

**SUBA János\***  
**Dunai hajózás és vízirendészet**  
**1922-1939**

Absztrakt

A Kárpát-medence vízhálózatán a rend fenntartására alkalmas „vízi szervezet” mintegy 1 000 éves múltra tekint vissza. A trianoni békediktátum nyomán e szerveződést új alapokra helyezték, hogy a haderő egy részét elrejtessék a Magyar Királyi Folyamórség struktúrájába. E testület legális feladatát a vízirendészet, rejtett teendőit pedig a honvédelemben való részvétele alkotta.

*Kulcsszavak:*

Magyar Királyi Folyamórség ; Magyar Királyi Honvéd Folyamerők ;  
révkapitányság ; révkirendeltség ; révőrség

Abstract

The „water policing organization” what is competent in policing on Carpatian Basin’s waterways, has more than 1000 years old history. Following the dictated treaty of Trianon this organization was placed on new foundations so that part of the force could be hijacked in the structure of the Hungarian Royal Water Guard. The legal function of this body was created by the water agency and its hidden activities in its honesty.

*Keywords:*

Hungarian Royal Water Guard ; Hungarian Royal Army Water Guard ;  
port captiancy ; port branch office ; port guard

---

\* - *Open Researcher and Contributor ID* = Nyílt Kutató és Közreműködő Azonosító

(**ORCID**) <https://orcid.org/0000-0002-2310-7746>

*Institutional attachements* = Szerző intézményi kötődései :

- *Bertalan Szemere Scientific Society of History of Hungarian Law Enforcement* = Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság

- *Ministry of Defence Military History Institute and Museum* = Hadtörténeti Intézet és Múzeum.

@: [suba.janos@mail.militaria.hu](mailto:suba.janos@mail.militaria.hu)

DOI : 10.31626/HU-EISSN2530094X.VITOM.141-171.p

**A** trianoni békediktátum alapvetően megváltoztatta Magyarország földrajzi és geopolitikai helyzetét.<sup>1</sup> A Kárpát-medencét kitöltő „medence állam”-ból „medencefenék állam”-má vált, határai ennek megfelelően nyitottak és sebezhetőek lettek.

A történelmi Magyarország a Duna vízgyűjtő medencéjében, ezen belül a Kárpát-medencében feküdt. A Duna és vízrendszere a Fekete-tenger felé közvetíti a Duna-völgy áruforgalmát. A Dunán 1913-ban a Dévényi Kaputól a Vaskapuig 1 001 km hosszan zajlott a forgalom.<sup>2</sup>

A trianoni békediktátum után a Duna magyarországi szakaszának hossza 417 km-re csökkent.<sup>3</sup> Ezen kívül még jelentős volt a Tisza 600 km hosszú magyar szakasza és a nagyrészt határfolyót képező 143 km hosszú Dráva magyar szakasza. A Dráva nem mindenütt alkotott államhatárt, mert Magyarország és a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság határa a történelmi Magyarország közigazgatási beosztását követte.<sup>4</sup> Ezekhez még kisebb vízfolyások csatlakoznak.

### **Duna gazdasági szerepe**

A Dunát átszelő hét országhatár, az Osztrák-Magyar Monarchia utódállamainak elzárkózó gazdaságpolitikája, a mezőgazdasági cikkek iránti kereslet tartós csökkenése, Nyugat-Európában hátrányosan befolyásolta a hajózás forgalmát és feltételeit. A magyar belforgalom helyzete szintén romlott. A magyar folyami partok hossza, mint a nemzeti hajózás területének a térsége összezsugorodott.

Az 1894-ben törvénnyel<sup>5</sup> létrehozott Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR) működése megtorpant. A dualizmus időszakában jelentős állami támogatással működő hajózási részvénytársaság egymás után indította be járatait, és építette hajóit. Tevékenysége az egész Dunára és hajózható mellékfolyóira kiterjedt. A MFTR hajói 1895 és 1917 között éves átlagban 595 ezer utast és 557 ezer tonna árut

szállítottak. 1918-ban 38 személyszállító és 54 áruszállító gőzhajóval, valamint 389 uszályval és két tankuszállyal rendelkezett.

