

Vedó Attila: A Magyar Királyi Csendőrség közlekedési szolgálati ágának kialakulása és fejlődése

A XIX. század végére Európa csaknem minden nagyvárosában megjelentek a benzin- vagy petróleum üzemű robbanómotorral felszerelt autók, mint a haladás és a jövő hírnökei. Magyarországon a századforduló előtt indult meg a gépi meghajtású járművek közlekedése, amely néhány évtized alatt a vidéki területeken is a mindennapok részévé vált. A közlekedés rendjének megszervezése és fenntartása, valamint az egyre növekvő számú közúti balesetek megelőzése érdekében szükségessé vált az állami fellépés. A vidéki területeken a feladat a Magyar Királyi Csendőrségre, mint a rendért és a biztonságért általánosan felelős fegyveres közbiztonsági őrtestületre hárult és a két világháború közötti időszakra önálló szolgálati ág kialakulásához vezetett.

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 I. tc. (úttörvény) rendelkezései tartalmazták. Az évtizedeken keresztül változatlan alapvetés is itt került megfogalmazásra, vagyis a „*balra hajts, balra térd ki, jobbról előzz.*”⁷²³ A technikai fejlődés azonban komplexebb szabályozást igényelt és önálló közlekedési rendelet kiadását sürgette.

A szaporodó autók az államigazgatás figyelmét is felkeltették. 1897-ben DÁNIEL Ernő m. kir. 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 szükségessé külön szabályok megalkotását. A XX. század első évtizedében már az országos közlekedési rend iránti igény is felmerült, melyet az 1909. október 11-én Párizsban aláírt nemzetközi egyezmény alapján kiadott 57.000/1909. BM rendelet⁷²⁴ 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 az 1929. évi XXXII. tc.⁷²⁵ hirdetett ki. Ennek végrehajtási rendelete volt a 250.000/1929. BM rendelet⁷²⁶, amely Közlekedési Kódex néven vált ismertté.

A kódex hatályba lépéséig közel negyven közlekedési tárgyú rendeletben került szabályozásra a közutak forgalma. Ezeket foglalta egységes szerkezetbe az 1930. január 01-én hatályba lépett új jogszabály. A kisebb jelentőségű rendeletek hatályon kívül helyezése mellett az úttörvény és az 57.000/1910. BM r. egyes részei érvényben maradtak. 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

⁷²³ 1890/I. tc.107.§ a)

⁷²⁴ 57.000/1910. BM r.

⁷²⁵ 1929/XXXII. tc

⁷²⁶ 250.000/1929. BM r.

pedig az 1910-es BM rendeletben maradtak. A kódex rendelkezései nem vonatkoztak a közutakon elhelyezett vasutak forgalmára és a vasutakon való gyalogos közlekedésre.⁷²⁷

A kódex körüli kezdeti vitás kérdések rendezésére a belügyminiszter és a kereskedelemügyi miniszter közös értelmező rendeletet adott ki, amely a mindennapi életben felmerülő gyakorlati problémákhoz igazította a jogértelmezést. Ez gyakorlatilag a vicinális és közdűlő utakon könnyített a kódex szigorán és a mezőgazdasági munkák kapcsán enyhébb szabályokat írt elő.⁷²⁸ 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) utak, a tisztán községi (közdűlő) utak, valamint a magánosok és társaságok által létesített közforgalmú utak (magánutak).⁷²⁹

Összességében tehát a kódex 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 utak 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. Útijárőrököt szükség esetén valamennyi csendőr őrs 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. Ekkor már kb. 16.000 autó és kb. 10.000 motorkerékpár közlekedett az ország útjain.⁷³⁰ A Magyar Királyi Csendőrség ekkor 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 szakterület fejlődése

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. szeptember 04-től 1929. április 28-ig 20 kiválasztott csendőrt a 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 oldalkocsi, és hat 500 cm³-es Méray szóló motorkerékpárt. Ezek közül 1-1 oldalkocsi és 3-3 szóló motorkerékpárt az új őrsök, a harmadik oldalkocsi járművet a nyomozó osztály „motortisztje”, mint a szakterületet felügyelő kikülönített szaktiszt kapta.⁷³¹

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 ez az őrs ellenőrizte. A győri őrs a Hegyeshalom-Győr-Komárom-

⁷²⁷ 300.166/1927.BM r. és 81.161/1929 BM rendeletek. A csendőr természetesen ezek betartását is ellenőrizte, megsértőit pedig a 1879/XL tc. (Kbt.) 112 § szerint feljelentette.

