

VI. MÚHELY

(Rovatvezető: PARÁDI József)

BEBESI Zoltán

A balatoni vízi csendőrség

ORCID : <https://orcid.org/0000-0003-2770-2494>

DOI: 10.31628/RTHXXII.2013.39-40-41-42N.193-197p

A Balaton kedvező fekvése miatt már a dualizmus időszakában, majd az 1930-as évektől különösen kedvelt pihenő helynek számított főként a nyári időszakban. Látogatottsága évről évre nőtt, ezért elengedhetetlenné vált az is, hogy a közrendet és közbiztonságot arra kijelölt csendőr egységek tartsák fenn.

Fürdősi idényben a székesfehérvári és budapesti csendőr kerületekből vezényeltek a feladat ellátására alkalmas személyeket, és így úgynevezett fürdőkülönítményt állítottak fel.

A fürdőkülönítmény feladata volt: fürdőtelepek közbiztonsági szempontból való felügyelete, kabinlopások megakadályozása, biztosítani kellett azt is, hogy a vendégek egészségápolását, pihenését, üdülését a törvényes keretek között senki és semmi ne háborgassa, felvilágosítás adás (idegen nyelven is), a csendőrök kiválasztásánál nagy hangsúlyt fektettek arra, hogy idegen nyelvet beszélők is legyenek az állományban. Abban az esetben, ha valamelyik csendőr nem beszélt idegen nyelvet, akkor a nála lévő több idegen nyelvet tartalmazó könyvecske segítségével adta meg a választ, fontos volt továbbá, hogy a strandolók között szigorúan tilos volt a portyázás.

A fürdőkülönítményekbe vezényelt csendőrök a szolgálatukat kiemenő ruhában, tollas kalappal, fehér kesztyűvel látták el. Felszerelésük 9 mm-es pisztoly, kard és jelsípzsínórral ellátott síp volt. Hatáskörük csak a kisebb jelentőségű ügyek nyomozására terjedt ki. A nagyobb bűncselekményekkel kapcsolatos teendők a területileg illetékes őrs feladatai közé tartoztak.

Az évek előrehaladtával mind jobban világossá vált, hogy a Balatonon állandó jelleggel vízi csendőr őrsöt, illetve őrsöket kell létrehozni.

1938. júniusában kezdte meg működését a balatoni viharjelző szolgálat rakétás-jelzőgombos viharjelzéssel. A viharjelzés bevezetése nagyban befolyásolta a fürdőrendészeti és vízi közlekedési szabályokat. Mivel ebben az időben a Balaton már közkedvelt pihenési hely volt a magyar és a külföldi állampolgárok számára is, melynek köszönhetően megnövekedett fürdőzők, valamint a vízen közlekedő vízi járművek száma is.

A fűrdőkülönítmények hiányossága volt, hogy géperővel meghajtott hajóval nem rendelkeztek és így a viharjelzésből adódó feladatokat a vízzen nem tudták végrehajtani. Ide tartozott a vízi mentés, valamint a közforgalmú és magán hajók ellenőrzése stb. Ezek a teendők döntően befolyásolták a vízi csendőrség létrehozását.

A kiképzés elméleti részéhez tartozott:

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

A gyakorlati képzés a Dunán, majd a Balatonon történt, evezős, vitorlás és motorcsónak vezetéséből. A gyakorlati oktatást a folyamőr és a csendőrtisztek végezték.

A gyakorlati képzés a Dunán, majd a Balatonon valósult meg, amely evezős, vitorlás és motorcsónak vezetését is magába foglalta. A gyakorlati oktatást folyamőr és a csendőr tisztek végezték.¹

A csendőrségi közlöny 23. számában megjelent hír, mely szerint 1942. VI. 5-vel Siófokon vízi csendőr őrsöt állítottak fel. Az őrs parancsnoka DICSŐ Mihály cső. ftórm. volt.

DICSŐ Mihály 1905. IX. 27-én született Rakamazon, ami Magyarországi Szabolcs megyében található, és 1997. I. 16-án hunyt el Siófokon, 91 éves korában. Életében sok mindent látott és megélt hisz 15 éves mikor a trianoni döntésnek köszönhetően a nagy Magyarország töredékre olvad, 41 éves mikor Magyarország újabb háborút veszít, és az ország a szocializmus útjára lép, 85 éves amikor újból szabad választások vannak.