A folyamatos fejlődés az I. világháború kitörése után lelassult, majd a vereség következtében megtört. A háborút lezáró „békeszerződések” feltételei súlyos csapást mértek a MFTR-re is. Jóvátétel címén éppen a legújabb, legjobb egységeit vették el tőle, amelyek az utódállamok konkurens hajózási vállalatainak birtokába kerültek. Statisztikailag a magyar gőzösökben 30%-os, uszályokban 51%-os, az osztrák gőzösökben 36%-os, uszályokban 50%-os veszteség mutatható ki. Ugyanakkor a jugoszláv (szerb) félnél gőzösökben 642%-os, uszályokban 80%-os, a román félnél gőzösökben 50%-os, uszályokban 100%-os gyarapodás mutatható ki.<sup>6</sup>

A dunai hajóforgalom is visszaesett. 1914-ben 9 318 hajó, 1918-ban 6 487 hajó, 1919-ben 1 366 hajó, 1920-ban 4 443 hajó, 1921-ben 5 710 hajó, 1922-ben 5 679 hajó kötött ki Budapesten.<sup>7</sup> **(I.sz. melléklet)** A számok jól mutatják a politikai helyzet nyomán bekövetkezett változásokat. 1920-ban a hajóforgalom 325%-al nőtt. Az 1919. évi 620 hajóról megemelkedett 4 443 hajóra. A hajóforgalom 1921-ben az előző évihez képest 128% -al emelkedett, ez 5 710 hajót jelentett. 1922-ben 5 679 hajó kötött ki Budapesten. Érdekes a hajóállomány összetétele. 1919-ben a hajók 45%-a (620 hajó) személyszállító gőzös volt, ez az arány 1920-ban 32%-ra csökkent; miközben a hajók száma 825-el emelkedett, elérve az 1 445 hajót. A személyszállító gőzösök 1921-1922-ben a hajóállomány 25%-t tették ki (1921-ben 1361 hajó, 1922-ben 1439 hajó). Ebből a forgalomból a vontatógőzösök 7-8%-al részesedtek. A teheruszályok aránya 1921-ben volt a legmagasabb, 30% (1887 uszály). Ez 1922-ben lecsökkent 22%-ra, 1 246 uszályra.

### **Folyamórség, folyamrendészet, dunai flottilla**

A trianoni békediktátum katonai rendelkezései következtében megszűnt a magyar hadihajózás. A békediktátum ugyanakkor a Dunát és hajózható mellékfolyóit nemzetközivé nyilvánította. A katonai rendelkezések csupán arra jogosították fel Magyarországot, hogy folyamrendészeti célokra őrnaszádokat tartson.<sup>8</sup>

A magyar állam vezetése kihasználta azt a kínálkozó lehetőséget, hogy a folyamrendészeti teendők ellátására külön szervezetet állíthat fel. Így a folyamrendészet álcája alatt újjászervezhette a dunai flottillát. 1921. I. 3-ai minisztertanácsi ülés nyomán 1921. III. 1-ei hatállyal miniszterelnöki rendelettel felállításra került a Magyar Királyi Folyamórség, amelynek feladatkörébe utalták a folyamrendészet körébe tartozó közbiztonsági és igazgatási teendő ellátását.<sup>9</sup>

