

Fekete Tamás r. alezredes – Balázs Benedek r. főhadnagy:

A MODERN DUNAI VÍZI- ÉS FOLYAMRENDESZET SZERVEZETI TÖRTÉNETE, 1897–2022 (1.)

DOI: 10.35926/HSZ.2023.6.10

ÖSSZEFOGLALÓ: A dunai vízirendészet 2022-ben ünnepelte szervezeti felállításának 125. évfordulóját. 1897-ben alapították a budapesti rendőrségen belül a dunai kerületi kapitányságot, amely az alapvető rendőri feladatok mellett a ma is meglévő vízirendészeti feladatok nagy részét már ellátta Budapesten és közvetlen vonzáskörzetében. A kapitányság működésével párhuzamosan 1921-ben felállították a m. kir. Folyamőrséget, amelynek bár haderőjeitési célja is volt Trianon után, mégis az első országos hatáskörű vízirendészeti szervként működött a révkapitányságait. 1939-ben kettévált a Folyamőrség, katonai része a honvédségen, míg vízirendészeti része a rendőrségen belül folytatta működését. Ekkor a budapesti révkapitányság magába olvasztotta a megszűnő dunai kerületi kapitányság vízirendészeti feladatrendszerét. A második világháború után a révkapitányságok több alkalommal is más-más felügyeleti szerv alá tartoztak, olykor feladataik is megváltoztak, míg végül 1966-ban megszületett a ma is ezen a néven működő Dunai Vízirendészeti Rendőrkapitányság.

KULCSSZAVAK: Duna, folyamrendészet, vízirendészet, folyamőrség, révkapitányság, révki-rendeltség, révőrs, vízből mentés, mentőőrség, hajózás, partkapitányság, folyammérnök, folyamfelvigyázó

A SZERZŐKRŐL:

- ▶ Dr. Fekete Tamás r. alezredes, Budapesti Rendőr-főkapitányság, Dunai Vízirendészeti Rendőrkapitányság, Budapesti Vízirendészeti Rendőrőrs Őrsparancsnok (ORCID: 0009-0001-6107-5984; MTMT: 10089200)
- ▶ Dr. Balázs Benedek r. főhadnagy, Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság, Védelmi és Rendészeti Frekvenciagazdálkodási Igazgatóság, jogi munkatárs (ORCID: 0009-0004-9563-5056; MTMT: 10089203)

BEVEZETÉS

Jelen tanulmány célja a rendészetten belül a modern dunai vízirendészet megszületésének és szervezeti átalakulásainak bemutatása az adott kor forrásai alapján, az első formációtól a jelenleg is létezőig. A rendészet az egyik jelenlegi fogalmi meghatározása szerint: „a közigazgatás része, küldetése az állam belső rendjének, valamint a közrendnek és a közbiztonságnak a fenntartása, a társadalom tagjainak és alapvető értékeinek az oltalmazása az ezeket sértő, veszélyeztető jogsértő cselekmények megelőzése, elhárítása, megszakítása révén, akár legitim fizikai erők alkalmazásával.”¹ A 19. század végén a rendészet Kmety

¹ Christián László: Rendészeti szervek. In: Jakab András – Fekete Balázs (szerk.): Internetes Jogtudományi Enciklopédia (Alkotmányjog rovat). Bevezetés. 2018. <http://ijoten.hu/szocikk/rendeszeti-szervek> (Letöltés időpontja: 2023. 04. 03.)

Károly megállapítása szerint elsősorban a közigazgatás rendőri természetű preventív működését jelentette, melynek feladata biztosítani a jogi és minden közérdekű rendet, és megóvni azt a bárhonnan eredő megzavarásoktól, veszélyektől, károsításoktól. Az ún. igazgatási rendészet annyiféle, ahány köre van a közigazgatásnak. Így pl. lehet iparügyi, mezői, erdei, hitel-, cselédügyi, vásári, iskolai, közegészségi, bánya-, folyam-, kikötő-, mérték-, tűz-, út-, víz-, gát- stb. rendészet. A rendőrség (csendőrség) hatóságai és fegyveres közegei az igazgatási rendészet gyakorlását támogatják, sőt, amennyiben annak saját szervezett közegei nincsenek, azok szerepét betöltik.²

A rendészet feladatának teljesítése rendkívül komplex, szerteágazó tevékenység, az erre rendelt állami szervezet alapvetően ugyan a rendőrség, de nem kizárólagosan. Az elmúlt 125 év során a rendészet egyik ágaként létező folyam-, majd későbbi elnevezéssel vízirendészeti tevékenység végzésében a rendőrség mellett más rendészeti szervek is közreműködtek, többek között például a m. kir. Folyamőrség, a m. kir. Csendőrség stb.

A megközelítőleg 125 éven átívelő szervezet(ek) múltja bemutatja, miként alkalmazkodott az állam a változó társadalmi igényekhez, egyben rávilágít arra, hogy a jogalkotó részére komoly feladatot ró a Duna.

A Duna Európa második legnagyobb folyójaként a múltban és a jelenben is fontos szerepet játszott/játszik a közlekedésben és a gazdaságban egyaránt. A több országon áthaladó folyó számos feladatot keletkeztet a Duna menti államok számára. A dunai hajózás kialakulása a folyó teljes szakaszán eltérő ütemben kezdett fejlődni, mind a területi adottságok, mind a gazdasági, politikai és katonai érdekek miatt. Ennek megértése alapszinten szükséges a magyar dunai hajózás vizsgálásához és az ahhoz kapcsolódó vízirendészeti feladatok értelmezéséhez.

Rendvédelmi szempontból a dunai hajózás történetében mindenképpen említést érdemelnek a 19. századot megelőzően működő katonai hajóegységek. Elsőként az Árpád-házi királyok naszádosait említhetjük, akik a Magyar Királyság határait védték a Dunán és a Száván. A naszádosokat a török uralom alatt a Magyar Királyságban a komáromi székhelyű sajkások váltották fel. A törökök kiűzése után a határőrvidék őrzése érdekében létrehozták a Titeli Sajkás Kerületet, amely határfolyóink védelméért felelt.³ A 19. század második felében Wilhelm von Tegetthoff tengernagy javaslatára létrejött a cs. és kir. Dunaflozilla (1867–1919),⁴ amely később, a történelem jóvoltából, fontos szerepet játszott a vízirendészet szervezeti alakulásában.

A budapesti rendőrségen belül 1897-ben felállított dunai kerületi kapitányság volt az első olyan szervezet, amely a mai vízirendészeti feladatok nagy részét már ellátta, és amelyre már jogelőd szervezetként lehet tekinteni.⁵ Innen keltezhető a modern dunai vízirendészet kezdete. Természetesen az elmúlt nagyjából 125 év alatt rengeteg változáson ment keresztül a vízirendészet, így korántsem egyszerű kijelenteni a jogfolytonosságot. A 20. században több jelentős változás is történt. Az első világháború elvesztése és az azt követő trianoni tragédia a vízirendészeti feladatokat ellátó szervezetek esetében is komoly változást hoztak.

² Kmety Károly: A magyar közigazgatási jog kézikönyve. Politzer-féle Könyvkiadóvállalat, Budapest, 1907, 320., 330.

³ Szentkláray Jenő: A dunai hajóhadak története. M. Tud. Akadémia Történelmi Bizottsága, Budapest, 1885, 266–271.

⁴ Csonkaréti Károly – Benczúr László: Haditengerészek és folyamőrök a Dunán, 1870–1945. Zrínyi Kiadó, Budapest, 1991, 5.

⁵ 1896. évi 75/844. sz. B.M. r. a dunai kerületi kapitányság megalakításáról. A Budapest Fő- és Székesvárosi Állami Rendőrség 1897. évi működése. Rózsa Kálmán És Neje Könyvnyomdája, Budapest, 1898, 64.

A második világháború után, az erőszakosan kialakuló kommunista rendszerben is kereste a helyét a vízügyésügyi szerv. Végül jó néhány év és szervezeti változtatás után a rendőrség keretein belül találta meg azt, és a közigazgatáson belüli helye jelenleg is stabilnak látszik.

A M. KIR. VASÚTI ÉS HAJÓZÁSI FŐFELÜGYELŐSÉG (1868)

A 19. században a vasút és a gőzhajózás megjelenésével, illetve fokozatos térnyerésével megváltozott az áru- és személyszállítás addig megszokott formája. Ezek a modern, gőzüzemű közlekedési eszközök az áruk és a személyek nagy tömegének és számának olcsó és gazdaságos szállítását tették lehetővé, akár nagyobb távolságokra is, ezzel a század végére az áru- és személyszállítás gerincévé váltak. Ez egyúttal olyan új közlekedési, műszaki, gépészeti, utas- és áruforgalmi problémákat is felvetett, melyek állami irányítást, felügyeletet, rendészeti jellegű beavatkozást, továbbá jelenlételet igényeltek. A hajózás jogi szabályozásának részletesebb kidolgozása az 1867. évi kiegyezés után kezdődött meg.

A kiegyezést megelőzően a bécsi Kereskedelmi Minisztérium cs. és kir. vasúti felügyelőségének Budán működő fiókja látta el a dunai hajózás állami felügyeletét. A fiókinstítményt 1868-ban megszüntették, és szeptember elsejével – már a m. kir. Közmunka- és Közlekedési Minisztérium alárendeltségében – megalakult a m. kir. Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség, amely a törvényhatóságokkal együtt gyakorolta a folyamrendészeti jogokat.⁶ Az új intézmény feladat- és hatáskörébe tartozott a vasúti és hajózási közlekedés biztonságának és szabályszerűségének felügyelete, a törvények, rendeletek és utasítások szigorú betartatása, az észlelt akadályok elhárítása, a törvény- és szabályellenesség megszüntetése, valamint a vétkesek felelősségre vonása.⁷ 1868. november 21-ig már az első három hajóskapitányi vizsga is megtörtént, amelyeken 16 kapitányi oklevelet adtak át.⁸ Bár a főfelügyelőség rendelkezett úgynevezett külső szolgálattal, de ez még korántsem tekinthető rendészeti jellegű végrehajtó szervnek.