DICSŐ Mihály 1928-ba kerül a Magyar Királyi Csendőrség állományába azonosító száma: **2018 05.0154.** volt. Első állomáshelye Füzesabonyban volt a vasúti csendőrségnél. Majd ezt követően miután jogosítványt szerzett, személygépkocsi, tehergépkocsi valamint motorkerékpár vezetéséből. Vezetői igazolvány száma: **10.082.** Miskolcra került és motoros csendőrként teljesített szolgálatot 1936-tól 1940-ig. Kenderesre 1940-ben került, ahol a kormányzó személyi biztosítása teendőinek ellátásában vett részt motorkerékpáros és gépkocsizó csendőrként.

A balatoni vízi csendőrséghez megalakuláskor került és megszüntéig őrsparancsnoki teendőket látott el. Csendőr igazolvány száma: **51080.**

Csendőrségi szakoktatásban részesült Egerben, Szentendrén, és Szombathelyen, ahol őrsparancsnoki képzésben részesült.

Szolgálatellátását több ízben is elismerték:

- 1941. VI. 9-én „*A Keletmagyarország és Erdély egy részének felszabadulása emlékére alapított Erdélyi Emlékérem*”;
- 1945. I. 25-én „*A vitézségi érdemérem bronz fokozata*”;
- 1945. III.01. „*Tűzkereszt első fokozata*”;
- 1945. II. 10-én „*Dicséret*”-et kapott 17 évet meghaladó csendőri szolgálatáért.

A *Csendőrség Zsebkönyv* 1944-ben megjelent LII. évfolyamának 127. oldalán található DICSŐ Mihály mint siófoki vízi őrs parancsnoka.

DICSŐ Mihály 1939-ben szerelt fel csendőrnek, 1942-ben végezte el a vízi csendőr tanfolyamot Budapesten. A háború befejeztével Mezőzomborba költözött, ahol földművelésből élt. 1949-ben nősült, 3 gyermeke született, két lány és egy fiú. 1961-ben a család visszaköltözött Siófokra, ahol a MAHART-nál portásként helyezkedett el. Innen ment nyugdíjba, haláláig Siófokon élt.

Az őrs a budapesti közlekedési szárny-parancsnokság alárendeltségébe tartozott, műszaki ügyekben pedig a közlekedési- és híradó-osztály műszaki-alesztályához.

Az elhelyezési körletük Siófokon az Andrassy úton volt található. (Az utcát jelenleg Mártírok útjának hívják).

Az épület 1945-ben bombatalálatot kapott és erősen megrongálódott. A háború után helyreállították és kezdetben a Lenin Kohászati Művek üdülője volt, majd a MAHART-nak adták át további hasznosításra. Az épület sokáig munkásszállásként funkcionált. Megalakuláskor önálló vízi járművel a vízi csendőrség nem rendelkezett, ezért a balatoni MAHART-tól bérelt 1 db hajót 1942. végéig. 1943-ban a balatonfüredi hajógyárban elkészült az a 3 hajó, amellyel a későbbiek során 1943-tól a vízi csendőr őrs megszűnéséig a szolgálatot ellátták.

A vízi csendőr őrs hajóinak részei voltak:

- horgonylánc kamra;
- rádiós és hálófülke 2 férőhellyel;
- motortér 6 hengeres 36 lóerős benzinmotorral;
- kormányállás, amely félig nyitott, utazó ponyvával ellátott;
- üzemanyag kamra.

A hajó felszereléséhez tartozott még 1db horgony, 2db evező, dob és kikötőkötelek, 4db esőköpeny, mentőövek, elsősegélynyújtó készlet, valamint a hajó után kötött egypárevezős mentőcsónak. (boci)

A hajók a következők voltak: Csendőr I, Csendőr II, Csendőr III. A 3 hajó közül jelen pillanatban, eredeti állapotában már csak egy található meg, Balatonalmádiban. A Csendőr I. a hátsó részén (tükörfalnál) 1945-ben találatot kapott és elsüllyedt. A Csendőr II. és Csendőr III. hajókat a vízi csendőrök Révfülpöl elött a kis vízen akarattal elsüllyesztették, hogy

ne juthasson az ellenség kezére, s a későbbiek során ezeket a hajókat üzemképes állapotba lehessen hozni. 1946-ban lelkes fiatalokból álló csoport felmérte a helyzetüket és mindkét hajót üzemképes állapotba hozták. A Csendőr III. hajót, a megalakuló balatoni révkapitányság első hajója lett, Zója néven. A másik hajót vontatási és egyéb célokra használták.