⁷²⁸ ÉLTHES 46.p.

⁷²⁹ A Gergely-féle autótérkép az ország útjait három csoportba sorolta: I. alépítménnyel ellátott műút, II. alépítménnyel el nem látott műút, III. ki nem épített főbb út, amelyen a községek egymás közötti forgalma bonyolódott. Forrás: FÁBRY

⁷³⁰ TOLDI 306.p. 1933-as adat.

⁷³¹ FODOR II. rész 665.p.

Nyergesújfalu-Piliscsaba-Budapest útvonalat ellenőrizte 180 km hosszan. Ez az út akkoriban Európa egyik legjobb minőségű autópályája volt, ahol problémamentesen közlekedhettek a gépjárművek 90-100 kilométeres óránkénti sebességgel.

1930. április 01-től június 30-ig 19 fő önként jelentkezőt Székesfehérvárra vezényeltek három hónapos gépjárművezetői tanfolyamra a budapesti közlekedési örs felállításának előkészületeként. A tanfolyam parancsnoka ORENDY Norbert százados volt, aki motortant, műhelyszolgálatot, gyakorlati vezetést és a közlekedési kódex ismereteit tanította. Az elsősegélynyújtást BERTICS Gyula főorvostól, a csendőrkerület orvosfőnökétől tanulták. Az 1930. június 28-án megtartott vizsgán SCHILL Ferenc tábornok, a csendőrség felügyelője elnökölt. Az elméleti és gyakorlati vizsgákon a hallgatók kiválóan szerepeltek. A felkészítés ekkor már saját erőből, a honvédség igénybevétele nélkül történt, ami szintén a korabeli előrelátás kifizetődését mutatja. Még 1929-ben négy 350 cm³-es szóló motorkerékpárt is beszerzett a testület a szolgálatra kiadott járműveken kívül, melyek közül kettő a későbbi saját szervezésű tanfolyamok oktatójárműve lett.⁷³²

Az 1931-ben megszervezett budapesti közlekedési örs felállításakor már figyelembe vették a megszerzett tapasztalatokat és kizárólag oldalkocsis motorkerékpárokkal látták el a legénységet. Az örs a Böszörményi úti csendőrlaktányában települt. 1931. március és április hónapjaiban a budapesti örs legénységét oktatóutakra vitte a leendő működési területre a szakterület meghatározó alakja, KONTRA Kálmán százados. Az örs járőrei először május 13-án indultak szolgálatba. Négy héten belül több mint 100 feljelentést tettek.⁷³³ A székesfehérvári út kivételével a budapesti örs 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 örsök 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 örsöket.

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 járőr 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.⁷³⁴ A felszerelések és a ruházat folyamatos fejlődése egyre inkább specializálta a közlekedési állományt és egy évtized múltán már korszerű motoros ruházattal rendelkeztek.

Az örsök 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 osztályparancsnoksághoz tartozott, így költséghatékonyabban kezdhette meg működését. A megtakarított összegeket a fejlesztésbe és képzésbe fektették.

1929-től 1932. augusztus 01-ig a motortiszt volt felelős a közlekedésrendészeti ügyekért. Ezt követően az I. csendőrkerület gépjármű előadója vette át a feladatokat, melyeket egészen 1936.

⁷³² FODOR I. rész

⁷³³ FODOR I. rész 637.p.

