépést sürgetett. A feladat a Magyar Királyi Csendőrségre mint a vidék rendjéért és biztonságáért általánosan felelős katonailag szervezett fegyveres közbiztonsági őrtestületre hárult.⁵ A közlekedési rend megteremtésének kihívásaira adott szervezeti válaszok egy önálló szolgálati ág kialakulásához vezettek,⁶ melynek működési tapasztalatait és egyes műeljárásait napjainkban is tetten érhetjük az általános rendőrségi feladatokat ellátó szerv közlekedésrendészeti szolgálati ágának tevékenységében.

A magyarországi automobil-közlekedés kezdetei

Budapesten 1895-ben jelent meg az első „motorkocsi”, melyet nagy érdeklődés övezett és közlekedésére inkább szenzációként tekintettek, mint szabályozandó területre. A közlekedési szabályok alapjait és az ezek megszegésével megvalósuló kihágásokat ekkor a közutakról és vámokról szóló 1890. évi törvény rendelkezései tartalmazták.⁷ Az évtizedeken keresztül változatlan alapvetés is itt került megfogalmazásra, vagyis a „*balra hajts, balra térj ki, jobbról előzz.*”⁸ A technikai fejlődés azonban komplexebb szabályozást igényelt és önálló közlekedési rendelet kiadását sürgette.

A szaporodó autók az államigazgatás figyelmét is felkeltették. 1897-ben DÁNIEL Ernő⁹ kereskedelemügyi miniszter állást foglalt a szabályozás tárgyában, mely szerint a benzin- és petróleummotorok üzemeltetésének hatósági felügyelete szükségtelen, mivel azok az általános tapasztalatok szerint nem veszélyesek. Az állami vezetés később belátta a gépjármű-közlekedés szabályozásának szükségét, azonban az autók alacsony száma csak Budapesten tette indokolttá külön szabályok megalkotását. A XX. század első évtizedében már az országos közlekedési rend iránti igény is felmerült, melyet az

1909. X. 11-én Párizsban aláírt nemzetközi egyezmény alapján kiadott 1910-ben kiadott BM rendelet¹⁰ szabályozott. A rendelet a gépjárművek forgalmát, műszaki vizsgálatát, rendszámmal való ellátását, a gépjárművezetők képzését, valamint a nemzetközi forgalomban való részvétel feltételeit szabályozta. Az első állami sofőriskola 1912-ben nyitotta meg kapuit.

1926-ban Párizsban újabb közlekedésrendészeti tárgyú nemzetközi egyezmény megkötésére került sor, melyet hazánkban 1929-ben hirdettek ki.¹¹ Ennek végrehajtására a belügyminiszter rendeletet adott ki, amely Közlekedési Kódex (a továbbiakban: kódex) néven vált ismertté.¹²

A kódex hatályba lépéséig közel negyven közlekedési tárgyú rendeletben került szabályozásra a közutak forgalma. Ezeket foglalta egységes szerkezetbe az 1930. I. 1.-el hatályba lépett új jogszabály. A kisebb jelentőségű rendeletek hatályon kívül helyezése mellett az úttörvény és az 1909-ben Párizsban a közlekedési rend témájában aláírt szerződés rendeletbe foglalt szövegének egyes részei érvényben maradtak.¹³ A kódex hatálya kiterjedt a közforgalmú utakon közlekedő valamennyi gépjárműre, állati és emberi erővel vont kocsira, kerékpárosokra, gyalogosokra, valamint az úton hajtott állatokra. Az utak fenntartása és műtárgyainak védelme azonban továbbra is úttörvényben, a gépjárművek nemzetközi forgalmára vonatkozó rendelkezések pedig az 1910. évi BM rendeletben maradtak. A kódex rendelkezései nem vonatkoztak a közutakon elhelyezett vasutak forgalmára és a vasutakon való gyalogos közlekedésre.¹⁴

A kódex körüli kezdeti vitás kérdések értelmezésére a belügyminiszter és a kereskedelemügyi miniszter közös segédletet adott ki, amely a mindennapi életben felmerülő gyakorlati problémákhoz igazította a jogértelmezést. Ez gyakorlatilag a vicinális és közdülő utakon könnyített a kódex szigorán és a mezőgazdasági munkák kapcsán enyhébb szabályokat írt elő.¹⁵ A területi hatály tehát továbbra is az úttörvényhez nyúlt vissza, amely az utakat hat csoportba osztotta azok fontossága alapján. Ezek az államutak, a törvényhatósági utak, az előbbieket a legközelebbi vasútállomással összekötő utak, a községi közlekedési (vicinális)

lis) utak, a tisztán községi (közdülő) utak, valamint a magánosok és társaságok által létesített közforgalmú utak (magánutak).¹⁶

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

Bár a harmincas évekre az utakon fordultak elő a legnagyobb számban a nem természetes halálesetek, és a közlekedési balesetek 60 %-a vidéki utakon történt, külön intézkedések csak a legjelentősebb országutakon történtek a közlekedési rend fenntartására. Útjárőröket szükség esetén valamennyi csendőrőrs vezényelhetett szolgálatba, ez azonban legtöbbször a közbiztonsági szolgálat rovására történt és így nem lehetett rendszeres. A balesetek számának növekedése határozott intézkedéseket kívánt az állami vezetéstől.

Az állam vezetésével foglalkozó kutatók közül vannak akik úgy gondolják, hogy a társadalom kívánatos működésétől és jelenségeitől eltérő disszonanciák — kisebb-nagyobb mértékben ugyan, de — veszélyeztetik az állam biztonságát. Ezért az a helyes, ha — a közlekedési szabályokat áthágóktól a prostitúcióig — valamennyi disszonanciát igyekeznek az állam lehetőleg kiiktatni.¹⁷

A trianoni békediktátum által megcsönkített Magyar Királyságban a harmincas évek elejére már mintegy 16 000 autó és kb. 10.000 motorkerékpár közlekedett az ország útjain.¹⁸ A főváros közlekedésének szigorúbb ellenőrzése dacára is 1932. évben 65 halálos áldozatot követeltek a közúti balesetek a közigazgatási határon belül. A vidéki állam- és alsóbbrendű utakon azonban még rosszabb volt a helyzet, 1932-ben 248 fő vesztette életét gépjárműbalesetben.¹⁹ A Magyar Királyi Csendőrség ilyen körülmények között kapta feladatul a vidéki utak forgalmának közlekedési kódex szerinti ellenőrzését, valamint a balesetek visszaszorítását. Az első közlekedési őrsök megalakulásakor a testületben nem alkalmaztak gépjárműveket napi szolgálati feladatokra, így mind a járművek beszerzése, mind az állomány felkészítése új feladatként jelentkezett. A csendőrség –

mint alapvetően gyalogos szolgálatot ellátó testület – tehát hátrányos helyzetből indulva kezdte meg a közlekedési rend megteremtését.

A közlekedési szolgálat vázlatos fejlődéstörténete²⁰

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

1929. őszén szerezték be az első motorkerékpárokat a szakterület számára: három 1000 cm³-es Méray oldalkocsis, és hat 500 cm³-es Méray szóló motorkerékpárt. Ezek közül 1-1 oldalkocsis és 3-3 szóló motorkerékpárt az új őrsök, a harmadik oldalkocsis járművet a nyomozó osztály „motortisztje”, mint a szakterületet felügyelő kikülönített szaktiszt kapta.²¹

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

1930. IV. 1-től 1930. VI. 30-ig 19 fő önként jelentkezőt Székesfehérvárra vezényeltek három hónapos gépjárművezetői

tanfolyamra a budapesti közlekedési őrs felállításának előkészületeként. Az új szervezeti elem felállításakor már figyelembe vették a megszerzett tapasztalatokat és kizárólag oldalkocsis motorkerékpárokkal látták el a legénységet. Az őrs járőrei először 1931. V. 13-án indultak szolgálatba és négy héten belül több mint 100 feljelentést tettek.²² A székesfehérvári út kivételével a budapesti őrs ellenőrzése alá került a fővárosba futó össze főút, vagyis Nyergesújfalu felől 60 km, Vác felől 30 km, Hatvan felől 60 km, Cegléd felől 70 km, Örkény felől pedig 70 km, vagyis összesen 300 km.