A hajózás szabályozása érdekében egyre több jogszabály született. 1869-ben a közmunka- és közlekedésügyi miniszter kiadott rendeletében már jelentek meg rendszabályok a hajózás érdekében, de a rendelet inkább magánjogi kérdéseket tárgyalt.⁹ Később a hajózás fellendülésével további jogszabályok jelentek meg,¹⁰ közöttük rendészeti jellegű is.¹¹ A kihágások az elsőfokú rendőri hatóság hatáskörébe tartoztak.¹² 1871-ben megalakultak a m. kir. folyam-mérnöki hivatalok mint specializált országos hatáskörű közigazgatási hatóságok, és azon belül egy-egy folyószakaszon a folyamfelvigyázói állomások. Feladatuk az állami kezelésű folyók és csatornák fenntartási munkálatai feletti őrök, a kapcsolódó építmények ellenőrzése, valamint a hajózási, tutajozási és halászati szabályok betartásának, a kikötőhelyek állapotának, a hajók vízállás miatti közlekedési tilalmának, a gázlók és hajóutak kitűzésének,

⁶ Különfélék. Pesti Napló, 1868. 05. 27., 3.; Különfélék. Pesti Napló, 1868. 08. 28., 3.

⁷ Ideiglenes utasítás az 1868. évi szeptember 1-én életbeléptetett magy. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség hatáskörét illetően. Budapesti Közlöny, 1868. 11. 24., 1.

⁸ Különfélék. Pesti Napló, 1868. 11. 22., 2.

⁹ 2362/1869. (IV. 21.) K. K. M. körrendelet. Ideiglenes utasítás a hajózási jog gyakorlásáról. Magyarországi Rendeletek Tára, 1869. Ráth Mór, 1870, 564–618.

¹⁰ 1885. évi XXIII. törvénycikk a vízjogról, 19. § és 27. §.

¹¹ 39.507/1885. (XII. 31.) K. K. M. rendelet a vontató utak és a szabad kikötés tárgyában. Magyarországi Rendeletek Tára, 1885. Nágel Ottó Bizománya, 1886, 2295–2303.

¹² Tusnádi Élthes Gyula: A kihágások és felsőbbírósi határozatok. II. kötet. Stádium Sajtóvállalat Rt., Budapest, 1931, 458.

a hajózási akadályok jelzésének, valamint a jelzések és hajózási szabályok betartásának ellenőrzése volt. Ha kihágás észlelése esetén rendőri segítségre volt szükség, azt az elsőfokú rendőri hatóságtól (főszolgabíró vagy rendőrkapitány) kellett kérniük. A folyamammérnöki hivatalok rendészeti jellegű teendői a folyamrendészeti hatóságok létrehozásával fokozatosan csökkentek, de a vízi utakra vonatkozó felügyeleti tevékenységük egészen 1948-as megszűnésükig megmaradt.¹³ A kihágásokon felül az akkor hatályos büntető törvénykönyv is határozott meg több olyan bűncselekményt, amely a hajózás körében valósulhatott meg.¹⁴

PEST SZABAD KIRÁLYI VÁROS PARTKAPITÁNYSÁGA (1870)

Pest város 1870 augusztusában, a városi rendőrség egyik kapitányságaként, partkapitányságot létesített, többek között az érkező hajók és rakományok nyilvántartására, a kikötői díjak beszedésére, a kikötőhelyek igazgatására, valamint statisztikai adatszolgáltatásra, hajózási események elhárításában, árvízvédelemben, a dunai fürdők éves vizsgálatában részt vevő szervezetként.¹⁵ 1873. december 13-án az egyesített főváros rendőrsége állami kezelésbe, a Belügyminisztérium alárendeltségébe került. A rendőrség működtetéséért a fővárosnak fizetnie kellett az állam részére.¹⁶ 1874-ben a Belügyminisztérium bizonyos összegeket visszafizetett a fővárosnak, ebből kiderül, hogy a partkapitányság városi kezelésben maradt, nem lett az állami rendőrség része.¹⁷ Levéltári források alapján 1874 júniusában az önálló partkapitányság megszűnt és beolvadt a vásárfelügyelőségbe,¹⁸ bár az újságok a későbbiekben is többször külön nevesítették. 1892-ben már mint a „dunagőzhajózási társaság partkapitánysága” (DGT, vagy németül DDSG) szerepel a fürdőket ellenőrző szervek között.¹⁹

KERESKEDELMI (VÁLLALATI) RÉVKAPITÁNYSÁGOK (1890)

A révkapitányság elnevezés a 20. században összefonódott a vízirendészettel. Azonban ezzel az elnevezéssel először a Dunagőzhajózási Társaság és a MÁV, majd a helyébe lépő Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság kirendeltségeit illették. Ezek a nagy társaságok révkapitányságokat állítottak fel, amelyek a társaság gazdasági érdekében, aféle ügynökségként működtek. A Pesti Naplóban már 1876-ban megjelent egy táviratban a „*dunagőzhajózási társulat helybeli révkapitánysága és ügynöksége*” kifejezés.²⁰ A MÁV keretein belül 1890. április 1-től hajózási szakosztályt szerveztek a hajózási üzem irányítására, ezzel tulajdonképpen a „cs. k. szab. Dunagőzhajózási társaság” (DGT) mellett megalakult

¹³ Vedó Attila: A magyar vízirendészet szervezetrendszerének fejlődéstörténete 1945 előtt. In: Csaba Zágon – Szabó Andrea (szerk.): Közös kihívások – egykor és most. Magyar Rendészettudományi Társaság Vám- és Pénzügyőr Tagozata, 2020, 281.

¹⁴ 1878. évi V. tc. a magyar büntető törvénykönyv a büntettekről és vétségekről, 336. §.

¹⁵ Visszapillantás Pestváros 1870-ben végzett közigazgatási műveleteire. Bolond Miska, 1871. 03. 19., 47.; Vécsey Leó: Pest város rendőrsége a 70-es években. Magyar Rendőr, 1936. 03. 01., 101.

¹⁶ 1872. évi XXXVI. törvénycikk Buda-Pest fővárosi törvényhatóság alakításáról és rendezéséről.

¹⁷ Szerkesztőségi közlemények: Különfélék. A Hon, 1875. 04. 13., 2.

¹⁸ Pest város partkapitánysága. Herédi Attila (BFL) előadása. Rendőrmúzeum, 2022. 05. 19.

¹⁹ Szabályrendelet a fővárosi dunafürdők és uszodák számára. Fővárosi Közlöny, 1892. 03. 01., 1–2.; Budapest áruforgalma 1893-ban. Vasuti és Közlekedési Közlöny, 1894. 06. 24., 560–561.

²⁰ A nemzet gyásza. Pesti Napló, 1876. 02. 09., 2.

a magyar állami hajózási vállalat.²¹ A kereskedelemügyi miniszter 1890-ben utasítást adott ki a MÁV külső hajózási szolgálatának vezetésére.²² A hajózási szakosztály területi szerve a révkapitányság volt. A hajóikra és a hajósokra vonatkozó rendelkezéseket a révkapitányságon keresztül érvényesítették.²³ Az 1894. évi XXXVI. törvénycikk rendelkezése értelmében azonban 1895-ben megalakult a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR). Ezzel a MÁV-nál megszűnt a hajózási üzem, a hajókat, a személyzetüket, a révkapitányságot stb. 1895. május 31-én a MFTR vette át.²⁴ A MFTR-rel tehát létrejött az első önálló magyar állami „segélyezésű”, 1932-től pedig kizárólagosan állami tulajdonú hajózási cég. A MFTR és a DDSG révkapitányságai elsősorban a nagyobb kikötőkben (pl. Zimony, Gönyű, Orsova, Budapest) kikötőüzemeltetési feladatokat láttak el, illetve a vállalat hajózással kapcsolatos napi ügyeit intézték (pl. hajós személyzet elosztása a hajók között), rendészeti jellegű felhatalmazással nem rendelkeztek, az alapító rendelet szerint a révkapitányságok a vállalat hajói és azok személyzete felett gyakoroltak felügyeletet, illetve a MÁV hajózási szakosztályát képviselték szakaszukon.²⁵

TÁRSADALMI IGÉNYEK (1893–1895)

Az 1890-es évektől kezdve megnőtt az igény arra, elsősorban a fővárosban, hogy a korábbihoz képest jelentősen megnövekedett hajó- és kikötőforgalom, illetve általában a Dunához köthető tevékenységek valamilyen folyamatos hatósági jelenlét, ellenőrzés és felügyelet alá essenek. 1893-ban a sajtó arról tudósított, hogy a budapesti főkapitány „rendőri dunai révkapitányságot” állított fel. Sélley Sándor főkapitány kijelentette, hogy azt egyenesen a belügyminiszter rendeletéből állították fel. Ez nem történt meg.²⁶ 1894-ben egy hír arról szólt, hogy októberben partkapitányi hivatalt állítanak fel Budapesten a személy- és vagyónbiztonság érdekében, valamint az egészségügyi és köztisztasági szabályok foganatosítása végett. Ez sem történt meg.²⁷ 1895-ben már a leendő kapitány személyét is tudni vélték az újságok, de tévesen.²⁸ Végül az 1895. évi állami költségvetés már tartalmazta a felállítandó szervezet pénzügyi háttérét: „A [...] *dunaparti rendőrfelügyelőség felállításából egyszer s mindenkorra felmerülő költségek 14,699 frt.*”²⁹ A fentiek ellenére 1897-ig látható módon nem történt semmi. A háttérben azonban mindenképpen folytak előkészületek a megoldásra, mivel az 1878. évi berlini kongresszus felhatalmazása alapján³⁰ a Monarchia, azon belül is elsősorban Magyar-

²¹ Hajózási szakosztály szervezése a m. kir. államvasutak igazgatóságánál. Vasuti és Közlekedési Közlöny, 1890. 04. 02., 404.