A vízi csendőr járőr csak a vízzel szorosan összefüggő (kapcsolatos) területeken (fürdőtelepek, hajóállomások, mólók) történt esetekben járhatott el, míg minden más esetben csak akkor, ha a késedelem veszéllyel járt.

Vihar esetén a csendőr-hajóra vezényelt járőrök „viharkészültségben” álltak, melynél fogva képesek voltak minden vízen előforduló baleset helyszínén a legrövidebb időn belül megjelenni és a bajbajutottakon segíteni (vízből mentés, elsősegélynyújtás stb.). Ha egy vízi balesetet a csendőr-hajó észlelt, teljes sebességgel a helyszínre hajózott.

A vízi őrsre befutott segélykéréseket az őrsön szolgálatban lévő napos csendőr rádión azonnal továbbította a hajón lévőknek. Ezen kívül bárki felkérhette őket segítségadásra, amit a járőrnek haladéktalanul teljesítenie kellett. A baleset helyszínének pontos megjelölésére az őrsön és a hajókon lévő szélességi és hosszúsági vonalakkal 4 négyzetkilométer területre osztott részletes térkép szolgált, valamint a különböző partközeli és vízen található tereptárgyak segítették az eligazodást. A szolgálatban lévő vízi csendőr baleset esetén mentésre minden helyszínen található vízi járművet igénybe vehetett. Ennek hiányában a mentést még úszva is meg kellett kísérelnie.

Megelőző szolgálatuk alatt („vakhajózás” mikor nincs a vízen veszélyhelyzet), a hajón elhelyezett kompasz (navigációt elősegítő hajózási műszer) segítségével a parton elhelyezkedő nagyobb tereptárgyakhoz tájolták be helyzetüket. Ennek jelentősége az volt, hogy rossz látási viszonyok közepette (köd, pára, vihar, éjszaka) az így felmért adatok alapján hajóztak (abban az időben ezek a hajók radarral nem voltak felszerelve).

A hajóra vezényelt csendőr járőr a járőrvezetőből, a járőr társból, a hajóvezetőből és a motorkezelőből állt. Érdekesség a mostani időhöz képest, hogy a tereptárgyhoz érve a járőrhajót csak a járőrvezető és a járőr társ hagyhatta el, a hajóvezető, illetve a motorkezelő viszont nem.

A vízi őrsök járőrei szolgálatban kis tollas tábori sapkát hordtak és csupán egy 9 mm-es pisztolyt vittek magukkal. A vízi csendőrök kezdeményezésére a járáások főszolgabírói elrendelték a Balatonon közlekedő összes vízi járműveknek nyilvántartásba vételét, így ezek nyilvántartási számmal lettek ellátva, ezen kívül a nyilvántartásban szerepelt még a vízi jármű anyaga, építési módja, méretei, színe, valamint ha neve volt, neve és száma is.

A viszonylag nagy távolságok és a megnövekedett feladatok miatt időszerűvé vált még egy vízi csendőr őrς létrehozása. A második balatoni vízi csendőr őrςöt 1944. V. 22-én 9 fővel állítottá fel Balatonbogláron.²

A balatonboglári vízi csendőr őrςhöz személyi állományát a siófoki vízi csendőr őrςről helyezték át. A balatonboglári vízi csendőr őrς tagjai voltak: SZABÓ István, CSÁKI János, FEHÉR István, RAJNA László, LŐRINCZ János, HORVÁTH József. A balatonboglári őrςön a Csendőr II. hajó teljesített szolgálatot. A balatonboglári vízi csendőr őrς épülete a II. világháború során teljes egészében megsemmisült.

A vízi csendőrςég majd 4 évig működött a Balatonon, de ezen rövid idő alatt is bebizonyosodott, hogy nagy szüksége volt munkájukra. A fennállásuk alatt felhalmozott tapasztalatokkal és a megmaradt technikai eszközeikkel nagymértékben hozzájárultak a háború után megalakuló Balatoni Rév-kapitányság felállításához.

Jegyzetek:

¹ 2165/1942.BM.kr. vízi csendőr őrς felállításá tárgyában.

² 27 958/1944.BM.kr a balatonboglári vízi csendőr őrς felállításáról.

A balatoni vízi csendőrςég szolgálati hajója



Forrás ! <http://www.csendor.com>