A vízi rendészeti szabályok betartatásának teendőit a Magyar Királyi Folyamórség végezte, mint a Magyar Királyi Belügyminisztérium irányítása alá tartozó katonailag szervezett fegyveres rendvédelmi őrtestület. Hatósági jogköre érvényesítése érdekében kényszerítőeszközök alkalmazására is jogosult volt. A Magyar Királyság álló- és folyóvizeinek területét a révkapitányságok — mint középfokú szakhatóságok — között osztották fel. Alárendeltségükbe tartoztak a révőrségek, amelyek a vízi rendészet gyakorlati teendőit végezték. A révőrségek és a révkapitányságok alkották a révőrségi intézményt, amely a Magyar Királyi Folyamórségnek az a része volt, amely mögé — mint legális struktúra mögé — szervezték a Magyar Királyi Folyamórség honvédelmi feladatok ellátására szánt katonai részét.<sup>10</sup> *(Tárgyi tévedés, hogy a Magyar Királyi Folyamórség — a Magyar Királyi Határőrséghez hasonlóan, ahol minden harmadik gyalogezred a határőrség rejtésében létezett — két testű szervezet lett volna, ahol a folyamrendészeti teendőket a révőrségek végezték. A feladatokat és ennek megfelelően a hatásköröket a Magyar Királyi Folyamórség szervezeti szintjei között racionálisan osztották el. A folyamrendészeti hatáskört harmadfokon a Magyar Királyi Belügyminisztérium gyakorolta, a minisztériumon belül a VI/d., VI/e. és VI/f. osztályok, amelyek a testület igazgatásáért is feleltek. A Magyar Királyi*

Folyamőrség szervezeti felépítése háromlépcsős volt. A testületen belül a legfelsőbb szintet a révfőkapitányság alkotta vízürendészeti másodfokú hatósági jogkörrel. Alárendeltségébe tartoztak a révkapitányságok, amelyek a vízürendészet elsőfokú hatósági jogkörével rendelkeztek. A révkapitányságok alárendeltségében pedig a révkielendeltségek álltak. A révőrségeket a révkapitányságok alkalmanként hozták létre ideiglenes jelleggel, bár — mint a Magyar Királyi Folyamőrség legalacsonyabb szintű és ideiglenes jelleggel működő szervezeti egysége — felállításuk után nem minden esetben szüntették meg. **(III.sz. melléklet)** A Magyar Királyi Folyamőrségben a rejtést nem a legális szervezet álcájában létrehozott második szervezet jelentette. A testületnél a rejtés célját az úszóegységek engedélyezett száma feletti gyarapítása és felfegyverzése alkotta, melyhez a szükséges kezelőszemélyzet rejtett biztosítása is hozzátartozott. A folyamőrségnek nem volt külön révőrség szervezete. A révőrség a testület szervezeti felépítésén belül a legalacsonyabb, alkalmanként létrehozott szervezeti egység típus volt. Az viszont helytálló, hogy a Magyar Királyi Folyamőrség szervezetében rejtették el a katonai felhasználású úszó egységeket az úszó egységek működtetéséhez szükséges hátttereket [kikötőket, javító- és ellátóbázisokat] pedig a testület biztosította. A révőrség mint tartós szervezeti egység a Magyar Királyi Rendőrség kötelékében jött létre miután 1939-ben a Magyar Királyi Folyamőrségtől a révhatósági [mai fogalmaink szerinti folyamrendészeti] jogkört átvette. A Magyar Királyi Rendőrségen belül a vízürendészeti [révhatósági] teendőket ellátását kétlépcsős szervezet valósította meg, melynek az alsó szintjét képezték a révőrségek, több révőrség irányítását pedig a révkapitányságok látták el. <sup>11</sup> A Magyar Királyi Folyamőrség testületének legális feladatát a vízürendészeti teendőket alkották. Az ehhez szükséges háttértevékenység ellátását biztosították a testület különböző szakalegységei. A szakalegységek közé tartoztak a kiképző szervezetek, valamint a hajók felszerelését és karbantartását megvalósító szervezetek [hajótelep, majd folyamőr szertár stb.] továbbá a hajózás háttérteendőit intézeti struktúrák keretei között megvalósító szervezetek is mint például a térképészeti hivatal, vagy a műszaki üzem stb. minél szerte ágazóbb és bonyolultabb volt a

szervezet annál sikeresebben lehetett a rejtési feladatokat megvalósítani. A kisvíz kitűzését, azaz a hajózóút — többnyire bóják által — kitűzését például a területen belül nem csupán az a szervezeti egység végezte, amelynek e feladat a legális teendőit alkotta, hanem a teendők ellátásába más szervezeti egységeket is bevontak, amelyek a rájuk eső kisvízkitűzési teendőket más szolgálati feladataik teljesítése mellett végezték. Az úgynevezett kisvízkitűzők pedig aknaszedő és aknarakó hajóként működtek. A kisvízkitűző századból fejlődött ki a folyambiztosító zászlóalj, majd a negyvenes évek elejére a folyamzár század. A szerk.)<sup>12</sup>