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

A motoros legénység öltözete és felszerelése az első években problémákat okozott. A tollas csendőrkalapról annak tekintélye miatt nem szívesen mondott le az állomány, azonban a hosszabb távú működés tapasztalatai ellene szóltak. Többek között akadályozta a motoros szemüveg használatát és nem nyújtott kellő védelmet a téli menetszél és az eső ellen. A közlekedési járőrök számára éppen ezért célszerűségi okokból napellenzős tollas sapkát rendszeresítettek. A speciális feladatrendszer miatt a felszerelések és a fegyverzet átgondolása is szükségessé vált. Az oldalkocsis motorkerékpárral szolgálatot teljesítő járőrpár felszerelése eltért egymástól. A vezető pisztollyal, az oldalkocsiban helyet foglaló csendőr pedig puskával volt felszerelve a gyalogos járőrrel megegyező felszereléssel. A puskát a csendőr hosszirányban az ölébe fektetve szállította, ami baleset esetén veszélyes lehetett. Már a korai időszakban felmerült annak gondolata, hogy a közlekedési csendőröket kizárólag pisztollyal és kard helyett gumibottal lássák el. Az oldalkocsiban ülő csendőr esőben magára gombolhatta a kocsis vízhatlan takaróvásznát, a vezető ruhája azonban nem védett az esőtől. Felmerült a bőrruházat vagy bőrköpeny gondolata is a vezető részére.²³ A felszerelések és a ruházat folyamatos fejlődése egyre inkább specializálta a közlekedési állományt és egy évtized múltán már korszerű motoros ruházattal rendelkeztek.

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

1929-től 1932. VIII. 1-ig a motortiszt volt felelős a közlekedésrendészeti ügyekért. Ezt követően az I. csendőrkerület gépjármű előadója vette át a feladatokat 1936. VI. 15-ig. Ezt követően került sor az első közlekedési tiszti parancsnokság felállítására, amely már nem más feladatai mellett látta el a Magyar Királyi Csendőrség közlekedés ellenőrzésével foglalkozó szervezetének az irányítását, hanem ez volt a fő feladata. Ez a Nyomozó Osztály-parancsnokság alárendeltségében megszervezett Közlekedési és Híradó Alosztály volt. 1939. I. 15-én az alosztály két szolgálati ága elkülönült és önálló alosztályokként működtek tovább.²⁴

1937-ben az addig a testületi szolgálati utasítás²⁵ alapján szolgálatot teljesítő közlekedési csendőrök külön szolgálati utasítást²⁶ kaptak, így szervezetük és felszerelésük mellett alapvető szabályozójuk is a specializáció felé hatott.

1938-ban Jánosházán, Debrecenben, Miskolcon, Duna-földváron és Szolnokon állítottak fel új őrsöket. Előre számolva ezzel 1937-ben 20 db Fiat Balilla kisgépkocsit szereztek be.²⁷ A budapesti őrsöt ezzel párhuzamosan három Steyr 50 típusú gépkocsival erősítették meg.²⁸

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

1940. III. 01-ével létrehozták a Magyar Királyi Csendőrség Közlekedési és Híradó Osztályát. Az osztály egy híradó, egy repülőtéri és három közlekedési szárnyból állt (Budapest, Komárom és Ungvár székhellyel), melyeket egy műszaki alosztály szolgált ki.²⁹ A közlekedési szárny-parancsnokok feladatai megegyeztek az azonos szintű parancsnokok feladataival, azonban nekik évente kétszer a más alegységekhez használatra kiadott gépkocsikat is ellenőrizniük kellett.³⁰

1941-ben Besztercén, Kolozsváron és Újvidéken hoztak létre új őrsöt. Az őrsök száma így már 19-re nőtt. 1942-ben Ballassagyarmaton, Székelyudvarhelyen és Désen települtek új őrsök, ezzel párhuzamosan megkezdte működését a dési közlekedési szárny-parancsnokág is. A megváltozott prioritások miatt egyes őrsök dízlokációt váltottak: a gyulai őrs Szegedre, a bajai Kaposvárra, a debreceni Nagyváradra, a besztercei Szeretfalvára költözött.³¹

A négy közlekedési szárny így 22 őrssel, őrsönként 7-9, országosan 201 közlekedési csendőrrel szerveződött. A budapesti szárnyhoz tartozott a siófoki vízirendészeti őrs is. A terület egészéhez mérten a szakterület – a dinamikus fejlődés ellenére is – szerény méretű maradt. A repülőtéri szárny például három szakasszal és 19 őrssel, összesen 212 fő csendőrrel látta el feladatait,³² ami vetekedett az országosan megszervezett közlekedési csendőrséggel.

A szerény létszám ellenére azonban a közlekedési szakterület testesítette meg a szervezet csaknem teljes mobilitási képességét, hiszen a közlekedési őrsökön kívül csak a magasabb parancsnokságok rendelkeztek gépkocsikkal. A terület-visszacsatolások idejére az ország területén 38 osztály, 80 szárny, 193 szakasz és 1375 őrs működött. Ebből 11 vasúti, 11 vízi, 11 híradó, 19 repülőtéri és 22 közlekedési őrs. A gépjárművel ellátott őrsök száma azonban csupán 1,5 % volt. A gépjárműbeszerzéseknek köszönhetően 1936-tól évente kb. 30 db gépjárművel gyarapodott a terület, így 1943-ra már 500 gépjármű volt a szervezet hadrendjében.³³

A terület-visszacsatolások és a háborús előkészületek újabb feladatok elé állították a szolgálati ágat. Ezek egyrészt új szervezeti elemek létrehozását és a tevékenység megszervezését jelentették ott, ahol addig nem volt közlekedési csendőrség, másrészt a felvonuló alakulatok számára a forgalomirányítást és a települő csendőr-parancsnokságok gépjárművel történő ellátását.³⁴

Az 1929-ben felállított közlekedési csendőrség folyamatos fejlődésen esett át az 1940-es évekig. A szakterület a kedvező tapasztalatok dacára csak 1939-re fejlődött önálló szolgálati ággá.³⁵ Az őrsök száma 1942-ig folyamatosan gyarapodott, a

szolgálati ág vezetési szintjei és szervezettsége fejlődött. A közlekedési csendőrség alig több, mint 10 év alatt egy két órsből álló „kísérleti” szakszolgálatból önálló és a szervezet sikeres működését nagyban elősegítő szolgálati ággá alakult, melynek szakmai elvei és tapasztalatai napjainkig meghatározzák a hazai közlekedésrendészet fejlődését.

A csendőr járőr általános és speciális közlekedésrendészeti feladatai

A közlekedési járőr elsődleges feladata a közlekedési rend fenntartása, a közlekedési szabályok betartásának ellenőrzése, baleset esetén az elsősegély nyújtás és a sérültek kórházba juttatásáról való gondoskodás, valamint a baleseti helyszínelés volt. Fontos feladatként kezelték az eltévedt autósok útbaigazítását és a műszaki segélynyújtást is. Az utakon és azok közelében észlelt bűncselekmények esetén a közlekedési járőr csak akkor intézkedett, ha a késedelem veszéllyel járt.³⁶ Éppen ezért minden közlekedési csendőrnek tudnia kellett, hogy menetvonalán hol helyezkednek el csendőr őrsök, melyeknek az elfogott jogsertést elkövető személyeket átadhatták.