²² Kereskedelemügyi m. kir. minister 40.812/1890 szám. Utasítás a m. kir. államvasutak külső hajózási szolgálatának vezetésére. Vasuti és Közlekedési Közlöny, 1890. 08. 20., 994–995.

²³ Kereskedelemügyi m. kir. minister. 40.812 szám. Utasítás a m. kir. államvasutak révkapitánysága számára. Vasuti és Közlekedési Közlöny, 1890. 08. 31., 1037–1039.

²⁴ A magyar királyi államvasutak hajózási üzemének átadása. Vasuti és Közlekedési Közlöny, 1895. 05. 29., 507.; A kereskedelemügyi m. kir. ministerium 1896. évi költségvetése. Vasuti és Közlekedési Közlöny, 1895. 11. 10., 1085–1086.

²⁵ Kereskedelemügyi m. kir. minister. 40.812 szám. Utasítás (1–2. §), a m. kir. államvasutak révkapitánysága számára. Vasuti és Közlekedési Közlöny, 1890. 08. 20., 994–995.

²⁶ Rövid hírek. Fővárosi Lapok, 1893. 10. 27., 2439.

²⁷ Partkapitányi hivatal Budapesten. Pesti Hírlap, 1894. 10. 13., 4.

²⁸ Új kerületi rendőrkapitány. Pesti Hírlap, 1895. 10. 23., 11.

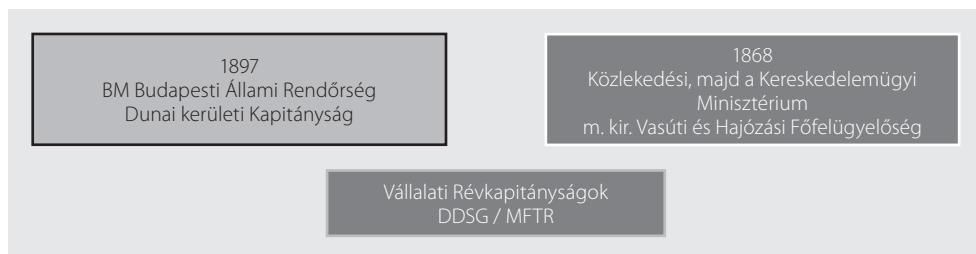
²⁹ 1895. évi IV. törvénycikk az 1895. évi állami költségvetésről, 2. §.

³⁰ „Duna” címszó. A Pallas nagy lexikona. V. kötet. Pallas Irodalmi és Nyomdai Részvénytársaság, Budapest, 1893, 597.

ország, saját költségére 1896-ra elvégezte a Vaskapu és a zuhatagok szabályozását, ezzel megnyitotta a biztonságos gőzhajózás lehetőségét az Al-Duna és a Duna felső szakaszai között. A szabályozás megvalósítása után jelentősen fellendült a dunai hajózás, ami többek között új típusú rendészeti jellegű szabályozást is kívánt.

A BUDAPESTI RENDŐRSÉG DUNAI KERÜLETI KAPITÁNYSÁGA (1897)

A kereskedelmi miniszter egy teljesen önálló, külön hajózási és kikötői rendőrség felállítását tervezte, a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség alárendeltségében. Erről tájékoztatta a belügyminisztert, aki a budapesti főkapitány véleményét is figyelembe véve úgy döntött, hogy 1897. február 1-i hatállyal, a Budapest fő- és székvárosi Állami Rendőrségen belül felállítja a dunai kerületi kapitányságot.³¹ A kerületi kapitányság felügyelete alá tartozott a Duna Budapest és Újpest területén lévő szakasza, a területén levő folyóparti rész a két parton lévő alsó rakodópartokkal együtt, öt híd és a szigetek, összesen 42 450 m² terület. A területen 280 ház volt található.³² Hatás- és működési köre kiterjedt a rendőri bíraskodási jogra (mai elnevezéssel szabálysértési hatósági jogkör), a rendőri nyomozások eszközzésére, továbbá a közigazgatási teendők és intézkedések végzésére és megtételére. Hivatali helyiségként a IV. kerületi Szerb utca 3. lett kijelölve, azonban működését ideiglenesen a II. kerületi Iskola u. 44. szám alatti rendőrlaktanyában kezdte meg.³³ A főkapitány ugyanebben az évben további szabályokat hozott a kapitányság működését illetően. Pontos meghatározta az illetékességi területét,³⁴ külön rendeletben foglalkozott a szervezet kihágások feletti bíraskodási jogával (amelyet a kapitányság mindenkor vezetője gyakorolt). E bíraskodási jog kiterjedt a parti és vízi illetékességi területén elkövetett, továbbá a ki- és beszállítás és a ki- és berakodás szabályainak megszegésével elkövetett kihágásokra.³⁵



1. ábra 1897 – Dunai kerületi Kapitányság

A kapitányság tisztviselői 1 kerületi kapitány, 2 előadó, 1 kezelő, 1 detektív, 1 díjnok, 1 kézbesítő, 1 hivatszolga, míg a végrehajtó rendőri személyzet 2 felügyelő, 1 őrmester, 5 altiszt és 74 gyalogrendőr volt. A Duna mindkét partján létrehoztak partfelügyelőséget, élén a partfelügyelővel, akinek nemcsak rendőri, hanem hajózáshoz is értő, hajósoklevéllel bíró

³¹ Czaga Viktória et al.: A fővárosi rendőrség története (1914-ig). Budapesti Rendőr-főkapitányság, Budapest, 1995, 277., 297.

³² 1896. évi 75/844 sz. B. M. rendelet: i. m.

³³ Uo.

³⁴ 29.839/fk.I. 97. sz. rendelet. In: Rédey Miklós – Laky Imre (szerk.): Rendőrségi lexicon. Stephaneum, Budapest, 1903, 98.

³⁵ 3291/fk.I. 97. sz. rendelet. A Budapest Fő- és Székesvárosi Állami Rendőrség 1897...: i. m. 64–65.

szakembernek kellett lennie. Az őrszobák élén álló altisztektől gyakorlati hajózási ismereteket kívántak meg, a legénységtől úszásban, evezésben való jártasságot.³⁶ A partfelügyelők a Duna két partján, valamint a Margitszigeten felállított őrszemélyzet parancsnokai voltak. A rangidős felügyelő egyben osztályparancsnok is volt.³⁷

Az eljárási rendelet részletesen meghatározza, hogy az általános rendőri közigazgatási teendőkön túl melyek a kapitányság főfeladatai:

- „a) a szabad közlekedés biztosítása a Dunán, az alsó rakpartokon és a hidakon;*
- b) a személy- és helyi áruszállítás [...] megfigyelés alatt tartása, közlekedés közben a rend-, személy-, vagyonbiztonság, kényelem s a nagyközönség jogos igényeinek biztosítása, avagy zsarolások és bántalmazások elleni gyors és sikeres megóvása;*
- c) a Duna vizére épített uszodák és fürdők fölötti felügyelet gyakorlása, [...] a közlekedési rend, testi és vagyonbiztonság megóvása [...] a fürdőszabályzatok pontos megtartásának ellenőrzése;*
- d) a hajóállomások állandó felügyelet alatt tartása, [...] a közlekedő hajókon a rend és a közlekedő közönség testi épségének megvédése és a vagyoni károsodástól leendő megóvása;*
- e) a szerencsétlenségek kikerülhetése és az akadálytalan közlekedés biztosítása céljából a hajósüzletek nyitása, hajók vezetése, menése, kitérése, kikötése, indulása, érkezése, állomásozása, jelzése, horgonyzása, tűzveszélyes és robbanó tárgyak szállítása és általában a vízi közlekedésre vonatkozólag miniszteri, vagy vasúti és hajózási főfelügyelőségi rendeletben megállapított szabályok pontos betartása fölötti felügyelet gyakorlása [...];*
- f) a gőzhajózási állomási kikötőhidaknak műszaki és közbiztonsági szempontból való megvizsgálására vonatkozó [...] rendelet [...] pontos betartása iránti ellenőrzés [...];*
- g) a gőzkazán-robbanási esetekben a robbanás színhelyének őrizet alá vétele és úgy a főkapitányság, mint a vasúti és hajózási m. kir. főfelügyelőség azonnali értesítése,*
- h) a hajó ki- és berakodások, valamint az azt eszközöző munkások ellenőrzése, a közrend, közcsend, köztisztaság és a rakodásra vonatkozó rendszabályok áthágói ellen leendő eljárás [...];*
- i) árvízveszély esetében a központi és kerületi vészbizottmányok, valamint azok tagjainak támogatása, a kiadandó óvszabályok megtartásának ellenőrzése, a rendelkezések megszegői elleni eljárás, illetve azoknak följelentése, élet- és vagyonmentés, a közrend és vagyonbiztonság megóvása,*
- j) a közegészségügyi és köztisztasági szabályok ellenőrzése, cholera-járvány idején a [...] hajóknak vesztegzár alá helyezése és fertőtlenítése tárgyában [...] kiadott [...] rendeletben foglalt rendszabályok pontos betartásának ellenőrzése és a vesztegzár alá utasított hajók felügyelet alatt tartása;*
- k) a folyam megfertőzésének, a partok és gátak megrongálása és ártalmas anyagokkal való bemocskolásának megakadályozása [...];*
- l) a Duna jegén való átkelés, valamint az erre ki nem jelölt partokon a hólerakásának megakadályozása [...];*
- m) a halászatról szóló [...] törvényczikk rendelkezéseinek [...] ellenőrzése [...];*

³⁶ 1896. évi 75/844 sz. B. M. rendelet: i. m. 64.

³⁷ 3291/fk.I. 97. sz. rendelet. In: Rédey–Laky: i. m. 99–100.