⁷³⁴ FODOR II rész 611.p. ; SZLADEK I. rész

június 15-ig, az első igazi közlekedési tiszti parancsnokság felállításáig végzett. Ez a Nyomozó Osztályparancsnokság alárendeltségében megszervezett Közlekedési és Híradó Alosztály volt. 1939. január 15-én az alosztály két szolgálati ága elkülönült és önálló alosztályokként működtek tovább.⁷³⁵

1937-ben az addig SZUT alapján általánosságban szolgálatot teljesítő közlekedési csendőrök külön szolgálati utasítást⁷³⁶ kaptak, így szervezetük és felszerelésük mellett alapvető szabályozójuk is a specializáció felé hatott.

1938-ban Jánosházán, Debrecenben, Miskolcon, Dunaföldváron és Szolnokon állítottak fel új örsöket. Előre számolva ezzel 1937-ben 20 db Fiat Balilla kisgépkocsit szereztek be.⁷³⁷ A budapesti örsöt ezzel párhuzamosan három Steyr 50 típusú gépkocsival erősítették meg.

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

1940. március 01-ével létrehozták a Magyar Királyi Csendőrség Közlekedési és Híradó Osztályát. Az osztály egy híradó, egy repülőtéren és három közlekedési szárnyból állt (Budapest, Komárom és Ungvár székhellyel), melyeket egy műszaki alosztály szolgált ki.⁷³⁸ A közlekedési szárnyparancsnokok feladatai megegyeztek az azonos szintű parancsnokok feladataival, azonban neki évente kétszer a más alegységekhez használatra kiadott gépkocsikat is ellenőriznie kellett.⁷³⁹ Ugyancsak 1940-ben állították fel a vasúti csendőrséget a fokozódó jelentőségű vasúti hadiszállítások biztosítására.

1941-ben Besztercén, Kolozsváron és Újvidéken hoztak létre új örsöt. Az örsök száma így már 19-re nőtt. 1942-ben Balassagyarmaton, Székelyudvarhelyen és Désen települtek új örsök, ezzel párhuzamosan megkezdte működését a dési közlekedési szárny-parancsnokság is. A megváltozott prioritások miatt egyes örsök díszlokációt váltottak: a gyulai örs Szegedre, a bajai Kaposvárra, a debreceni Nagyváradra, a besztercei Szeretfalvára költözött.⁷⁴⁰

A négy közlekedési szárny így 22 örssel, örsönként 7-9, országosan 201 közlekedési csendőrrel szerveződött. A budapesti szárnyhoz tartozott a siófoki vízirendészeti örs is. A testület egészéhez mérten a szakterület a dinamikus fejlődés ellenére is szerény méretű maradt. A repülőtéren szárny például három szakasszal és 19 örssel, összesen 212 fő csendőrrel látta el feladatait,⁷⁴¹ 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 örsökön kívül csak a magasabb parancsnokságok rendelkeztek gépkocsikkal. A terület-visszacsatolások idejére az ország területén 38 osztály, 80 szárny, 193 szakasz és 1375 örs működött. Ebből 11 vasúti, 11 vízi, 11 híradó, 19 repülőtéren és 22 közlekedési örs. A gépjárművel ellátott örsök száma azonban csupán 1,5 % volt. A gépjárműbeszerzéseknek köszönhetően 1936-tól évente kb. 30 db gépjárművel gyarapodott a testület, így 1943-ra már 500 gépjármű volt a szervezet hadrendjében.⁷⁴²

A terület-visszacsatolások és a háborús előkészületek újabb feladatok elé állították a szolgálati ágot. 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.

A Magyarországhoz visszacsatolt területeken a testület 2 kerületet, 33 szárnyat, 70 szakaszt és 500 örsöt állított fel, emellett a fokozottan veszélyesnek tartott térségekben, Kárpátalján és Bácskában

⁷³⁵ FODOR II. rész 665.p.

⁷³⁶ *Szolgálati utasítás a közlekedési csendőrség számára. (Kut.)*

⁷³⁷ FODOR I. rész 637.p.

⁷³⁸ PARÁDI: A Magyar Királyi Csendőrség szervezete ; PARÁDI: *A magyar rendvédelem története*

⁷³⁹ REKTOR 178-179.p.

⁷⁴⁰ KONTRA

⁷⁴¹ REKTOR 204.p.