Szolgalatba induláskor a közlekedési járőr „*Szolgalati Lap*”-ot és „*Gépjármű menetlevelet*” kapott. A szolgálati tevékenységet úgy határozták meg, hogy a pihenőket is beleszámítva 5 óra szolgálatra átlagosan 50 km leportyázott útszakasz jusson. A kezdeti időszakban a győri és székesfehérvári őrsök állománya ugyanannyi szolgálati órát teljesített, mint a gyalogos és lovas őrsök járőrei, ezt azonban a gépjárművek kímélete és a karbantartási idő miatt csökkentették. A közlekedési járőr a budapesti őrs megalakulása után napi 5 óra szolgálatot teljesített, ami napi 50 km, vagyis havi 1.500 km megtételét jelentette. Az őrsparancsnok napi átlag 3 órát töltött az utakon és eközben 30 km-t járt be.³⁷

A járőr megengedett legnagyobb sebessége 40 km/h, az ellenőrző őrs-parancsnoké 50 km/h volt. A közlekedési járőr senkit nem üldözhetett, mivel ezzel a közlekedés többi résztvevőjét veszélyeztette volna. Ezt az ártatlanokat is veszélyeztető fegyverhasználattal vonták egy tekintet alá és szigorúan tiltották. A jelzésre meg nem álló vagy a baleset helyszínét elhagyó jármű

rendszámát a járőr leolvasta és a legközelebbi telefon igénybevételével értesítette az útba eső őröket és a jármű feltartóztatását kérte.³⁸

A szakterület eredményei kimagaslóak voltak és folyamatos fejlődést tükröztek. 1932-ben 3 őrön 16 motorkerékpárral látták el szolgálatukat. 1933-ban a járművek száma nem változott, mégis évi 40 000 kilométerrel, vagyis naponta átlagosan 100 kilométerrel több utat jártak be és ellenőriztek. 1935-ben változatlan járműállomány mellett már 60 000 kilométerrel több utat tettek meg 1933-hoz viszonyítva. A közlekedési állomány által feljelentett kihágások száma ezzel párhuzamosan az 1932-es 1816-ról 1935-ben 3682-re, 1938-ban pedig már 25.433-ra növekedett.³⁹ 1942-re a szakterület már évi 100 000 igazoltatást foganatosított, ami őrönként 5 000-6 000 főt, közlekedési csendőrönként pedig közel 1.000 főt jelentett. A közlekedési kihágások miatt felelősségre vont személyek száma ekkorra évi 31 000-32 000 fő volt.⁴⁰

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

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

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

1. Forgalomirányítással és vonulással járó rendezvények biztosítása tekintetében a szakterület fennállása alatt folyamatosan bővülő körben és növekvő számban jelentkeztek olyan feladatok, melyek útvonalak lezárását, katonai alakulatok átvonulásának biztosítását, vagy felvonulások kísérését tették szükségessé. Ezeket javarészt speciális feladatnak tekintették és a közlekedési állomány hatáskörébe utalták, azonban bizonyos kiemelt események kapcsán gyalogos csendőrök is részt vettek bennük. Ilyen volt az 1933-as gödöllői cserkész világtáborozás biztosítása, vagy a „közlekedési irányváltás”. Magyarországon a közúti közlekedésben 1941-ben tértek át a bal oldaliról a jobb oldali közlekedésre. Budapesten 1941. XI. 9-én, Budapesten kívül pedig már 1941. VII. 06-án. Az átállás napjaiban a főútvonalakon a jelzőtáblák között járőrök álltak fel. Az irányváltó pontokon gyalogos járőrök, előttük és mögöttük közlekedési járőrök segítették a forgalmat.⁴¹

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

Az új közlekedési kódex hatályba lépését követően annak rendelkezéseiről tájékoztatták a lakosságot, ami vidéken legtöbbször a falu lakossága előtti felolvasást és elmagyarázást jelentette.⁴² Természetesen a szabályok megértéséhez és érvényre jutásához a csendőr segítő fellépésére és gyakran magyarázatára is szükség volt. A vicinális és közdülő utakon a forgalomellenőrzés legtöbbször e segítő szándékú figyelmeztetésben merült ki. Más volt azonban a helyzet a főutakon, ahol a személy- és tehergépkocsik ellenőrzése nagyobb felkészültséget és határozottságot igényelt. Az autók terjedésével a csendőrség vezetői megfigyelték, hogy míg a szélhámosok és gyorsan menekülni szándékozó bűnözők egyre gyakrabban utaznak gépkocsin, addig a csendőr járőr az autó tekintélyéből fakadóan általában nem

igazoltatja őket. Éppen ezért a szakirodalom ajánlásként fogalmazta meg valamennyi csendőrnek, hogy ne csak a jogsértés elkövetésén tetten ért gépkocsikat, hanem „kémpróbaszerűen” a közlekedő vagy éppen várakozó autókat és utasaikat is vonják ellenőrzés alá. Ezt az idegen autók esetében mindig, az ismerősök esetében pedig időszakosan volt ajánlatos végrehajtani. Nemcsak a közlekedési járőr, hanem valamennyi csendőr ellenőrizhette, hogy a gépkocsivezetőnek van-e jogosítványa, eleget tett-e a kötelező orvosi vizsgálatnak és van-e három kitöltött betétlapja? Mivel az indok nélküli ellenőrzéseket kerülni kellett, az igazoltatás indokaként a gépkocsi és a vezető közlekedésre alkalmasságát, vagyis közvetve a személy- és vagyonbiztonság megóvását jelölték meg.

A gépkocsivezetők ellenőrzésekor számos szabályt és előírást kellett figyelembe venni minden járőrnek. A közlekedési szakszolgálat állományának speciális ismeretei elméletileg csak az ellenőrzések alaposságában és mélységében mutatkozhattak meg. A gépjárművezető vonatkozásában több szempontra is kiterjedt az ellenőrzés:

- Rendelkezik-e a kerületi gépjárműhatóság által kiállított vezetői igazolvánnyal, melyet a közlekedés során magánál tart? A személygépkocsi vezetésére kiállított igazolvánnyal csak személygépkocsit, autóbust, vagy maximum 1.500 kg hasznos terhelésű „üzleti kihordó járművet” lehetett vezetni. A motorkerékpár és tehergépkocsi jogosítványok szintén nem voltak érvényesek más járműkategóriára. A jogosítvány melléklete volt a betétlap, melyből legalább három kitöltött példányt a vezető magánál tartott. Jogsértés vagy baleset esetén a csendőr elvett egy betétlapot a gépkocsivezetőtől és kitöltötte a rendszámra vonatkozó rovatot.

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

- A gépkocsivezetés tanulására közterületen csak gyakorlási engedély birtokában és érvényes vezetői igazolvánnyal rendel-

kező kísérő felügyelete alatt volt lehetőség. Külön rendelkezések vonatkoztak a vizsgára szállított és kipróbálásra szánt gépkocsikra is.

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

- Helyközi teherfuvarozásra a Magyar Államvasútak (MÁV) kapott engedélyt, melyet a Magyar Teherfuvarozók Országos Központi Szervezete (MATEOSz) útján valósított meg. A szövetkezetbe tömörült fuvarozók engedélyokmányában meg voltak jelölve a tevékenység földrajzi keretei és feltételei is. A teherfuvarozásra történő jogosultságot a MATEOSz által kiállított „Kiegészítőlap” igazolta. Az élő állatokat szállító tehergépkocsiknak ezen felül külön igazolványuk és forgalmi naplójuk is volt, melyet ellenőrzéskor be kellett mutatniuk.⁴³

- A külföldiek Magyarország területén nem vezethettek gépjárművet vezetői igazolvány nélkül. A külföldre utazó magyar sofőrök okmányait a Magyar Királyi Automobil Club állította ki és a rendőrhatalóság láttamozta. A nemzetközi vezetői igazolvány egy évig volt érvényes. A nemzetközi útiigazolvánnyal külföldről érkező gépjárművek egyébként szabadon közlekedhettek, az okmány egyszerre igazolta a gépjármű és a gépjárművezető megfelelését a hazai szabályoknak.⁴⁴

A távolsági forgalomban közlekedő járművek vezetőinek és hajtóinak személyazonosításra alkalmas okmányokkal (például cselédkönyvvel, adóívvel) is rendelkezniük kellett.⁴⁵

Ahogy napjainkban is a gépkocsikat elsősorban a rendszám tábla azonosította. A rendszám a legrégebbi közlekedési igazgatási szabályok egyike, hiszen a bérkocsik számmal történő ellátását már *I. Lipót* is elrendelte 1663-ban.⁴⁶ A gépjárművek rendszám táblával történő ellátásának szabályozását a belügyminiszter 1932-ben rendelettel helyezte új alapokra.⁴⁷ Helyezte új alapokra. A rendelet a közúti forgalomban résztvevő összes gépjárművek megvizsgálása és újbóli nyilvántartásba vétele iránt intézkedik. Ezen megvizsgáláshoz a gépjárművel együtt az illetékes rendőrkapitányságnál be kellett mutatni a

gépjármű forgalmi engedélyét, igazolólapját és igazolni kellett az előírt díjak és adó megfizetését. ezek teljesülése esetén a rendőrkapitányság a megvizsgált gépjárművet új rendszámmal és igazolólappal látta el, a régieket pedig bevonta. A gépjárművekről ezzel új nyilvántartás készült.