- n) a vízbeugrások vagy esések megakadályozása és a vízbeesettek vagy ugrottak kimentése;
 o) a székesfőváros területére engedélyezett [...] hajósüzletek nyilvántartása;
 p) a székesfőváros területére érkező vagy ismét távozó hajók nyilvántartása [...]”³⁸

Ezzel a feladatmeghatározással, túlmutatva az eredeti szándékon, tulajdonképpen a mai napig hatóan lefektették a vízirendészeti szervek alapfeladatait, amelyek bár egyre modernebb megfogalmazásban és jelentéstartalommal, de a kezdetektől napjainkig folyamatosan a feladatrendszer központi elemeit képezik.

A kapitányság szorosan együttműködött a m. kir. Vasúti és Hajózási Főfelügyelőséggel és leginkább a kereskedelmi révkapitányságokkal (DDSG, MFTR), mivel a nagy kikötők és a legtöbb hajó irányítását ők végezték.

A kapitánysággal kapcsolatban komoly fejlesztéseket irányoztak elő (pl. csavargőzősök beszerzése), amelyek azonban sajnos elmaradtak.³⁹ Az alapítás évében egy nyári árvíz állította próbatétel elé az állományt, de a rendőrök csónakok hiányában még vízre sem tudtak szállni.⁴⁰ Csak novemberben kaptak 4 darab csónakot, és ekkor kezdték el a személyzet betanítását.⁴¹ Az elmaradt fejlesztések nem könnyítették meg a kapitányság helyzetét. A vízből mentéshez sem eszköze, sem kiképzett állománya nem volt, sok rendőr még evezni sem tudott, továbbá a felszerelés messze nem érte el a szükséges szintet. Vízre csak az eseti jelleggel történő vízből mentések során szálltak. Néhány nehézkes, evezős faladikkal rendelkeztek, így sűrűn igénybe vették a hajók könnyű csónakjait, illetve a hajósok szakszerű segítségét.⁴² A kapitányságot sok kritika érte. A legáltalánosabb észrevétel az volt, hogy nem egy lokális szerve, hanem egy országos folyamrendészetre lenne szükség, emellett megfelelő, hajózásban jártas személyi állományra, továbbá korszerű vízi járművekre azért, hogy a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőségnek legyen egy megfelelő végrehajtó szerve. Példaként említettek más dunai államokat (pl. Románia), ahol már működő állami révkapitányságok voltak.⁴³ Arról, hogy ez nem valósult meg, természetesen nem a kapitányság tehetett.

A MONARCHIA FELBOMLÁSA ÉS A TANÁCSKÖZTÁRSASÁG RÖVID KORSZAKA (1918–1919)

1918. október végére felbomlott az Osztrák–Magyar Monarchia, és egykori területén nemzetállamok jelentették be megalakulásukat (Csehszlovákia, Horvátország). Magyarország is kivált a Monarchiából, és az őszirozsás forradalom történésein keresztül október 31-én hatalomra juttatta gróf Károlyi Mihály ellenkormányát, illetve az általa is alapított Magyar Nemzeti Tanácsot.⁴⁴

Október 31-én a budapesti rendőrség is nyomás alá került, hogy elfogadja-e a bekövetkezett társadalmi változásokat. *Az Est* című napilap 1918. október 31-i száma beszámol a rendőrség egyes kerületi egységeinek állásfoglalásáról. Ebből egy nagyon vegyes kép tárul elénk.

³⁸ 3291/fk.I. 97. sz. rendelet.

³⁹ A rendőrségi kvóta fölemelése. Pesti Napló, 1897. 01. 06., 7.; A budapesti kikötő-rendőrség. Budapesti Hírlap, 1897. 01. 09., 10.

⁴⁰ Budapest Fő- és Székesvárosi Állami Rendőrség 1897...: i. m. 74.

⁴¹ Czaga et al.: i. m. 278–279.

⁴² Országgyűlés. Hazánk, 1899. 03. 21., 9.; Országgyűlés. Budapesti Hírlap, 1901. 01. 17., 3–4.

⁴³ Folyamrendőrség. Budapesti Hírlap, 1905. 10. 29., 36.; Ki vigyáz a csónakokra? Pesti Napló, 1906. 03. 15., 12.

⁴⁴ Bús Fekete László: Katona forradalmárok. Szerzői kiadás, Budapest, 1918, 101.

Voltak kerületi kapitányságok, amelyek elsősorban támogatták a Nemzeti Tanácsot, volt, ahol meg sem jelentek, illetve hirtelen lebetegedett a tisztviselői kar. A dunai ker. kapitányság esetében azt olvashatjuk, hogy „a IV. kerületi dunai kapitányság még nem határozott”. Egyvalamiben azonban minden kapitányság egyetértett, aznap nem vették fel a munkát.⁴⁵

1918 novemberében a „népkormány” hadügyminisztériuma a dunai kapitányságot felkérte, hogy a megszűnt k.u.k. Hadügyminisztérium Zentrale Transportleitung nevű szerve helyett kezdje meg a Dunán közlekedő hajók fokozott ellenőrzését, mivel „a forradalom a Dunán úszó magyar, német és osztrák hajórakományok biztonságát is erősen megingatta”. Dr. Geguss Dániel államrendőrségi tanácsossal, a dunai kapitányság vezetőjével abban állapodtak meg, hogy a Dunán Dévény és Orsova között közlekedő hajókat átvizsgálják, és az esetleg található „rablott holmit” lefoglalják. A dunai kapitányságnak az ellenőrzés könnyebbé tétele végett a hadügyminisztérium két motoros csónakot bocsájtott a rendelkezésére. A motorcsónakokon rendőrök és csendőrök járőröztek a Dunán. Az új intézkedések következtében a dunai rendőrkapitányság a DGT Ferenc József nevű hajóján már az első ellenőrzések során „rengeteg löfegyvert és nagymennyiségű bort foglalt le”.⁴⁶

1919. március 21-én a hatalom átkerült a Magyarországi Szociáldemokrata Párt és a Kommunisták Magyarországi Pártja egyesülésével létrejött Magyarországi Szocialista Párt kezébe, és az államforma is átalakult, ún. tanácsköztársaság lett. A kormányhatalmat e párt megbízásából a Forradalmi Kormányzótanács vette át. A Belügyi Népbiztos 1. B. N. sz. rendeletével 1919. március 26-án felállították a Vörös Őrséget, ami a kommunista hatalom egyik, rendőrséget kiváltó rendfenntartó szervezete volt. Feladata: „1. §. A Magyar Tanácsköztársaság belső rendjének megalapozása és fenntartása.”⁴⁷ Április 9-én *Az Est* arról tudósított, hogy aznap délelőtt megtörtént a Vörös Őrség végleges megalakulása, és az első dandárba beosztott 15 század azonnal el is foglalta a beosztási körleteit, „[...] a 15-ös a dunai kapitányságon teljesít szolgálatot”. A kapitányságokon az egyes parancsnokok és politikai biztosok mellé egy-egy rendőri tanácsadót is beosztottak, és minden kerületbe kirendeltek egy politikai vádbiztost is.⁴⁸ A kommunista uralom 1919. augusztus 1-jén a kormányzótanács lemondásával véget ért. Helyét a Peidl-kormány vette át, amely már augusztus 3-án kiadta *A magyar népköztársaság kormányának 4. számú rendeletét* az Államrendőrség felállításáról.⁴⁹ Innen már egy új korszak következett a háborúban vesztes, megtépázott, majd a trianoni békediktátummal megalázott, mégis élni akaró Magyarország számára, amely újabb átalakulást eredményezett a folyamrendészet szervezeti felépítésében is.

BUDAPESTI ÁLLAMI RÉVKAPITÁNYSÁG (1919)

1919 őszén egy miniszterelnöki rendelettel a Kereskedelemügyi Minisztérium alárendeltségében működő m. kir. Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség végrehajtott szervezeteként, annak közvetlen alárendeltségében létrehozták a Budapesti Állami Révkapitányságot, hogy ellássa a szükséges folyamrendészeti feladatokat, ellenőrizze a Főfelügyelőség határozatainak

⁴⁵ Állást foglalnak a kerületek. *Az Est*, 1918. 10. 31., 4.

⁴⁶ Átvizsgálják a dunai hajókat. 8 Órai Ujság, 1918. 11. 08., 4.

⁴⁷ Tisza Miksa: Magyarország rendőrségének története. Haladás Nyomda Rt., Pécs, 1925, 283.

⁴⁸ A Vörös Őrség megkezdte a szolgálatot. *Az Est*, 1919. 04. 09., 6.

⁴⁹ Tisza: i. m. 292.

betartását, valamint fellépjen és eljárjon a vétkesekkel szemben.⁵⁰ A Budapesti Állami Révkapitányság már egy állami folyamrendészeti végrehajtó szerv volt, kellő felhatalmazással és szakmai tudással. A révkapitányság megalakulása az állami és egyéb hatóságoknak a folyamhajózást illető addigi hatáskörét nem érintette. A többi állami révkapitányság megalakítása a leendő új vízi államhatárok ellenőrzése miatt is szükségessé vált. Ehhez a Központi Szállításvezetőség szerveiként működő hajóállomás-parancsnokságokat szervezték át révkapitánysággá és látták el rendészeti feladatokkal. A révkapitányságok állománya volt haditengerészeti és oda vezényelt államrendőrségi személyzetből állt.⁵¹ Ez az állapot nem tartott sokáig, hiszen 1921 februárjában új rendelet született a folyamrendészet gyakorlásáról.⁵² A budapesti dunai kerületi kapitányság természetesen közben tovább működött, és bár helyi szervként végrehajtott folyamrendészeti feladatokat is, de a gyakorlatban inkább a rendőri szempontok érvényesültek.