A kereskedelemügyi miniszter fennhatósága alatt álló révkapitányságokat a belügyminiszternek rendelték alá, a Magyar Királyi Belügyminisztériumban folyamrendészeti alosztályok létesültek. A román kivonulás után újjászervezték a révkapitányságokat.

A békediktátum a dunai flottila hajóállományában hatalmas pusztítást okozott. (Az I. világháború veszteségei után még jelentős harcértéket alkotó úszóegységekkel rendelkezett a dunai flottila [két monitor, két ágyúnaszád, egy páncél motorcsónak, egy segédmonitor stb.] 1918. XI. 1-én a dunai flottila még 72 úszóegységből állt, amelyben még egy UB-3 típusú tengeralattjáró is szerepelt. Ezen a koncon marakodtak az utódállamok. Végül az ANTANT tengerészeti bizottsága az utódállamok között úgy osztotta szét a dunai flottila hajóóit, hogy magyar kézen összesen négy őrnaszád maradhatott. A szétosztást követően ugyan az ANTANT „nagylelkűen” megengedte, hogy a magyar állam a saját hajói közül megkaphatott még néhány úszóegységet, azonban ezzel együtt is a néhai Osztrák-Magyar Monarchia duna flottilájának csupán töredéke volt a trianoni békediktátum utáni magyar duna flottila. A visszaszolgáltatót hajók pedig kifosztott és lepusztított állapotban kerültek ismét magyar kézbe.<sup>13</sup> 1930. V. 1-re azonban a rejtési nehézségek ellenére már a magyar flottila 61 úszóegységből állt. Ezt új hajók építtetésével, illetve használt hajók vásárlásával, vala-

*mint felújításával lehetett elérni. Nagy könnyebbséget jelentett, hogy a Szövetségekőzi Katonai Ellenőrző Bizottság — amely 1921-ben kezdte meg Magyarországon a helyszíni ellenőrzéseit — 1927 márciusával a helyszíni ellenőrzési tevékenységét beszüntette.<sup>14</sup> A szerk.)*

Az 1922. évi törvény határozta meg a Magyar Királyi Folyamórség feladatát.<sup>15</sup> A folyamórség létszáma a törvény értelmében 1 620 fő lehetett. 8 őrnaszád, 2 nagy- 10 kis motorcsónak tartását engedélyezték.<sup>16</sup> E törvény végrehajtását az ugyan ezen évben kiadott belügyi rendelet szabályozta.<sup>17</sup> A törvény életbeléptetése után a hadkiegészítés alapján szolgálatot teljesítőket fokozatosan leszerelték és ezután a kiegészítés csak önkéntes jelentkezés alapján történhetett. A megállapított létszámot azonban 1922-ben — és még sokáig — nem sikerült betölteni. A törvény előírta, hogy a szoros értelemben vett folyamórségi személyzet egyenlőre a 96 tisztet és tisztviselőt, továbbá az 1 524 főnyi altisztet és folyamórt nem haladhatja meg. Utóbbiak közül csupán 840 fő volt fegyverhasználatra kiképezhető.<sup>18</sup> Ugyancsak nem sikerült a törvényben előírt, meghatározott számú, jellegű és fegyverzetű naszád, illetve motorcsónak rendszerezése sem.

A következő években került sor a szervezeti keretek kiépítésére. 1924-ben felállították a budapesti révkapitányságot, Piszkén és Makón révkirendeltségeket szerveztek. 1925-ben Nyergesújfalun és Oroszváron is révkirendeltségeket állítottak fel. Azonban a létszámhiány miatt a pizskei kirendeltséget megszüntették, szerepét a nyergesújfalui kirendeltség vette át.