Az addigi elől 9x24 cm, hátul 15x43 cm méretű rendszám-táblákat mind alakjukban, mind tartalmukban megváltoztatta az új jogszabály. A 2 betűből és 5 számból álló azonosító jelet 2 betűre és 3 számra változtatta a könnyebb leolvashatóság érdekében. Az új rendszám-táblán lévő első betű az illető gépjármű-kerület székhelyét,⁴⁸ a második betű pedig a gépjármű minőségét jelezte. Mivel a nagy sebességgel haladó járművek rendszámát a külső szemlélő csak rövid ideig látta, az első rendszámon a betűk, a nagyobb méretű és megvilágított hátsó rendszámon a számok voltak az első helyen. A rendszám lehetett fehér alapon fekete vagy fekete alapon fehér kivitelű. A kutatások és előzetes kísérletek alapján a rendszer 25 %-kal növelte a rendszámok helyes leolvasásának valószínűségét.⁴⁹

1933. X. 9-étől csak azok a gépjárművek közlekedhettek közúti forgalomban, amelyek ezen a megvizsgáláson és újbóli nyilvántartásba vételen átestek.⁵⁰ Az új rendszám-tábla akkor volt hiteles, ha a hátoldalán az „*Országos Közlekedésrendészeti Bizottság*” felirat látszott és a rajta szereplő számok megegyeznek az alvázszám első karaktereivel. Az elveszített rendszám helyett készített házilagos másolatot csak az elvesztés bejelentéséről szóló hatósági igazolással együtt lehetett elfogadni. A gépjármű-közlekedéssel kapcsolatos valamennyi igazolást a kerületi gépjárműhatóság állította ki, azokat a községi hatóságok által tévedésből vagy tájékozatlanságból kiadott iratok nem pótolták.

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

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

A forgalmi engedélyt a gépkocsivezető nem volt köteles magánál tartani, azonban ha rendelkezésre állt az ellenőrzéskor, a csendőrnek azt is meg kellett vizsgálnia. Az okmány „*Hivatalos feljegyzések*” rovatába jegyezték be a szállítható személyek számát vagy tehergépkocsinál a vontatható pótkocsik számát és jellegét.

A közúti ellenőrzést ajánlatos volt műszaki ellenőrzéssel is kiegészíteni, ha a csendőr kellően képzett volt az autók vonatkozásában. Elsősorban a lámpák működőképességét és a hátsó rendszám tábla megvilágítását kellett ellenőrizni. Ezen kívül az úgynevezett „mechanikai irányjelző” elhelyezésére és lakott területen kívül a mentődoboz meglétére is ki kellett térni. A tehergépkocsikat és autóbuszokat visszapillantó tükörrel kellett felszerelni. A gumibroncsok felületének szakadások és folytonossági hiányok nélkül simának kellett lennie.⁵¹

Az ellenőrzések során tapasztalt szabálytalanságok elkövetőit a csendőr figyelmeztette, feljelentette, vagy később⁵² – a külföldi példákhoz hasonlóan – helyszíni bírsággal sújtotta. A rendvédelem vezetésének a témájával foglalkozó szakirodalom egyes alkotásai a vizsgált időszakig vezetnek vissza az egyes szakterületek irányítási teendőinek az eredetét.⁵³

3. A feladatok a közlekedési balesetek helyszíneit illetően a közúti balesetek kapcsán különültek el leginkább. A gyalogos járőr inkább a helyszín biztosítására, míg a közlekedési járőr főként a felelősség megállapításra és a bizonyítékok rögzítésére koncentrált.

A szakirodalom fontosnak tartotta, hogy a közúti balesetről értesülő járőr – ha csak tehetette – vegyen magához minden olyan eszközt, amely a baleseti helyszín felméréséhez szükséges. Ezek különösen a mérőszalag, zseblámpa, iránytű, térkép, óra, nyomrögzítő és mintázó anyagok, valamint kötél vagy zsineg a helyszín lezárásához. A helyszínrajz elkészítéséhez színes írónokra, milliméterpapírra, átlátszó papírra, és körzőre volt szüksége, a helyszín állapotát pedig ajánlott volt fényképezéssel dokumentálni. Ha bűnügyi fényképésről a helyszínelő járőr nem tudott gondoskodni, akkor amatőr fényképészt, mint bizalmi személyt vehetett igénybe. A keréknyomok fényképezés előtti láthatóvá tételéhez krétaport vagy mészpört használhatott.⁵⁴ Ezek a felszerelések a közlekedési járőrnél megtalálhatóak voltak, de a gyalogos őrsök járőreinek – akár bizalmi személyek bevonása által is – külön gondoskodniuk kellett róluk.

Az általános gyakorlat szerint a baleset helyszínére érkező gyalogos járőr egyik tagja a sebesültekkel foglalkozott, a másik gondoskodott a nyomok megóvásáról és biztosította a helyszínt. A biztosító csendőr kiválasztotta a nézelődők vagy arra közlekedők közül az orvost, más állami alkalmazottat vagy szabadságos katonát, akit segítségnyújtásra hívott fel és adataikat feljegyezte. A tanúk kiválasztása után a csendőr számára érdektelen személyeket el kellett távolítani.⁵⁵ Különösen meg kellett akadályozni, hogy a balesetben érintett gépjárművekhez bárki hozzányúlhasson és megváltoztassa a sebességváltó állását, az irányjelző állapotát vagy megrongálja fontos alkatrészeket és később műszaki hibára hivatkozzon. A súlyosabb sérülteket egy alkalmas járművel a legközelebbi kórházba irányították vagy e célból üzenetet küldtek valakivel az őrsre. Ha a sérülések nem voltak súlyosak, akkor hatósági tanúk (bizalmi személyek) előtt ki is kellett hallgatni a sérülteket.

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

A helyszín vizsgálatát a baleset tényleges helyszínének 100-500 méteres körzetében kellett elvégezni. A keréknyomok

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

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

Ha gyanú volt arra, hogy a balesetet okozó jármű vezetője ittas volt, annak fokát orvossal meg kellett állapítani és erről bizonyítványt kérni. Ha a vezető ittasnak bizonyult, akkor az

elindulása helyétől a balesetig megtett útját teljes hosszában be kellett járni, az ennek során történt eseményeket és tapasztalható körülményeket fel kellett deríteni. A kódex 4. § 1. pontja szerint nem vezethetett járművet, aki alkoholt fogyasztott, így Olaszország után második európai államként hazánkban is tiltottá vált az ittas vezetés. Ha a csendőr ittas személyt ért tetten gépjárművezetés közben, azt a Szut. 312. pont 11. vagy 12. alpontja szerint, mint személy- és vagyonbiztonságra veszélyes egyént elfogta.⁵⁶

A korabeli szakirodalom komolyan foglalkozott a baleseti okokkal és azok minél körültekintőbb helyszíni megállapításával. Elsődleges baleseti okként számoltak a „pneumatik kilyukadásával”, vagyis a durrdefekttel, a gépjárművezető nem megfelelő reakcióidejével és tapasztalatlanságával, valamint az ittas járművezetéssel. A további okok között a közlekedési szabályok súlyos megszegése, a gyorsajtás és a sportszenvedély is megjelent.⁵⁷