MAGYAR KIRÁLYI FOLYAMŐRSÉG (1921)

Az első világháborút lezáró trianoni békediktátum szerint Magyarország haderejének rendkívüli csökkentésére kényszerült. A hadihajózás teljes korlátozását írták elő, de lehetőség nyílt a rendvédelmi célú fegyveres hajók birtoklására és üzemeltetésére. Wulff Olaf Richárd fregattkapitány a cs. és kir. Dunaflottilla utolsó parancsnoka javasolta, hogy a hadihajózást szervezzék át folyamrendészetté, így az nem tartozna a békeszerződésben rögzített fegyveres erőkhöz. Így rendészeti szervnek álcázva „megmenthetők” a korábbi Dunaflottilla maradványai, ugyanakkor ez annak a lehetőségét is megteremtette, hogy létrehozzanak egy országos folyamrendészeti szervet. Ezért elvették a folyamrendészeti hatáskört a törvényhatóságoktól és a megalakítandó Magyar Királyi Folyamőrségre testálták, majd a belügyminiszter alá rendelték a Budapesti Állami Révkapitányságot és a folyamőrség részévé tették, az időközben felállítandó többi révkapitánysággal együtt.⁵³ A új szervezet – a Dunaflottilla maradványaiból és a révkapitányságokból – 1921. március 1-jén alakult meg,⁵⁴ legális tevékenységét a vízirendészet alkotta, rejtett tevékenységét pedig a „dunai flottilla” működtetése képezte. Ezzel létrejött egy országos hatáskörű, vízirendészeti, katonailag szervezett fegyveres őrtestület, a Magyar Királyi Folyamőrség.⁵⁵ Bár a testületnek haderőrejtési célja is volt, a Folyamőrség mégsem lett kéttestű szervezet. A feladatokat és a hatásköröket a folyamőrség szervezeti szintjei között racionálisan osztották el.⁵⁶ A Nemzetgyűlés a folyamőrséget az 1922. évi XIV. törvénycikkkel iktatta be a magyar állam közigazgatási szervezetébe.⁵⁷

⁵⁰ 4.681/1919. M. E. számú rendelet, A budapesti magyar állami révkapitányság felállítása tárgyában. Közgazdasági Értesítő, 1919. 09. 25. 87.; A nem személyszállító géperezű és egyéb hajók menetrendjének bejelentése. Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja, 1920. 03. 11., 121–122.

⁵¹ Vedő: i. m. 282.

⁵² 1.053/1920. (II. 12.) M. E. rendelet a folyamrendészet gyakorlásáról. Belügyi Közlöny, 1921. 02. 20., 201.

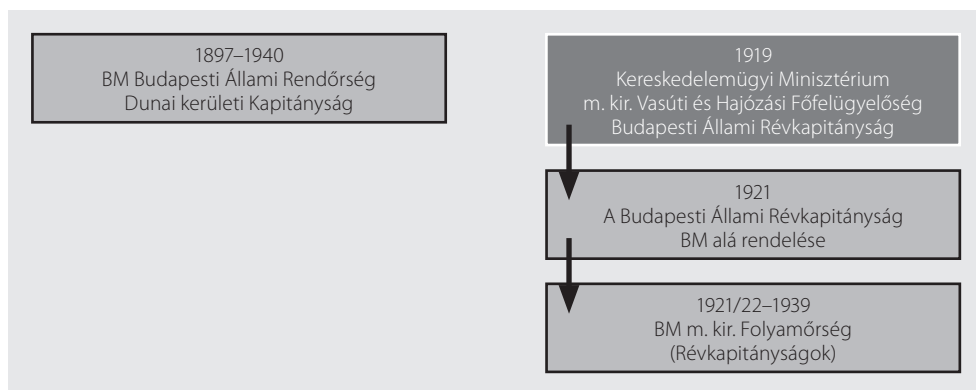
⁵³ 5.047/1919. M. E. számú rendelet. A rendőrség államosítása. Belügyi Közlöny, 1919. 10. 19., 1339–1350.; 1.053/1920. M. E. számú rendelet a folyamrendészet gyakorlásáról; 79.517/1921. BM számú rendelet. M. kir. révkapitányságok felállítása. Belügyi Közlöny, 1921. 09. 25., 1896.

⁵⁴ 1.053/1920. M. E. számú rendelet, i. m.

⁵⁵ A polgári magyar állam időszakában megkülönböztettek katonailag szervezett fegyveres őrtestületet (pl. csendőrség, folyamőrség) és polgári fegyveres őrtestületet (pl. rendőrség).

⁵⁶ Vedő: i. m. 282–283.

⁵⁷ 1922. évi XIV. törvénycikk a magyar királyi folyamőrség szervezéséről, létszámának, kiegészítési módjainak és felfegyverzésének megállapításáról. Budapesti Közlöny, 1922. 02. 26., 483–485.



2. ábra 1921 – M. kir. Folyamőrség

A törvény végrehajtási rendelete szerint a folyamőrség hatásköre Magyarország összes hajózható vizeire és azok partjaira kiterjedt, és feladatát a folyamrendészet körében felmerülő összes közbiztonsági és egyes meghatározott igazgatási rendészeti teendők ellátása képezte. Ilyen volt különösen a közbiztonság fenntartása, a csempészet és a kémkedés megakadályozása, a hajóforgalom ellenőrzése, a part és kikötőrendészet gyakorlása, továbbá a halászat, vízivadászat és fürdés ellenőrzése. Feladata volt továbbá mindazoknak a teendőknek az ellátása, amelyek a törvényekben és a rendeletekben szabályozva a folyamőrségre hárultak.⁵⁸

A folyamőrség legfőbb igazgatását a belügyminiszter látta el, az ő vezető végrehajtó szerve a folyamőrség vezérfelügyelője (Wulff Olaf Richárd altengernagy) volt. A másodfokú hatóság a budapesti székhelyű révfőkapitányság volt. Ennek alárendeltségében működtek a révkapitányságok mint elsőfokú hatóságok. A nagy területű révkapitányságok alárendeltségében révkirendeltségeket lehetett szervezni, melyek, ha folyamórtiszt vezette őket, akkor szintén elsőfokú hatósági jogkört láttak el, ha tiszthelyettes vezette, akkor hatósági jogkörük nem volt. Ezen kívül még parti (rév) őrségeket is lehetett állandó vagy ideiglenes jelleggel felállítani, de ezek hatósági jogokat nem gyakoroltak.

Belügyminiszter (a nevében eljáró folyamrendészeti osztályok)		<i>Harmadfokú hatóság</i>	
Révfőkapitányság		<i>Másodfokú hatóság</i>	
Rendészászólóalj	Hajótelep	Révkapitányságok (13)	<i>Elsőfokú hatóság</i>
		Révkirendeltségek (9)	<i>Elsőfokú hatóság vagy hatósági jogkör nélkül</i>
		Révőrségek	<i>Hatósági jogkör nélkül</i>

3. ábra Saját szerkesztésű ábra Parádi József: *A polgári magyar állam rendőrségei, 1867–1945, Rendvédelem-történeti Füzetek, XX. évf. (2011) 23. sz., IV. sz. melléklet felhasználásával*

⁵⁸ 122.295/1922. VI/d. számú BM rendelet az 1922. évi XIV. (folyamőrségi) törvény végrehajtása tárgyában. Budapesti Közlöny, 1922. 07. 30., 3.

A folyamórség személyzetének kiegészítése, a törvény alapján kizárólag önkéntes jelentkezés alapján történhetett. A folyamórségi (végrehajtó, karhatalmi) személyzet 96 tisztból (tisztviselőből), illetve 1524 altisztból és folyamórból állt. Ezek közül a tisztek (tisztviselők) és 840 altiszt és folyamór volt egyenruha- és fegyverviselésre jogosult, 684 pedig csak egyenruhát viselhetett. A segédszemélyzet (a központi igazgatási, révkapitánysági, műszaki, számfejtő és kezelő személyzet, továbbá az ideiglenesen alkalmazott mesteremberek és szolgaszemélyzet) létszáma akkor 1800 fő volt.⁵⁹

A folyamórség felállításával összefüggésben 1923-ban újabb, a hajózás ellenőrzéséről szóló és a folyamrendészetet szabályozó rendeletek jelentek meg, amelyek részletesen szabályozták a folyamrendészet fogalmát, az annak gyakorlását végző szervezetet, valamint a hajóellenőrzések szabályait. A rendeleti meghatározás szerint a folyamrendészet „*magában foglalja a jövedéki szolgálat kivételével mindazon teendőket, amelyek az ország hajózható vizein a fennálló törvényes szabályok érvényesítését, a rend fenntartását, valamint a közlekedés akadálytalan lebonyolítását biztosítják*”. A folyamrendészetre vonatkozó rendeleteket a belügyminiszter hozta és hajtatta végre. Fontos szabály volt, hogy a folyamrendészeti ügyek elintézése előtt meg kellett hallgatni a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség szakvéleményét. Folyamrendészeti hatóságnak a belügyminiszter, a révfőkapitányság, illetve a révkapitányságok számítottak. E hatóságok végrehajtó szervei, a hatósági jogkörrel fel nem ruházott révkirendeltségek és a parti révőrségek voltak. A folyamrendészeti hatóságok végrehajtó karhatalmi szerve a beosztott m. kir. folyamórség volt.⁶⁰

A kiadott rendeletek értelmében a hajózási forgalom ellenőrzését közigazgatási, közbiztonsági államrendészeti, folyamrendészeti, hajózási, forgalmi és kikötőrendészeti, továbbá közegészségügyi és állategészségügyi szempontból a rendészeti szervek és a révkapitányságok gyakorolták. A m. kir. vámigazgatás közegei ún. „vámjövedéki szempontból”, míg a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség hajózási, forgalmi, műszaki és üzemi biztonsági szempontból végezték az ellenőrzést. A külföldről érkező vagy oda induló hajókat rendészeti és vámjövedéki szempontból ellenőrizték. Az ellenőrzést a hajónak a kikötőben tartózkodása alatt, illetve menet közben a megfelelő hajókísérettel hajtották végre.⁶¹ A vízi határátkelőhelyeken a határon átkelő személyforgalmat a Magyar Királyi Folyamórség felügyelte. A vízi határforgalomban az útlevél- és vízumkezelés is a testület feladatát alkotta.⁶² 1923-ban határállomás a Dunán Gönyűn, Szobon és Mohácson, a Tiszán Szegeden volt. A személyhajókon indulás előtt 4 órával volt a hajóvizsgálat, majd a hajókat indulásig őrizték a kikötőkben. Az utasok 2 órával a hajó indulása előtt szállhattak be a hajóra, ahol útlevél- és vámvizsgálaton estek át. Az áruszállító vízi járművek ellenőrzése hasonlóképpen zajlott le. A hajóforgalom ellenőrzéséről kiadott rendelet meghatározta az átmenő forgalom (tranzit) fogalmát is, és szabályozta annak ellenőrzését. Ennek értelmében: „*Vízi járművek, utasok és áruk átmeneti forgalma a Duna nemzetközinek nyilvánított egész vízhalmozatán a teljes egyenlőség alapján minden lobogó részére szabad és nyitva áll [...] Átmenőnek olyan vízi járművet kell tekinteni, mely Magyarország területén kereskedelmi tevékenységet nem fejt ki...*”⁶³

⁵⁹ Uo.