⁷⁴² HEGEDŰS 89.p.

külön nyomozó részlegeket is létrehozott. A speciális szervezetek kiépítése sem maradt el, így 23 különleges (közlekedési, híradó, vasúti és repülőtéri) őrset is megszerveztek.⁷⁴³

A Felvidék közbiztonsági szolgálatának megszervezésére kirendelt csendőrségi szervezeti elemek megerősítésére 1939. január 24-től május 01-ig 10 közlekedési őr 24 gépkocsija és ezek legénysége volt elvezényelve. Külön említést érdemel azonban, hogy Kárpátalja megszállásakor már nem volt szükség a közlekedési szolgálati ág járműveire és állománya.⁷⁴⁴ Az 1941-ben a Balkánra felvonuló német csapatok áthaladását is a közlekedési őrök állománya biztosította.

A közutak rendjének fenntartása és a vasútrendészeti feladatok megszervezése után újabb közlekedési kötődésű speciális szolgálattal bővült a szakszolgálatok köre. A vízi csendőrséget 1942-ben szervezték meg, amely a Balatonon teljesen ki is épült. Tervezték működési területének és szervezetének kiterjesztését a Dunára és a Tiszára is, ezt azonban a háború már nem tette lehetővé.⁷⁴⁵

Összességében elmondható, hogy 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 szakterületté. Az őrök száma 1942-ig folyamatosan gyarapodott, a szolgálati ág vezetési szintjei és szervezettsége fejlődött. A közlekedési csendőrség alig több, mint 10 év alatt egy két őrsből 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 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 késelem veszéllyel járt.⁷⁴⁶ Éppen ezért minden közlekedési csendőrnek tudnia kellett, hogy menetvonalán hol helyezkednek el csendőr őrök, melyeknek az elfogott jogsértést elkövető személyeket átadhatták.

Szolgálatba induláskor a közlekedési járőr „*Szolgálati Lap*”-ot és „*Gépjármű menetlevelet*” kapott. A szolgálati tevékenységet úgy határozták meg, hogy a pihenőket is beleszámítva 5 óra szolgáltra átlagosan 50 km leporlyázott útszakasz jusson. A kezdeti időszakban a győri és székesfehérvári őrök állománya ugyanannyi szolgálati órát teljesített, mint a gyalogos és lovas őrök járőrei, ezt azonban a gépjárművek kímélete és a karbantartási idő miatt csökkentették. A közlekedési járőr a budapesti őr megalakulása után napi 5 óra szolgálatot teljesített, ami napi 50 km, vagyis havi 1.500 km megtételét jelentette. Az őrparancsnok napi átlag 3 órát töltött az utakon és eközben 30 km-t járt be.⁷⁴⁷

A járőr megengedett legnagyobb sebessége 40 km/h, az ellenőrző őrparancsnoké 50 km/h volt. A közlekedési járőr senkit nem üldözhetett, mivel ezzel a közlekedés többi résztvevőjét veszélyeztette volna. Ezt az ártatlanokat is veszélyeztető fegyverhasználatot 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 igénybevételevel értesítette az útba eső őröket és a jármű feltartóztatását kérte.⁷⁴⁸

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

⁷⁴³ KAISER

⁷⁴⁴ FODOR II. rész 666.p.

⁷⁴⁵ PARÁDI: A Magyar Királyi Csendőrség szervezete

⁷⁴⁶ ARTNER – PARÁDI – ZEIDLER 24.p.

⁷⁴⁷ SZLADEK I. rész

⁷⁴⁸ SZLADEK II. rész

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.⁷⁴⁹ 1942-re a szakterület már évi 100.000 igazoltatást foganatosított, ami örsönként 5.000-6.000 főt, közlekedési csendőröként pedig közel 1.000 főt jelentett. A közlekedési kihágások miatt felelősségre vont személyek száma évi 31.000-32.000 fő volt.⁷⁵⁰

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 képzettségű, 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:

1. Forgalomirányítás és vonulással járó rendezvények biztosítása
2. A közúti forgalom ellenőrzésére
3. Feladatok közlekedési baleset helyszínén

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

1. 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 november 09-én, Budapesten kívül már július 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.⁷⁵¹

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.⁷⁵² 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 főúton, 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 csendőrijárőr az autó tekintélyéből fakadóan általában nem igazoltatja őket. Éppen ezért a szakirodalom ajánlásként

⁷⁴⁹ KONTRA: A közlekedési csendőrségről

⁷⁵⁰ KONTRA 171.p. 1940-41-es adatok alapján

⁷⁵¹ KONTRA

⁷⁵² Utitárs 171.p.