A műszaki jellegű kiváltó okok vizsgálatához elengedhetetlen volt a járművek működésének és hibáinak, valamint a különböző felépítmények viselkedésének ismerete az ütközés során. Az autó szerkezetét, főként pedig kormányberendezését szakértővel kellett megvizsgáltatni, ha a csendőr nem tudta megállapítani, hogy az helyesen működött-e. Vizsgálni kellett, hogy a jármű karbantartottsága és felszerelése szabályszerű volt-e és megterhelése is a megengedett értéken belül volt-e? A balesetet okozó gépkocsivezetőtől a betétlapot el kellett venni és a feljelentéshez csatolni.⁵⁸

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

Ha valamely gépkocsi tulajdonosának nevét meg akarták állapítani a rendszám alapján, akkor 08.00 és 20.00 óra között a Budapesti Főkapitányság Közigazgatási Osztályát kellett megkeresni távbeszélőn. Ha a baleset halált vagy súlyos testi sértést okozott, akkor azt a Btk.⁵⁹ 291. § vagy 310 § szerint kellett minősíteni, könnyű sérülés esetén a Kbt.⁶⁰ 92-125. § szerinti kihágás miatt kellett eljárni.⁶¹

A közúti balesetekről készített feljelentések mellé csatolni kellett a sértett orvosi bizonyítványait, könnyű testi sértés esetén a nyilatkozatot, az ittasan balesetet okozó orvosi bizonyítványát, erkölcsi és vagyoni bizonyítványt, a fiatalkorú balesetet okozó születési anyakönyvi kivonatát, a helyszínrajzot, valamint a betétlapot.⁶²

Gyalogosok elütésénél (gázolásnál) a sértett testén is keresték a kocsival hagyott nyomokat, hogy megtudják, a jármű melyik része érintkezett a személlyel. A baleset környezetében és a műtárgyakon gumikenődéseket, olajnyomokat, üvegcserepeket és vérnyomokat kerestek, melyek helyét pontosan feljegyezték. A későbbi eljáráshoz rögzíteni kellett a látási viszonyokat, időjárást, hőmérsékletet, az úttest állapotát és szélességét is.⁶³

A Magyar Királyi Csendőrség szolgálati szabályzatában foglaltak szerint minden baleset helyszínéről helyszínrajzot kellett készíteni. A vázlatnak meg kellett felelnie a szabályzat mellékletében előírtaknak. A helyszínrajzokat úgy kellett elkészíteni, hogy abban a tereptárgyak, a balesettel kapcsolatos nyomok és tárgyak, az egyes személyek elhelyezkedése pontosan felismerhetőek legyenek.⁶⁴ A helyszínrajzzal kapcsolatban három alapvető követelményt fogalmaztak meg: egyszerű legyen, vagyis csak a legszükségesebb tereptárgyakat tartalmazza, világos legyen, vagyis külső szemlélő is el tudja képzelni a történetet, és áttekinthető legyen, vagyis a világtájakat, távolságokat és a vázlat léptékét fel kellett tüntetni rajta. A vázlat elkészítéséhez az őrs 1:75.000 arányú munkatérképe szolgált alapul, melynek megfelelő részletéről a csendőr kivonatot rajzolt. Mivel a baleseteknél apró tárgyak vagy alkatrészek elhelyezkedése is fontos volt, az 1:2.500 vagy még kisebb méretarányú vázlatok voltak a legjobban használhatók. Ha az esemény két település közötti úton következett be, akkor célszerű volt egy vázlaton két arányt alkalmazni, például a települések közötti útszakaszt 1:2.500 arányban ábrázolni, de a baleset konkrét helyét középen kiemelve sokkal részletesebben 1 cm=10 lépés arányban. A távolságokat méterben vagy lépésben kellett megadni. A fontos tárgyakat méreten felüli arányban kellett ábrázolni és megjegyzést fűzni hozzájuk. A sérültek vagy halálos áldozatok pontos

helyén túl a testhelyzetet is ábrázolni kellett egyszerű pálcikarajzokkal, melyekhez a jelmagyarázatban megjegyzést fűzhetek. A jelmagyarázatot bonyolultabb esetekben a vázlat egyes elemeinek számozása vagy egyéb megjelölése után is össze lehetett állítani.⁶⁵ Az ekkor bevezetett bizonyos egyezményes jelek és alkalmazott jelzések, valamint a helyszínrajz elkészítésének gyakorlati lépései napjainkig alig változtak. A közlekedési csendőrök által alkalmazott jelek és jelzések, valamint a napjaink közlekedési rendőrei által használt jelkulcs nem taxatív összehasonlítását a *melléklet* tartalmazza.

Összességében megállapítható, hogy a Magyar Királyi Csendőrség közlekedésrendészeti szolgálati ága megfelelt a vele szemben támasztott szervezeti és társadalmi elvárásoknak és sikerrel járult hozzá hazánk vidéki útjainak biztonságosabbá tételéhez. Az 1920-as évek végére egyre nagyobb számban megjelenő gépi meghajtású járművek kapcsán felmerült a fokozott közúti ellenőrzés igénye, melyet a csendőrség hangsúlyos szerepvállalással elégített ki. A közlekedési szolgálati ág a szervezet sokrétű feladatkörébe illeszkedve tette szervezettebbé a közúti forgalom ellenőrzését és tevékenysége nyomán olyan eljárásrendek és szakmai alapelvek fogalmazódtak meg, melyek napjainkig fellelhetők a közlekedési balesetek helyszínén fogantatosított intézkedésekben. A szakmai fogások és műeljárások nagyrészt gyakorlati tapasztalatszerzés útján, a napi szolgálatteljesítés lehetőségeihez és igényeihez igazodva, a változó közlekedési renddel együtt fejlődtek. A közlekedésrendészeti ellenőrzéseket vagy a közúti balesetek helyszínelését végrehajtó személyi állomány számára az új feladatkör e gyakorlati megközelítésnek köszönhetően könnyebben elsajátítható volt, és az alkalmazott módszerek is rugalmasabban igazodtak a közlekedésrendészeti szabályok változásaihoz.

Jegyzetek:

¹ 1932. évi adatok alapján a közúti balesetekben életüket veszített személyek száma 373 fő volt.

RIDEGH: 9-10.p.

² SZAKÁLY: *A magyar táborigény csendőrség története 1938-1945.* 13-19.p.

³ PARÁDI: *A háttország rendvédelme.* 110-118.p.

⁴ ARTNER — PARÁDI — ZEIDLER: 23-31.p. ; PARÁDI: *A Magyar Királyi Csendőrség szolgálati tevékenységei.* 96.p.

⁵ 1881/III.tc.

⁶ REKTOR: 177-179.p.

⁷ 1890/I.tc.

⁸ Magyarországon 1941. VII. 6-ig, a fővárosban és környékén 1941. XI. 9-ig bal oldali közlekedési rend volt érvényben.

Loc.cit. 107.§ a)

⁹ DÁNIEL Ernő 1896-tól báró) (Torontál vármegye, Németelemér 1843. V. 3. – Balatonfüred 1923. VII. 23.) Közlekedésügyi miniszter 1895. I. 15. – 1899. II. 26.

BÖLÖNY: 225.p.

¹⁰ 57 000/1910. (IV. 29.) BM.r.

¹¹ 1929/XXXII.tc.

¹² 250 000/1929. (VIII. 8.) BM-KM.r.

¹³ 1890/I.tc. op.cit. ; 57 000/1910. (IV. 29.) BM.r. op.cit.

¹⁴ A csendőr természetesen ezek betartását is ellenőrizte, megsértőit pedig a 1879. évi törvényi szabályozás szerint feljelentette.

1879/XL.tc. (Kbtk.) 112 § ; 300 166/1927. (XI. 8.) BM.r. ; 81 161/1929. (I. 19.) BM.r.

¹⁵ ÉLTHES: 46.p.