⁶⁰ 8.270/1923. M. E. számú rendelet. A folyamrendészet gyakorlásáról és a m. kir. folyamórség szervezéséről, létszáma kiegészítési módjainak és felfegyverzésének megállapításáról szóló 1922:XIV. t.-cikk végrehajtása.

⁶¹ 1.862/1023. M. E. számú rendelet. A hajóforgalom ellenőrzése.

⁶² Som Krisztián: A Magyar Királyi Folyamórség (határ)átléptető-bélyegzői. Rendvédelem-történeti Füzetek, 16. évf. 2009/19., 100–104.

⁶³ 1.862/1023. M.E. számú rendelet, i. m.

E szabályok megalkotásával a m. kir. Folyamórség mint általános folyamrendészeti szerv elfoglalta helyét a magyar közigazgatásban.

Budapesten 1921-től párhuzamosan működött a rendőrség dunai kerületi kapitánysága és a Folyamórség budapesti révkapitánysága. Dr. Marinovich Jenő főkapitány 1923-ban még azt nyilatkozta egy fővárosi bizottsági ülésen, hogy a vízen a folyamórség, a parton a dunai kapitányság végzi a felügyeletet.⁶⁴ Ez a helyzet csak 1926-ban, a mentőőrség felállításával változott meg.

A DUNAI MENTŐŐRSÉG FELÁLLÍTÁSA (1926)

A dunai öngyilkosságok már a 19. század utolsó harmadától komoly gondot jelentettek. A közegészségügy rendezéséről szóló 1876. évi XIV. törvénycikk pontosan szabályozta a segítségnyújtás kötelezettségét.⁶⁵ Így már 1877-ben felmerült, hogy az államnak intézményesített módon kellene fellépnie a Dunába ugró öngyilkosjelöltek miatt: „*őrcsónakokat kellene éjjel-nappal ott tartani [a Lánchídnál és a Margit hídnál] a kétségbeesettek megmentésére.*”⁶⁶ A helyzet azonban 1890-re sem javult, volt olyan hét, amikor Budapesten tizenegyen fulladtak a Dunába öngyilkosság miatt.⁶⁷



4. ábra 1926–1939 – A Budapesten párhuzamosan működő Dunai kerületi Kapitányság és Folyamórség

A törvényi kötelezettség ellenére 1926-ig a mentés szervezetlenül történt, ad hoc jelleggel. Ennek ellenére a dunai ker. kapitányság felállítása óta, szinte minden nap kimentett egy embert a Dunából.⁶⁸ Azonban a kapitányságnak még az 1920-as évek elején is csak két hiányosan felszerelt ladik állt a rendelkezésére, ráadásul a rendőrök több mint a fele úszni sem tudott. A fővárosi öngyilkossági ráta 1921-től 1926-ig tartó növekedésével a Dunába ugrók problémája egyre súlyosabbá vált, miközben csak tizenöt–huszonöt százalékukat sikerült kimenteni.⁶⁹ „*A szabályozás előtt Budapesten évenként 200–300 dunai öngyilkosjelölt közül*

⁶⁴ A közigazgatás bizottsági ülése. Fővárosi Közlöny, 1923. 07. 13., 1725.

⁶⁵ 1876. évi XIV. törvénycikk a közegészségügy rendezéséről, V. fej. 39–42. §. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=87600014.TVI&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D43> (Letöltés időpontja: 2023. 04. 03.)

⁶⁶ Fővárosi hírek. Fővárosi Lapok, 1877. 07. 08., 750.

⁶⁷ Szomoru statisztika. Pesti Hírlap, 1890. 07. 24., 6.

⁶⁸ Életmentés a Dunán. Budapesti Hírlap, 1902. 06. 10., 7.

⁶⁹ Gáspár Balázs: „Veszendő lelkek halásza” – A dunai mentőállomások rövid története (1926–1944). Napi Történelmi Forrás, 2018. 03. 28. https://ntf.hu/index.php/2018/03/28/veszendo_lelkek_halaszai_a_dunai_mentoallomasok_rovid_tortenete_1926_1944/ (Letöltés időpontja: 2023. 04. 03.)

csak 20 százalék volt megmenthető és egy évvel a szervezés megkezdése után a 137-re leapadt öngyilkos közül 126 egyént, vagyis mintegy 92 százalékot sikerült az életnek megmenteni.”⁷⁰

1926-ban „[a] Mentők, a Balatoni Szövetség, a Dunai Kapitányság és a Folyamörség leiratot kaptak a belügyminisztertől, melyben a miniszter értesíti az érdekelteket, hogy [...] arra az elhatározásra juttatták, hogy a vízbőlmentést személyesen, országosan megszervezze. Karátsonyi Jenő és dr. Körmöczi Emil igazgató járt a miniszternél a memorandummal, amit Gegus Dániel főtanácsos dunai kerületi kapitánnyal együtt szerkesztettek.”⁷¹

A memorandum eredménnyel járt, mert ezt követően jelent meg a belügyminiszteri körrendelet a vízből mentés szervezéséről. A sajtó különösen pozitívan méltatta a rendelet megjelenését, amely „helyes érzékkel oldotta meg az évtizedek óta húzóódó problémát”.⁷²

A rendelet mai szemmel nézve is modern felfogásban, a megelőzés fontosságát szem előtt tartva határozta meg a vízből mentés fogalmát, és kellően széles hatósági körhöz szól, megalapozva ezzel a végrehajtás teljességét: „A vízi mentőszolgálat, amely a tulajdonképpeni vízből mentésen és segélynyújtáson kívül a baleseteket megelőző tevékenységet is magában foglalja, a rendőrhatalóságok felügyelete alatt a közbiztonsági szervek (m. kir. folyamörség, m. kir. csendörség és m. kir. állami rendörség) feladatkörébe tartozik [...]”⁷³

Rakovszky Iván belügyminiszter támogatásával a dunai kapitányság felügyelője, Bosnyákovits Károly tervezetet készített a dunai mentőörség felállításáról és megszervezéséről. Eleinte kérdés volt, hogy a folyamörség vagy a dunai kapitányság működtesse a megalakítandó mentőörséget,⁷⁴ végül, feltehetően a főváros anyagi közreműködésének⁷⁵ nyomós ténye miatt is, működtetését az utóbbi szervezetre bízták.⁷⁶ Így az állam és a főváros közös költségviselésével, a Budapesti Önkéntes Mentőegyesület (BÖME), a dunai ker. kapitányság és a Vöröskereszt együttműködésével, Bosnyákovits parancsnoksága alatt, 1926. augusztus 31-én a dunai mentőörség megkezdte működését, elsősorban az öngyilkosok, de bármely okból a Dunába kerülő személyek kimentésére. Tagjai a dunai kapitányság rendőrei voltak, kellően felkészítve elsősegélynyújtásból és újraélesztésből.⁷⁷ A személyzetet az állam, a csónakokat, az állomást és a hozzájuk tartozó felszerelést a főváros biztosította, az orvosi ellátást dr. Körmöczi Emil egészségügyi főtanácsos, a BÖME igazgató-főorvosa szervezte meg. Egy-egy állomáson három rendőr posztolt, és nemcsak az öngyilkosjelölteket figyelték, hanem a dunai csónakázást és az úszókat is felügyelték. 1926-ban harminchat vízbe ugrottból harminckettőt mentettek meg.

1927 augusztusában már három csónakház és nyolc csónak volt a Dunán. A hajók állomáshelyei elsősorban a hidak voltak, és volt egy folyamatosan „cirkáló hajó”, a *Rakovszky Iván*. 1929-ben négy motorcsónak és öt segédmotoros ladik állt az örség rendelkezésére,

⁷⁰ Hogy lehet megmenteni az öngyilkosjelölteket. Friss Ujság, 1928. 04. 24., 2.

⁷¹ Rakovszky Iván személyesen szervezi meg országszerte a vízbőlmentést. Az Est, 1926. 05. 28., 13.

⁷² Életmentő állomásokat szervez a belügyminisztérium a Balatonon, viharálló motorcsónakokkal. Uj Nemzedék, 1926. 08. 01., 3.

⁷³ 155.600/1926. B. M. számú körrendelet. A vízbőlmentés szervezése. Belügyi Közlöny, 1926. 06. 27., 451–453.

⁷⁴ A fürdő- és csónakbalesetek megakadályozására új tervezetet dolgoz ki a rendörség és folyamörség. 8 Órai Ujság, 1925. 06. 07., 7.; Mentőakció a Duna partjain az öngyilkosságok megakadályozására. 8 Órai Ujság, 1926. 06. 19., 2.; Újból rendezik a vízből való kimentés ügyét. A Rend, 1926. 04. 24., 5.; Megreformálják a dunai életmentést. Magyarország, 1926. 04. 24., 9.

⁷⁵ A székesfőváros közigazgatása az 1934. évben. Statisztikai Közlemények, 78. kötet, 2. szám. Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala, Budapest, 1937, 517–518.

⁷⁶ A budapesti rendörség dunai motoros mentőörsége. A Rend, 1926. 09. 25., 7.