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 rendészeti 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 megővését 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 a következőkre terjedt ki 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 rendelkező kísérő felügyelete alatt volt lehetőség. Külön rendelkezések vonatkoztak a vizsgára szállított és kipróbálásra szánt gépkocsikra is.
- Az úrvezetők 18 éves korukig ún. 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 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.⁷⁵³
- 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.⁷⁵⁴

A távolsági forgalomban közlekedő járművek vezetőinek és hajtóinak személyazonosításra alkalmas okmányokkal (pl. cselédkönyvvel, adóívvel) is rendelkezniük kellett.⁷⁵⁵

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

⁷⁵³ KOVÁCS-BUNA 762.p.

⁷⁵⁴ ÉLTHES 45 p.

⁷⁵⁵ 261.340/1929.BM r. ; Utitárs

I. Lipót is elrendelte 1663-ban.⁷⁵⁶ A gépjárművek rendszámtáblával történő ellátásának szabályozását a 127.000/1932. BM rendelet⁷⁵⁷ 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. Ez alkalommal az illető rendőrkapitányság a megvizsgált gépjárművet új rendszámmal és igazolólappal látta el, a régiéket pedig bevonta. A gépjárművekről ezzel új nyilvántartás készült.

Az addigi elől 9x24 cm, hátul 15x43 cm méretű rendszámtáblákat 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 rendszámtáblán lévő első betű az illető gépjárműkerület székhelyét, a második betű pedig a gépjármű minőségét jelzi. A gépjárműkerületek székhelyei a következők voltak: Budapest., Budapesti kerület, Debrecen, Eger, Győr, Gyula, Jászberény, Kaposvár, Kecskemét, Miskolc, Nagykanizsa, Nyíregyháza, Pécs, Sopron, Szeged, Székesfehérvár, Szolnok, Szombathely.

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.⁷⁵⁸

1933. október 9-étől csak azok a gépjárművek közlekedhetnek közúti forgalomban, amelyek ezen a megvizsgáláson és újbóli nyilvántartásba vételen átestek.⁷⁵⁹ Az új rendszámtábla 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 házilag 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 ún. 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 elöljárósághoz kellett elővezetni. Itt a községi hatóság a rendszámtáblát 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 rendészeti ellenőrzést ajánlatos volt műszaki ellenőrzéssel is kiegészíteni, ha a csendőr kellően képzett volt az autómobilok vonatkozásában. Elsősorban a lámpák működőképességét és a hátsó

⁷⁵⁶ AMANT

⁷⁵⁷ 127.000/1932. BM r.

⁷⁵⁸ TOLDI 305.p.

⁷⁵⁹ KRISTON

rendszámtábla megvilágítását kellett ellenőrizni. Ezen kívül az ún. „mechanikai irányjelző” elhelyezésére és lakott területen kívül a mentődoboz meglétére is ki kellett térni. A tehergépkocsikat és autóbuszokat visszapillantó tükörrel kellett felszerelni. A gumiabroncsok felületének szakadások és folytonossági hiányok nélkül simának kellett lennie.⁷⁶⁰

A fenti ellenőrzések során tapasztalt szabálytalanságok elkövetőit a csendőr figyelmeztette, feljelentette, vagy később⁷⁶¹ - a külföldi példákhoz hasonlóan - helyszíni bírsággal sújtotta.

Feladatok közlekedési baleset helyszínén

Az általános és speciális közlekedésrendészeti feladatok a 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.