¹⁶ A Gergely-féle autótérkép az ország útjait három csoportba sorolta: I. alépitménnyel ellátott műút, II. alépitménnyel el nem látott műút, III. ki nem épített főbb út, amelyen a községek egymás közötti forgalma bonyolódott. FÁBRY

¹⁷ A liberális körökben elterjedt a gyenge „éjjeliór állam” felfogás a XIX. század elejéig nyúlik vissza. Ezzel többé-kevésbé szemben áll az a nézet amely azt vallja, hogy az állam a nemzet minél jobban szervezett működésének az eszköze. Ebből fakadóan pedig az állam működésének ki kell terjedni az élet minden lényeges területére, illetve annak szabályozására. Ilyen tekintetben egy kategóriába esik a közúti közlekedés és a prostitúció szabályozása.

KOVÁCS: *Is the prostitution a threat/danger to a country's (national) security? [A prostitúció veszély/fenyegetés egy ország(nemzet) biztonságára?]* 16.p.

¹⁸ TOLDI: 306.p.

¹⁹ RIDEGH: op.cit. 10.p.

²⁰ A szolgálati ág részletes fejlődéstörténetének bemutatását jelen tanulmány terjedelmi korlátai nem teszik lehetővé, így csak a vizsgált téma szempontjából legjelentősebb események kerültek feltüntetésre. A közlekedési szolgálat kiépülését, szervezeti szintjeinek kialakítását és személyi állománya gyarapodását több monográfia és tanulmány is tárgyalta.

KAISER: 62-63.p. ; PARÁDI: A Magyar Királyi Csendőrség szervezete. 85.p. ; Idem: *A Magyar Királyi Csendőrség. Az első magyar polgári, központosított közbiztonsági őrtesület 1881-1945.* 62.p. ; VEDÓ: A Magyar Királyi Csendőrség közlekedési szolgálati ágának kialakulása és fejlődése. 81-94.p. ; Idem: A Magyar Királyi Csendőrség közlekedési szolgálati ágának fejlődéstörténete. 535-546.p.

²¹ FODOR: II.rész. 665.p. ; HEGEDŰS: 89-90.p. + 95.p.

²² FODOR: op.cit. I.rész. 637.p.

²³ Loc.cit. II.rész. 666-667.p. ; SZLADEK: I.rész. 581-584.p.

²⁴ FODOR: op.cit. II.rész. 665.p.

²⁵ SZUT-1927

²⁶ KUT-1937

²⁷ FODOR: op.cit. I.rész. 637.p.

²⁸ HEGEDŰS: 89.p. + 91-95.p.

²⁹ PARÁDI: A Magyar Királyi Csendőrség szervezete. op.cit. 87.p. ; Idem: *A magyar rendvédelem története.* 103-105.p. + 114-118.p.

³⁰ REKTOR: op.cit. 177-179.p.

³¹ KONTRA: A közlekedési csendőrség két utolsó esztendeje. 170-173.p.

³² REKTOR: op.cit. 204.p.

³³ HEGEDŰS: op.cit. 89.p.

³⁴ A Magyarországhoz visszacsatolt területeken a testület 2 kerületet, 33 szárnyat, 70 szakaszt és 500 őrsöt állított fel, amelyből 23 különleges — közlekedési, híradó, vasúti és repülőtéri — szervezeti elem volt.

PARÁDI: *A Magyar Királyi Csendőrség. Az első magyar polgári, központosított közbiztonsági őrtesület 1881-1945.* 63.p. ; HEGEDŰS: op.cit. ; OLASZ: 64-70.p.

³⁵ A vizsgált időszakban ezt a kifejezést még nem használták.

³⁶ ARTNER — PARÁDI — ZEIDLER: op.cit. 23-24.p. + 28.p. + 30.p.

³⁷ SZLADEK: op.cit. I.rész.

³⁸ SZLADEK: op.cit. II.rész.

³⁹ KONTRA: A közlekedési csendőrségről. 426-431.p.

⁴⁰ Idem: A közlekedési csendőrség két utolsó esztendeje. op.cit. 171.p.

⁴¹ Loc.cit.

⁴² Útitárs: János gazda utazása a közlekedési kódex körül.

⁴³ KOVÁCS-BUNA: 758-764.p.

⁴⁴ ÉLTHES: op.cit. 44-47.p.

⁴⁵ 261 340/1929. (XII. 21.) BM.-KM. kr.

⁴⁶ AMANT: 210-211.p.

⁴⁷ 127 000/1932. (XI. 28.) BM.kr.

⁴⁸ A gépjárművek székhelyei voltak: Budapest, Budapesti kerület, Debrecen,, Eger, Győr, Gyula, Jászberény, Kaposvár, Kecskemét, Miskolc, Nagykanizsa, Nyíregyháza, Pécs, Sopron, Szeged, Székesfehérvár, Szolnok, Szombathely.

⁴⁹ TOLDI: op.cit. 305.p.

⁵⁰ KRISTON: 631-632.p.

⁵¹ Útitárs: János gazda utazása a közlekedési kódex körül. op.cit.

⁵² 1938/III.tc.

⁵³ KOVÁCS: Vezetési funkciók egy helyi rendvédelmi szerv életében. Ellenőrzés, mint a kiadott szabályok és utasítások betartatásának (kontroll)feladata.

- ⁵⁴ RIDEGH: op.cit. 23-24.p.
⁵⁵ GÁL: 18.p.
⁵⁶ BALOGH: I.rész. 317.p.
⁵⁷ Loc.cit.
⁵⁸ A betétlap mintáját a 74 130/1928. () KM.r. vezette be.
74 130/1928. (VI. 12.) KM.r.
⁵⁹ 1878/V.tc.
⁶⁰ 1879/XL.tc. op.cit.
⁶¹ BALOGH: op.cit. II.rész. 346-351.p.
⁶² 247 932/1929. (I. 18.) BM.kr.
⁶³ KONTRA: A közlekedési balesetek helyszínelése. 130-134.p.
⁶⁴ A vizsgált időszakban 1927 és 1941 között hatályos szolgálati szabályzat volt érvényben a testületnél. 1941-ben a testület új szolgálati szabályzatot kapott.
SZUT-1927: op.cit. 463.p. XII.sz. melléklet.
⁶⁵ REVICZKY: 585-588.p.

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

MONOGRÁFIÁK, ÉS KISMONOGRÁFIÁK ÉS HASONLÓ JELLEGŰ KÖTETEK

- GÁL (55. ;) — GÁL Dániel: *Helyszíni eljárás*. Szombathely, 1939, Martineum. 238 p.
- PARÁDI: *A magyar rendvédelem története*. (29. ;) — PARÁDI József et. al. (szerk.): *A magyar rendvédelem története*. Budapest, 1996², Osiris. 367 p. HU-ISBN 963 04 7958 3.
- PARÁDI: *A Magyar Királyi Csendőrség. Az első magyar polgári, központosított közbiztonsági őrtestület 1881-1945*. (20.;34. ;) — 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.
- REKTOR (6.;30.;32. ;) — REKTOR Béla: *A Magyar Királyi Csendőrség oknyomozó története*. Cleveland, Ohio, USA, 1980, Árpád Könyvkiadó Vállalat. 552 p. USA-ISBN 0 934214 01 8.
- SZAKÁLY: *A magyar tábortörvény története 1938-1945*. (2. ;) — SZAKÁLY Sándor: *A magyar tábortörvény története 1938-1945*. Budapest, 2000, Ister, 173 p. HU-ISBN 963 92 4324 8.