⁷⁷ Végre megszervezik a dunai életmentést. Friss Ujság, 1926. 07. 14., 6.

de ezek egy része használhatatlanná vált, így 1930 áprilisában négy új mentőmotorcsónakot kaptak az örök, augusztusban pedig egy új mentőállomás is létesült a csepeli hídfőnél.⁷⁸ 1931-től már megjelentek azok a „cirkáló” hajók is, amelyek nem csak kifejezetten mentési feladatokat végeztek a területen. „A dunai mentőcsónakokat a rendészeti eljárásoknál is használhatja a rendőrség.”⁷⁹ 1935-ben a legénység huszonnyolc rendőrből, két altisztből és három tisztből állt, és négy beépített, illetve kilenc farmotoros hajóval végezte a mentést. A főváros 1934-től csökkentette az őrség támogatását, ami a sikeres mentések számának csökkenéséhez vezetett. A dunai rendőrség ezért sürgős segínyt kért a csónakok egy részének megviselt állapota miatt.⁸⁰ 1936-ra rendeződtek a csónakproblémák,⁸¹ a beszámolóik szerint ekkor tizennégy korszerűen felszerelt motorcsónak segítette a rendőrség munkáját, és természetesen az 1937-ben átadott Horthy Miklós-hídhöz is került egy állomás.⁸² 1936-ban telefonokkal látták el a mentőállomásokat.⁸³ 1936 nyarán egy „riasztó központot” is létrehozta.⁸⁴ A sikeres mentések aránya minden évben 95% felett volt. Egy 1942-es összesítés szerint az alapítás évétől kezdve 2948 öngyilkosjelöltből 2804-et (95,1%) mentettek meg, ez jól mutatja az intézmény eredményességét. A legtöbb öngyilkosjelöltet (186 fő) Horváth József főtörzsőrmester mentette ki.⁸⁵

A rendőrség 1931-ben történt átszervezésével és racionalizálásával összefüggésben 1932-ben fontolóra vették a dunai kerületi kapitányság megszüntetését.⁸⁶ Megmentésére összefogtak az evezős klubok, egyesületek, mivel a kapitányság szerepe a mentőőrség alapítása (1926) és a motorcsónakos járőrök megjelenése (1931) óta jelentősen megnövekedett, ezért a gyorsan fejlődő vízi élet megkívánta, sőt egyre fontosabbá tette jelenlétét a Dunán.⁸⁷ A fellépésnek köszönhetően a kapitányságot akkor nem szüntették meg, sőt 1937–1938-ban megünnepelhetette fennállásának 40. és az 1908-ban dr. Boda Dezső budapesti főkapitány által a kapitányságon felállított „gyermekbíróság” működésének 30. évfordulóját.⁸⁸

A folyamrendészeti feladatok ellátását 1897 óta az első ilyen jellegű, bár nem kifejezetten folyamrendészeti szerv, a budapesti rendőrség dunai kerületi kapitánysága végezte a Duna

⁷⁸ Gáspár: i. m.

⁷⁹ A dunai mentőcsónakokat a rendészeti eljárásoknál is használhatja a rendőrség. Népszava, 1931. 07. 23., 11.

⁸⁰ Tönkrementek a dunai mentőőrség motorosai. Friss Ujság, 1935. 11. 21., 5.

⁸¹ Új motorcsónakokat kapott a dunai mentőőrség. Magyarság, 1936. 01. 12., 17.

⁸² Gáspár: i. m.

⁸³ Végre telefont kaptak a dunai mentőőrségek. Pesti Napló, 1936. 08. 07., 2.

⁸⁴ Vízbőlmentési „riasztó” központot állítanak fel. Budapesti Hírlap, 1936. 06. 24., 10.; A „riasztó központ” premierje. Nemzeti Ujság, 1936. 10. 18., 2.

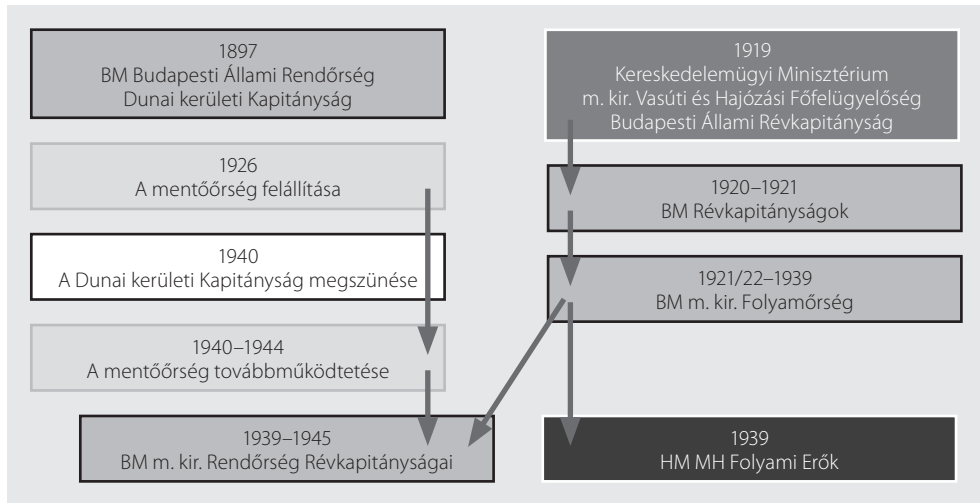
⁸⁵ Munkában a „vizek rendőrei”. Pesti Hírlap, 1942. 08. 19. 4.; 1926-ban a dunai kerületi kapitányság vezetőjének nyilatkozata szerint „ma egy hulláért 125.000 koronát, élve kifogottért 375.000 koronát fizetünk”. Később is jutalmazták a mentéseket, illetve a holttestek kiemelését: „1927-ben egy megmentett ember húsz, egy halott tíz pengőt ért”. A bravúros mentéseknél esetenként 24-40 pengő közötti összeget lehetett kapni. Az élet ára. Az Est, 1926. 04. 01., 9.; Gáspár: i. m.

⁸⁶ Meg akarják szüntetni a dunai kapitányságot? Az Est, 1932. 07. 03., 13.; Áthelyeztek egész sereg rendőrtisztet és tisztviselőt. Magyarország, 1932. 10. 16., 1.; Megszüntetik a dunai rendőrkapitányságot. Magyarság, 1932. 03. 11., 2.; Megszüntetik a dunai kapitányságot. Ujság, 1932. 03. 22., 2.

⁸⁷ Meg akarják szüntetni a dunai kapitányságot. Pesti Hírlap: i. m. 16.; Vándorevezősök a dunai mentésért. Ujság, 1934. 05. 13., 16.

⁸⁸ Harmincéves a gyermekrendőrbíróság. A dunai rendőrkapitányság kettős ünnepi évfordulója. Nemzeti Ujság, 1937. 02. 20., 7.

budapesti szakaszán, majd később folyamatosan bővülve, a Duna fővárosi szakaszához közvetlenül kapcsolódó vízterületeken. 1921-ben megszületett az első országos hatáskörű folyamrendészeti szerv, a m. kir. Folyamórség, az 1919-ben felállított révkapitányságok és a volt cs. és kir. Dunaflottilla maradványainak egybeolvasztásával. 1939-ben jelentős változás állt be az addig, legalábbis Budapesten, párhuzamosan működő két szervezet életében és további sorsában. A tanulmány következő része ezt a korszakot fogja bemutatni napjainkig.



5. ábra 1897–1939 – A Dunai vízi (folyam) rendészet

FELHASZNÁLT IRODALOM

Jogsabályok

- 122.295/1922. VI/d. számú BM rendelet az 1922. évi XIV. (folyamórségi) törvény végrehajtása tárgyában. Budapesti Közlöny, 1922. 07. 30.
- 155.600/1926. BM számú körrendelet. A vízbőlmentés szervezése. Belügyi Közlöny, 1926. 06. 27.
- 1.053/1920. M. E. számú rendelet a folyamrendészet gyakorlásáról. Belügyi Közlöny, 1921. 02. 20.
- 1.862/1923. M. E. számú rendelet. A hajóforgalom ellenőrzése.
- 1872. évi XXXVI. törvénycikk Buda-Pest fővárosi törvényhatóság alakításáról és rendezéséről.
- 1876. évi XIV. törvénycikk a közegészségügy rendezéséről. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=87600014.TVI&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D43>
- 1878. évi V. törvénycikk a magyar büntetőtörvénykönyv a büntettekéről és vétségekről.
- 1885. évi XXIII. törvénycikk a vízjogról.
- 1895. évi IV. törvénycikk az 1895. évi állami költségvetésről.
- 1896. évi 75/844 sz. B. M. r. a dunai kerületi kapitányság megalakításáról. A Budapest Fő- és Székesvárosi Állami Rendőrség 1897. évi működése. Rózsa Kálmán És Neje Könyvnyomdája, Budapest, 1898.
- 1922. évi XIV. törvénycikk a magyar királyi folyamórség szervezéséről, létszámának, kiegészítési módjainak és felfegyverzésének megállapításáról. Budapesti Közlöny, 1922. 02. 26.