*(A Magyar Királyi Folyamórség történetében nem négy — Piszkén, Nyergesújfalun, Oroszváron és Makón — hanem tíz révkirendeltség működött, ezek voltak a székhelytelepülésük neve szerint: Piszke 1924-1925, Nyergesújfaló 1925-től, Oroszvár 1925-1929, Kalocsa-Foktő 1927-ig majd utána révórséggé minősítették, Dunacsúny 1929-től, Dunaremete 1933-tól, Dunaalmás 1933-tól, Makó 1933-tól, Szolnok 1933-tól, Si-*

*ófok 1927-ig ezt követően révkapitánysággá fejlesztették.<sup>19</sup> A szerk.)*

A megoldatlan létszám gondok miatt nem tudták a Dunán átmenő tranzit hajóforgalmat rendszeresen figyelemmel kísérni.

**1923-ban** a törvénybe iktatták az 1921. VII. 23-án a Dunára vonatkozó végleges szabályzatról Párizsban aláírt egyezményt.<sup>20</sup> Az 1921. VI. 23-án megkötött Duna-egyezmény kizárta az idegen lobogókat a Száváról, a Temesről és a délvidéki csatornákról. A Duna mellékfolyóinak csak egyes szakaszait nyilvánította nemzetközinek. A többi vizeken a belföldi forgalomban (cabotage)<sup>21</sup> csak az érintett állam hozzájárulásával lehetett részt venni.

1923-ban szabályozták a Magyar Királyi Folyamórség fegyverhasználati jogát,<sup>22</sup> a hajóforgalom ellenőrzését,<sup>23</sup> az utasoknak Magyarországon hajón való szállítását,<sup>24</sup> csónakok kötelező bejelentését<sup>25</sup> és az éjjeli halászatot a határvizeken.<sup>26</sup>

Az időjárás viszonyokat tekintve 1923-ban és 1924-ben a tavaszi árvíz és jégzajlás kismértékű volt, azonban 1925-ben — különösen a Tisza és a Maros mentén — katasztrófálisnak bizonyult. A kapcsolatos mentési munkálatokban úgy a révkapitányságok, mint az árvédelmi alakulatok eredményesen vették ki részüket.

A külföldről érkező, vagy oda utazó személyek száma csökkent. A révhatóságok területén 1923-ban 15, 1924-ben 6, 1925-ben 8 hajóbaleset történt. A csónakokat nyilvántartották, számuk 1924. évi 313-ról 1925-re 5 891-re emelkedett. A hajószemélyzettel szemben 1924-ben 7 esetben, 1925-ben már 87 esetben kellett rendbíróságot alkalmazni.

A hajóforgalom 1923-ban 7728, 1924-ben 10 333, 1925-ben 11 126 hajót mozgásából állt. **(I.sz. melléklet)** Az emelkedés folyamatos volt. 1923-ban 2 049-el több hajó kötött ki Budapesten, mint előző évben. 1924-re ez a szám 2 605-el nőtt, elérte a 10 333 hajót. 1935-ben — az előző évihez képest — 793 hajóval több kötött ki Budapesten.<sup>27</sup>



Arányokat tekintve a személyszállító gőzösök 1923 évi 18%-os aránya lecsökkent 12%-ra. A vontatógőzösök aránya maradt 6 %-on, a megrakott teheruszályok aránya 23%-os maradt. A csavargőzösök aránya emelkedést mutatott. Az 1923 évi 65 hajóról 1924-re 107 hajóra emelkedett, míg 1925-ben 116 hajó kötött ki Budapesten. Ez a személyforgalom emelkedésére utal.