TANULMÁNYOK

- ARTNER — PARÁDI — ZEIDLER
(4.;36.;)
- ARTNER Ramona — PARÁDI József — ZEIDLER Sándor: A Magyar Királyi Csendőrség légi, vízi, vasúti és közúti szakszolgálati ágai. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXIII. évf. (2013) 27-28-29-30.sz. 23-39.p. HU-ISSN 1216-6774.
- HEGEDŰS
(21.;28.;33.;34.;)
- HEGEDŰS Ernő: A Magyar Királyi Csendőrség harc- és gépjárművei. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXIII.évf. (2013) 27-28-29-30.sz. 89-100.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 2012. február 15-én Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság Csendőrség-történeti Szakosztálya által szervezett magyar közbiztonság-történeti tudományos szimpozion-sorozatnak a „A XIX-XX. századi európai és magyarországi csendőrségek.” című XIII. szimpozionján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- KAISER
(20.;)
- KAISER Ferenc: *A Magyar Királyi Csendőrség története a két világháború között*. Pécs, 2002, Pro Pannónia Kiadó Alapítvány. 175 p. HU-ISBN 963 90 7982 0. /Pannónia Könyvek/ HU-ISSN 0237-4277.
- KOVÁCS: Is the prostitution a threat/danger to a country's (national) security? [A prostitúció veszély/fenyegetés egy ország(nemzet) biztonságára?]
(17.;)
- KOVÁCS István: Is the prostitution a threat/danger to a country's (national) security? [A prostitúció veszély/fenyegetés egy ország(nemzet) biztonságára?] *National Security Review*, V.évf. (2017) Különszám. 12-24.p. HU-ISSN 2416-3732.
- KOVÁCS: Vezetési funkciók egy helyi rendvédelmi szerv életében. Ellenőrzés, mint a kiadott szabályok és utasítások betartatásának (kontroll)feladata.
(53.;)
- KOVÁCS István: Vezetési funkciók egy helyi rendvédelmi szerv életében. Ellenőrzés, mint a kiadott szabályok és utasítások betartatásának (kontroll)feladata. *Államtudományi Műhelytanulmányok*, II.évf. (2017) 21.sz. 1-30.p. HU-ISSN 2498-5627.

- OLASZ (34.;) — OLASZ Lajos: Légi szuverenitás és légi ellenőrző szolgálat a HORTHY-korszakban. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXV.évf. (2015) 43-44-45-46.sz. 63-76.p. HU-ISSN 1216-6774.
- PARÁDI : A Magyar Királyi Csendőrség szolgálati tevékenységei. (4.;) — PARÁDI József: A Magyar Királyi Csendőrség szolgálati tevékenységei. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXI.évf. (2011) 24.sz. 91-99.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 2009. december 3-án, Budapesten hangzott el, a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferenciasorozatnak „*Csendőrség Ausztria-Magyarországon, illetve Ausztriában és Magyarországon 1849-2005*” című XXIV. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- PARÁDI : A Magyar Királyi Csendőrség szervezete. (20.;29.;) — PARÁDI József: A Magyar Királyi Csendőrség szervezete. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXI.évf. (2011) 24.sz. 80-90.p. A tanulmány korábbi változata 2009. december 3. Budapesten hangzott el, a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferencia-sorozatnak „*Csendőrség Ausztria-Magyarországon, illetve Ausztriában és Magyarországon 1849-2005*” című XXIV. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.
- PARÁDI: *A háttország rendvédelme.* (3.;) — PARÁDI József: *A háttország rendvédelme.* 108-124.p. In SZIDIROPULOS Archimédész (szerk.): *Trianoni Szemle Évkönyv.* Budapest, 2015, Trianoni Kutatóintézet Közhasznú Alapítvány. 311 p. HU-ISBN — /Trianoni Szemle Évkönyv, VII./ HU-ISSN 2060-2502.
- VEDÓ: A Magyar Királyi Csendőrség közlekedési szolgálati ágának kialakulása és fejlődése. (20.;) — 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.

ADATTÁRAK

- BÖLÖNY
(9.;) — BÖLÖNY József: *Magyarország kormányai 1848-1975*. Budapest, 1978, Akadémia. 328 p. HU-ISBN 963 05 1755 8. /A Magyar Országos Levéltár Kiadványai, IV. – Levéltár-tan és történeti forrásdokumentumok, 2./ HU-ISSN 0441-4985.

CIKKEK

- AMANT
(46.;) — AMANT Zoltán: A közlekedési rend első nyoma. *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf. 8(1931) 8.sz. 210-211.p.
- BALOGH
(56.;57.;61.;) — BALOGH Béla: Gépjármű balesetek okai és azok nyomozása. *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf. (1931) 12.sz. I.rész. 314-319.p. *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf. (1931) 13.sz. II.rész. 346-351.p.
- ÉLTHES
(15.;44.;) — ÉLTHES Gyula: A közlekedés új rendje. *Csendőrségi Lapok*, XX.évf. (1930) 2.sz. 44-47.p.
- FÁBRY
(16.;) — FÁBRY György: Kerékpáros közlekedési szolgálat. *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf. (1931) 24.sz. 658-661.p.
- FODOR
(21.;22.;23.;24.;
26.;27.;) — FODOR Sándor: Gépjárművek a csendőrségnél. *Csendőrségi Lapok*, XXXII.évf. (1942) 20.sz. I.rész. 635-637.p. *Csendőrségi Lapok*, XXXII.évf. (1942) 21.sz. II.rész. 665-667.p.
- KONTRA: A közlekedési balesetek helyszínelése.
(63.;) — KONTRA Kálmán: A közlekedési balesetek helyszínelése. *Csendőrségi Lapok*, XXIV.évf. (1934) 5.sz. 130-134.p.
- KONTRA: A közlekedési csendőrségről.
(39.;) — KONTRA Kálmán: A közlekedési csendőrségről. *Csendőrségi Lapok*, XXX.évf. (1940) 13.sz. 426-431.p.
- KONTRA: A közlekedési csendőrség két utolsó esztendeje.
(31.;40.;41.;) — KONTRA Kálmán: A közlekedési csendőrség két utolsó esztendeje. *Csendőrségi Lapok*, XXXII.évf. (1942) 6.sz. 170-173.p.
- KOVÁCS-BUNA
(43.;) — KOVÁCS-BUNA Károly: Hogyan kell ellenőrizni az álló gépjárműveket és azok utasait? *Csendőrségi Lapok*, XXIII.évf. (1933) 24.sz. 758-764.p.

- KRISTON (50.;) — KRISTON György: A gépjárművek ellenőrzése. *Csendőrségi Lapok*, XXIII.évf. (1933) 20.sz. 631-632.p.
- REVICZKY (65.;) — revisnyei REVICZKY Zsigmond: Helyszínrajzok készítése. *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf. (1931) 21.sz. 585-588.p.
- SZLADEK (23.;37.;38.;) — SZLADEK Barna: A közlekedési csendőrség. *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf. (1931) 21.sz. I.rész. 581-584.p. *Csendőrségi Lapok*, XXI.évf. (1931) 22.sz. II.rész. 609-613.p.
- TOLDI (18.;49.;) — TOLDI Árpád: Az autó-rendszámabláról. *Csendőrségi Lapok*, XXIII.évf. (1933) 10.sz. 302-308.p.
- Útitárs: János gazda utazása a közlekedési kódex körül. (42.;51.;) — Útitárs: János gazda utazása a közlekedési kódex körül. (Szerkesztőségi közlemény.) *Csendőrségi Lapok*, XXV.évf. (1935) 6.sz. 170-177.p.

KÉZIKÖNYVEK

- RIDEGH (1.;19.;54.;) — RIDEGH Rajmond: *Közúti közlekedési balesetek nyomozása*. Budapest, 1934, Stádium. 212 p.

SZABÁLYZATOK


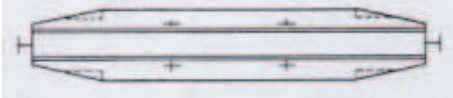
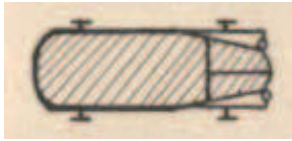
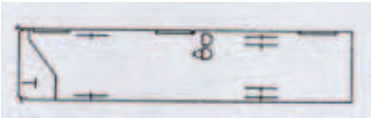
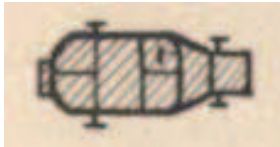


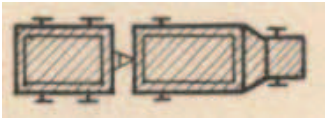

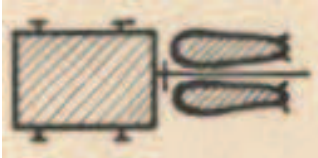

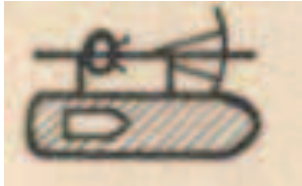
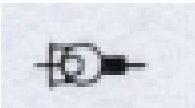

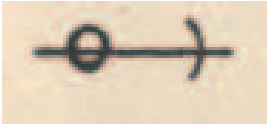
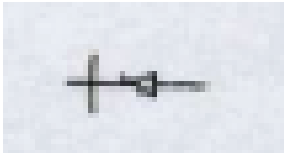
- KUT-1937 (26.;) — *Szolgálati utasítás a közlekedési csendőrség számára. (KUT-1937)* Budapest, 1937, s.n. 50 p.
- SZUT-1927 (25.;64.;) — *Szervezeti és szolgálati utasítás a Magyar Királyi Csendőrség számára*. Budapest, 1927, Pallas. 387 p.