- 29.839/fk.I. 97. sz. rendelet. In: Rédey Miklós – Laky Imre (szerk.): Rendőrségi lexicon. Stephaneum, Budapest, 1903.
- 2362/1869. (IV. 21.) K. K. M. körrendelet. Ideiglenes utasítás a hajózási jog gyakorlásáról. Magyarországi Rendeletek Tára, 1869. Ráth Mór, 1870.
- 3291/fk.I. 97. sz. rendelet. A Budapest Fő- és Székesvárosi Állami Rendőrség 1897. évi működése. Rózsa Kálmán És Neje Könyvnyomdája, Budapest, 1898.
- 39.507/1885. (XII. 31.) K. K. M. rendelet a vontató utak és a szabad kikötés tárgyában. Magyarországi Rendeletek Tára, 1885. Nágel Ottó Bizománya, 1886, 2295–2303.
- 4.681/1919. M. E. számú rendelet, A budapesti magyar állami révkapitányság felállítása tárgyában. Közgazdasági Értesítő, 1919. 09. 25.
- 5.047/1919. M. E. számú rendelet. A rendőrség államosítása. Belügyi Közlöny, 1919. 10. 19., 1339–1350.
- 79.517/1921. B. M. számú rendelet. M. kir. révkapitányságok felállítása. Belügyi Közlöny, 1921. 09. 25., 1896.
- 8.270/1923. M. E. számú rendelet. A folyamrendészet gyakorlásáról és a m. kir. folyamország szervezéséről, létszáma kiegészítési módjainak és felfegyverzésének megállapításáról szóló 1922:XIV. t.-cikk végrehajtása.
- Ideiglenes utasítás az 1868. évi szeptember 1-én életbeléptetett magy. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség hatáskörét illetőleg. Budapesti Közlöny, 1868. 11. 24.
- Kereskedelemügyi m. kir. minister. 40.812 szám. Utasítás a m. kir. államvasutak révkapitánysága számára. Vasuti és Közlekedési Közlöny, 1890. 08. 31., 1037–1039.
- Kereskedelemügyi m. kir. minister 40.812/1890 szám. Utasítás a m. kir. államvasutak külső hajózási szolgálatának vezetésére. Vasuti és Közlekedési Közlöny, 1890. 08. 20., 994–995.

Egyéb források

- A Budapest Fő- és Székesvárosi Állami Rendőrség 1897. évi működése. *Rózsa Kálmán És Neje Könyvnyomdája*, Budapest, 1898.
- A budapesti kikötő-rendőrség. Budapesti Hírlap, 1897. 01. 09.
- A budapesti rendőrség dunai motoros mentőőrsége. *A Rend*, 1926. 09. 25.
- A dunai mentőcsónakokat a rendészeti eljárásoknál is használhatja a rendőrség. *Népszava*, 1931. 07. 23.
- A fürdő- és csónakbalesetek megakadályozására új tervezetet dolgoz ki a rendőrség és folyamország. *8 Órai Ujság*, 1925. 06. 07.
- A kereskedelemügyi m. kir. ministerium 1896. évi költségvetése. *Vasuti és Közlekedési Közlöny*, 1895. 11. 10.
- A közigazgatás bizottsági ülése. Fővárosi Közlöny, 1923. 07. 13.
- *Állást foglalnak a kerületek*. *Az Est*, 1918. 10. 31.
- A magyar királyi államvasutak hajózási üzemének átadása. *Vasuti és Közlekedési Közlöny*, 1895. 05. 29.
- A nem személyszállító géperezű és egyéb hajók menetrendjének bejelentése. *Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja*, 1920. 03. 11.
- A nemzet gyászja. *Pesti Napló*, 1876. 02. 09.
- A rendőrségi kvóta fölemelése. *Pesti Napló*, 1897. 01. 06.
- A „riasztó központ” premierje. *Nemzeti Ujság*, 1936. 10. 18.
- A székesfőváros közigazgatása az 1934. évben. *Statisztikai Közlemények*, 78. kötet, 2. szám. Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala, Budapest, 1937.

- *Áthelyeztek egész sereg rendőrtisztet és tisztviselőt.* Magyarország, 1932. 10. 16.
- *Átvizsgálják a dunai hajókat.* 8 Órai Ujság, 1918. 11. 08.
- A Vörös Örség megkezdte a szolgálatot. Az Est, 1919. 04. 09.
- Az élet ára. Az Est, 1926. 04. 01.
- Budapest áruforgalma 1893-ban. Vasuti és Közlekedési Közlöny, 1894. 06. 24.
- Bús Fekete László: *Katona forradalmárok.* Szerzői kiadás, Budapest, 1918.
- Christján László: *Rendészeti szervek.* In: Jakab András – Fekete Balázs (szerk.): *Internetes Jogtudományi Enciklopédia (Alkotmányjog rovat).* Bevezetés. <http://ijoten.hu/szocikk/rendeszeti-szervek>
- Czaga Viktória – Horváth J. András – Jancsó Éva – Kollár Nóra – Rácz Lajos – Steiner Endre – Répásiné Trabach Katalin – Tóth Éva: *A fővárosi rendőrség története (1914-ig).* Budapesti Rendőrfőkapitányság, Budapest, 1995.
- Csonkaréti Károly – Benczúr László: *Haditengerészek és folyamőrök a Dunán, 1870–1945.* Zrínyi Kiadó, Budapest, 1991.
- „Duna” címszó. A Pallas nagy lexikona. V. kötet. Pallas Irodalmi és Nyomdai Részvénytársaság, Budapest, 1893.
- *Életmentés a Dunán.* Budapesti Hírlap, 1902. 06. 10.
- *Életmentő állomásokat szervez a belügyminisztérium a Balatonon, viharálló motorcsónakokkal.* Uj Nemzedék, 1926. 08. 01.
- Folyamrendőrség. Budapesti Hírlap, 1905. 10. 29.
- Fővárosi hírek. Fővárosi Lapok, 1877. 07. 08.
- Gáspár Balázs: *„Veszendő lelkek halászhajói” – A dunai mentőállomások rövid története (1926–1944).* Napi Történelmi Forrás, 2018. 03. 28. https://ntf.hu/index.php/2018/03/28/veszendo_lelkek_halaszai_a_dunai_mentoallomasok_rovid_tortenete_1926_1944/
- Hajózási szakosztály szervezése a m. kir. államvasutak igazgatóságánál. Vasuti és Közlekedési Közlöny, 1890. 04. 02.
- Harmincéves a gyermekrendőrbíróság. A dunai rendőrkapitányság kettős ünnepi évfordulója. Nemzeti Ujság, 1937. 02. 20.
- Hogy lehet megmenteni az öngyilkosjelölteket. Friss Ujság, 1928. 04. 24.
- Ki vigyáz a csónakokra? Pesti Napló, 1906. 03. 15.
- Kmety Károly: *A magyar közigazgatási jog kézikönyve.* Politzer-féle Könyvkiadóvállalat, Budapest, 1907.
- Különfélék. A Hon, 1875. 04. 13.
- Különfélék. Pesti Napló, 1868. 05. 27.
- Különfélék. Pesti Napló, 1868. 08. 28.
- Különfélék. Pesti Napló, 1868. 11. 22.
- Meg akarják szüntetni a dunai kapitányságot? Az Est, 1932. 07. 03.
- Meg akarják szüntetni a dunai kapitányságot. Pesti Hírlap, 1932. 07. 29.
- Megreformálják a dunai életmentést. Magyarország, 1926. 04. 24.
- Megszüntetik a dunai kapitányságot. Ujság, 1932. 03. 22.
- Megszüntetik a dunai rendőrkapitányságot. Magyarország, 1932. 03. 11.
- Mentőakció a Duna partjain az öngyilkosságok megakadályozására. 8 Órai Ujság, 1926. 06. 19.
- Munkában a „vizek rendőrei”. Pesti Hírlap, 1942. 08. 19.
- Országgyűlés. Budapesti Hírlap, 1901. 01. 17.
- Országgyűlés. Hazánk, 1899. 03. 21.
- Parádi József: *A polgári magyar állam rendőrségei, 1867–1945.* Rendvédelem-történeti Füzetek, XX. évf. 2011/23., IV. sz. melléklet.

- Partkapitányi hivatal Budapesten. Pesti Hírlap, 1894. 10. 13.
- Pest város partkapitánysága. Herédi Attila (BFL) előadása. Rendőrmúzeum, 2022. 05. 19.
- Rakovszky Iván személyesen szervezi meg országszerte a vízbőlmentést. Az Est, 1926. 05. 28.
- Rövid hírek. Fővárosi Lapok, 1893. 10. 27.
- Som Krisztián: *A Magyar Királyi Folyamőrség (határ)átléptető-bélyegzői*. Rendvédelem-történeti Füzetek, 16. évf. 2009/19., 100–104.
- Szabályrendelet a fővárosi dunafürdők és uszodák számára. Fővárosi Közlöny, 1892. 03. 01.
- Szentkláray Jenő: *A dunai hajóhadak története*. M. Tud. Akadémia Történelmi Bizottsága, Budapest, 1885.
- Szomoru statisztika. Pesti Hírlap, 1890. 07. 24.
- Tisza Miksa: *Magyarország rendőrségének története*. Haladás Nyomda Rt., Pécs, 1925.
- Tönkrementek a dunai mentőőrség motorosai. Friss Ujság, 1935. 11. 21.
- Tusnádi Élthes Gyula: *A kihágások és felsőbírósi határozatok. II. kötet*. Stádium Sajtóvállalat Rt., Budapest, 1931.
- Ujból rendezik a vízből való kimentés ügyét. A Rend, 1926. 04. 24.
- Uj kerületi rendőrkapitány. Pesti Hírlap, 1895. 10. 23.
- Uj motorcsónakokat kapott a dunai mentőőrség. Magyarság, 1936. 01. 12.
- Vándorevezősök a dunai mentésért. Ujság, 1934. 05. 13.
- Vécsey Leó: *Pest város rendőrsége a 70-es években*. Magyar Rendőr, 1936. 03. 01.
- Vedó Attila: *A magyar vízirendészet szervezetrendszerének fejlődéstörténete 1945 előtt*. In: Csaba Zágón – Szabó Andrea (szerk.): *Közös kihívások – egykor és most*. Magyar Rendészettudományi Társaság Vám- és Pénzügyőr Tagozata, 2020, 275–291. DOI: 10.37372/mrtvtpt.2020.1.15
- Végre megszervezik a dunai életmentést. Friss Ujság, 1926. 07. 14.
- Végre telefont kaptak a dunai mentőőrségek. Pesti Napló, 1936. 08. 07.
- Visszapillantás Pestváros 1870-ben végzett közigazgatási míveleteire. Bolond Miska, 1871. 03. 19.
- Vízbőlmentési „riasztó” központot állítanak fel. Budapesti Hírlap, 1936. 06. 24.