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.⁷⁶² Különösen meg kellett akadályozni, hogy a balesetben érintett gépjárművekhez bárki hozzányúlhasson és megváltoztassa a sebességváltó állását, az irányjelző állapotát vagy megrongáljon fontos alkatrészeket és később műszaki hibára hivatkozzon. A súlyosabb sérülteket egy alkalmas járművel a legközelebbi kórházba irányították vagy e célból üzenetet küldtek valakivel az örsre. 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 gépkocsi 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 azok 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

⁷⁶⁰ Utitárs

⁷⁶¹ 1938./III. tc.

⁷⁶² GÁL 18.p.

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.⁷⁶³

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.⁷⁶⁴

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.⁷⁶⁵

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 a 109-48 telefonszámon. Ha a baleset halált vagy súlyos testi sértést okozott, akkor azt a Btk.⁷⁶⁶ 291. § vagy 310 § szerint kellett minősíteni, könnyű sérülés esetén a Kbt.⁷⁶⁷ 92-125. § szerinti kihágás miatt kellett eljárni.⁷⁶⁸

A közúti balesetekről készített feljelentések mellé csatolni kellett a sértett orvosi bizonyítványait, könnyű testi sértés esetén a nyilatkozatot, az ittas okozó orvosi bizonyítványát, erkölcsi és vagyoni bizonyítványt, a fiatalok okozó születési anyakönyvi kivonatát, a helyszínrajzot, valamint a betétlapot.⁷⁶⁹

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 vérszennyezőket kerestek, melyek helyét pontosan feljegyezték. A későbbi eljáráshoz rögzíteni kellett a látási viszonyokat, időjárást, hőmérsékletet, az úttest állapotát és szélességét is.⁷⁷⁰

A Szut. 463. pontja szerint minden baleset helyszínéről helyszínrajzot kellett készíteni. A vázlatnak meg kellett felelnie a Szut. 12. mellékletének és abból az utat, a tereptárgyakat, a balesettel

⁷⁶³ BALOGH I. rész 317.p.

⁷⁶⁴ BALOGH I. rész

⁷⁶⁵ A betétlap mintáját az 74.130/1928. KM. r. vezette be

⁷⁶⁶ 1878/V. tc.

⁷⁶⁷ 1879/XL.tc.

⁷⁶⁸ BALOGH II. rész

⁷⁶⁹ 247.932/1929. BM. r.

⁷⁷⁰ KONTRA: A közlekedési balesetek helyszínelése

kapcsolatos nyomokat és tárgyakat, az egyes személyek elhelyezkedését pontosan fel kellett ismerni.⁷⁷¹ 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 történeteket, és áttekinthető legyen, vagyis a világtájakat, távolságokat és a vázlat léptékét fel kellett tüntetni rajta. A vázlat elkészítéséhez az örs 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 fűzhettek. A jelmagyarázatot bonyolultabb esetekben a vázlat egyes elemeinek számozása vagy egyéb megjelölése után is össze lehetett állítani.⁷⁷² Az ekkor bevezetett egyezményes jelek és alkalmazott jelzések, valamint a helyszínrajz elkészítésének gyakorlati lépései napjainkig alig változtak.

Összességében elmondható, hogy a Magyar Királyi Csendőrség közlekedésrendészeti szolgálati ága megfelelt a vele szemben támasztott szervezeti és társadalmi elvárásoknak és sikerrel tette biztonságosabbá a közúti közlekedést hazánk vidéki útjain. Az 1920-as évek végére egyre nagyobb számban megjelenő gépi meghajtású járművek ellenőrzése fokozódó rendészeti igényt fogalmazott meg, melyet a csendőrség hangsúlyos szerepvállalással elégített ki. A közlekedési szolgálati ág a szervezet sokrétű feladatkörébe illeszkedve tette központilag szervezetté a közúti forgalom ellenőrzését és tevékenysége nyomán olyan eljárásrendek és szakmai alapelvek fogalmazódtak meg, melyek napjainkig fellelhetők a közlekedési balesetek helyszínén foganatosított intézkedésekben.

⁷⁷¹ SZUT 1927.

⁷⁷² REVICZKY