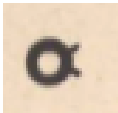
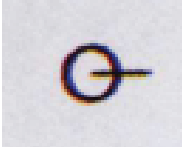




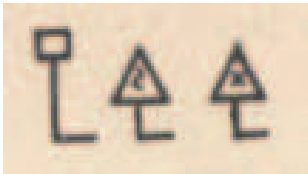
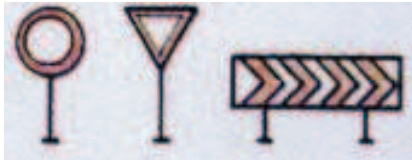
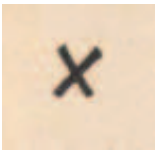
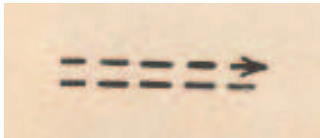
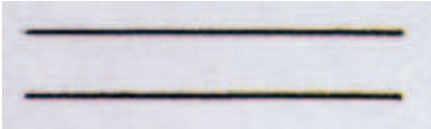

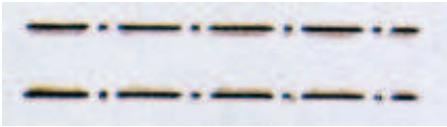
JOGSZABÁLYOK



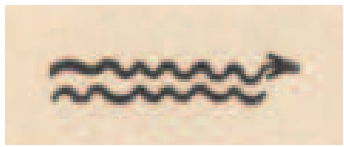



- 1878/V.tc. (59.;) — 1878/V.tc. a magyar büntetőtörvénykönyv a büntetésekről és vétségekről.
- 1879/XL.tc. (14.;60.;) — 1879/XL.tc. a magyar büntetőtörvénykönyv a kihágásokról.
- 1881/III.tc. (5.;) — 1881/III.tc. a közbiztonsági szolgálat szervezéséről.
- 1890/I.tc. (7.;8.;13.;) — 1890/I.tc. a közutakról és a vámokról.
- 1929/XXXII.tc. (11.;) — 1929/XXXII.tc. a közúti közlekedés szabályozása tárgyában 1926. évi április hó 24.-én Párisban aláírt nemzetközi egyezmény beczikkelyezéséről.

- 1938/III.tc. (52.;) — 1938/III.tc. a rendőri büntetőbíráskodás körébe utalt egyes kihágások tetten ért elkövetőinek a helyszínen való megbírságolásáról.
- 57 000/1910. (IV. 29.) BM.r. (10.;13.;) — 57 000/1910. (IV. 29.) BM.r. szabályzat, a gépjárművek közúti forgalmáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, XLIV.évf. (1910) I.füzet. 235-260.p.
- 300 166/1927. (XI. 8.) BM.r. (14.;) — 300 166/1927. (XI. 8.) BM.r. a vasúti pályán a gyalogközlekedés megakadályozásáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXI.évf. (1927) I.köt. 2331-2332.p.
- 74 130/1928. (VI. 12.) KM.r. (58.;) — 74 130/1928. (VI. 12.) KM.r. a gépjárművezetői igazolványok mintájának módosításáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXII.évf. (1928) I-VI.füzet. 625-627.p.
- 81 161/1929. (I. 19.) BM.r. (14.;) — 81 161/1929. (I. 19.) BM.r. az előcsengetős vasúti vonósorompóknál, valamint helyi érdekű és mellékvasúton a „Vigyázz, ha jön a vonat!”, illetőleg „Állj, ha vonat jön!” szövegű intőtáblákkal ellátott sorompó nélküli vasúti átjáróknál a közönség részéről követendő eljárásról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXIII.évf. (1929) I.Füzet. 461-462.p.
- 247 932/1929. (I. 18.) BM.kr. (62.;) — 247 932/1929. (I. 18.) BM.kr. a közlekedési balesetek bejelentésénél követendő eljárásról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXIII.évf. (1929) I.füzet. 105.p.
- 250 000/1929. (VIII. 8.) BM-KM.r. (12.;) — 250 000/1929. (VIII. 8.) BM-KM.r. a közúti közlekedés rendjének és a közúton a közrend fenntartásának szabályozása. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXIII.évf. (1929) 1278-1384.p.
- 261 340/1929. (XII. 21.) BM.-KM. kr. (45.;) — 261 340/1929. (XII. 21.) BM.-KM. kr. a közúti közlekedésrendészeti szabályzat némely rendelkezésének értelmezéséről. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXIII.évf. (1929) VIII-XII.füzet. 1516-1517.p.
- 127 000/1932. (XI. 28.) BM.kr. (47.;) — 127 000/1932. (XI. 28.) BM.kr. közúti forgalomban résztvevő gépjárművek, pótkocsik megvizsgálása, új rendszámmal, igazolólapppal ellátása s a közlekedésrendészeti egységes szabályzat egyes rendelkezéseinek módosítása tárgyában. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXVI.évf. (1932) X-XII.füzet. 1099-1122.p.

Összehasonlító kimutatás
a közúti balesetek helyszínéről készített helyszínrajzokon alkalmazott jelölésekről
1934-ben a Magyar Királyi Csendőrség és napjainkban a rendőrség gyakorlatában.

Megnevezés	A Magyar Királyi Csendőrség közlekedési szolgálata által használt jelölés	Az általános rendőrségi feladatokat ellátó szerv közlekedésrendészeti szolgálata által jelenleg használt jelölés
Villamoskocsi		
Autóbusz		
Személygépkocsi		 vagy 
Tehergépkocsi (két tengelyes pótkocsival)		
Állati erővel vont jármű (lovaskocsi)		
Motorkerékpár (oldalkocsival)		 vagy 
Kerékpár		

Megnevezés	A Magyar Királyi Csendőrség közlekedési szolgálata által használt jelölés	Az általános rendőrségi feladatokat ellátó szerv közlekedésrendészeti szolgálata által jelenleg használt jelölés
Gyalogos		
Útszéli fa		
Utcai lámpa, közvilágítás		
Közlekedési táblák		
Ütközés helye		„ X ”
Gördülő kerék nyoma		
Fékezett kerék nyoma		

Megnevezés	A Magyar Királyi Csendőrség közlekedési szolgálata által használt jelölés	Az általános rendőrségi feladatokat ellátó szerv közlekedésrendészeti szolgálati ága által jelenleg használt jelölés
Állóra fékezett kerék nyoma („stopnyom”)		
Csúszás (farolás) nyoma		
Gyalogos menetvonal		

Források !

- RIDEGH Rajmond: *Közúti közlekedési balesetek nyomozása*. 192-194.p. Budapest, 1934, Stádium. 212 p.

- 60/2010. (XII. 31.) ORFK.ut. a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól. 55-56.p. *ORFK Tájékoztató*, III.évf. (2010) 34.sz. 2-56.p. HU-ISSN —

Megjegyzés: A 60/2010. (XII. 31.) ORFK. utasításban felsorolt egyezményes jelek között nincs jelesítve, de az ütközés helyének általánosan elfogadott ábrázolása az „X” vagy a „C”.