**1926-ban** egész évben, a Magyar Királyi Folyamórség hatáskörébe vont vizeken általában magas vízállás uralkodott, ami több helyen kisebb árvizeket is okozott. Árvédelem elrendelésére azonban nem volt szükség. Mederszabályozási és partjavítási munkálatokat ebben az évben nem végeztek. Nagyobb munkálatok csak a Duna nemzetközivé nyilvánításával kapcsolatban — mivel szükségessé vált a folyam-kilométerek kilométermutató táblákkal való ellátása — történtek.

A hajózási viszonyok kedveztek a hajóforgalomnak, mert azt sem jég, sem kisvíz, sem hosszas ködök nem akadályozták. A teherforgalom január 1-vel, a személyforgalom belföldi viszonylatban március 6-án, külföldi viszonylatban április 31-án indult meg. A külföldi viszonylatban közlekedő személyhajók forgalma régi szokás szerint október 5-én, a belföldieké december 20-án szűnt meg. A teherforgalom azonban a kedvező viszonyok következtében egész évben folyamatos volt.<sup>28</sup> **(I.sz. melléklet)**

A külföldi expressz hajók Gönyűn és Esztergomban is kikötöttek. I Budapest területén a helyi hajózási szolgálat teljesen szünetelt, mert a Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság az igényelt állami szubvenciót nem kapta meg.<sup>29</sup>

Jelentősebb balesetek nem fordultak elő. Az illetékes révkapitányságok összesen csak 20 esetben tartottak vizsgálatot. A szabálytalanságoknál a vízijárműveknek a nyilvántartásba vételle kapcsán a merült fel a legtöbb probléma.<sup>30</sup> A hajóforgalom számára nélkülözhetetlen hírszolgálat kiépítése még nem történt meg, mert Budapesttől lefelé a közvetlen folyamórségi hírvonal még nem épült ki. A mohácsi révkapitányság kisebb rádióállomással rendelkezett.

A határokon a hajokon utazva átkelő utasok száma összesen 36 734 fő volt.<sup>31</sup>

**1927-ben,** a határt alkotó Dráva hajózásának ellenőrzésére Barcson révkapitányságot állítottak fel, amelynek hatásköre a Barcs alatt nemzetközivé nyilvánított folyamszakaszra terjedt ki. A balatoni hajózás ellenőrzésére Siófokon révkapitányságot hoztak létre, az egész tóra kiterjedő hatáskörrel. A Kalocsa - Foktő-i révkirendeltséget révőrséggé szervezték át.

A Nemzetközi Duna-bizottság által létrehozott, a Dunára és ennek nemzetközivé nyilvánított vízhálózatára vonatkozó új hajózási rendszabályokat a miniszterelnöki rendelettel léptették életbe.<sup>32</sup> A hidrolánok ellenőrzését ugyancsak 1927-ben rendeleti úton utalták a Magyar Királyi Folyamőrség hatáskörébe.

1927-ben, a folyamőrség hatáskörébe vont vizeken a víz-állás kedvező és egyenletes volt. A vízmagasság egész évben közepes szintet ért el. December közepén hirtelen lehülés következtében a Duna befagyott. A jégzajlás által meglepett hajók menekültek ugyan, azonban egyes hajók mégis áldozatul estek. Árvédelmi segélynyújtásra azonban nem volt szükség.

A mederszabályozási és partjavítási munkálatok ez évben is tervszerűen folytatódtak.

A vízállási és az időjárési viszonyok általában kedveztek a hajóforgalomnak. A hajózás a teherforgalom számára egész évben lehetővé vált. A külföldi viszonylatban közlekedő hajók március 26-tól november 3-ig, a belföldi személyforgalmat lebonyolító hajók pedig március 5-től december 17-ig közlekedtek. Jelentősebb baleset az 1927. évben nem fordult elő.<sup>33</sup> **(I.sz. melléklet)**

Az idegenforgalom jelentősen emelkedett. A kezelt útlevelek száma 44 197 volt.

A hajóforgalmat szabályozó rendelkezéseket általában betartották, de a csónaknyilvántartást szabályozó rendelet megsértése miatt 712 esetben indítottak eljárást. A nyilvántartott vízi

járművek száma — 3 229 csónakkal együtt — 14 684-re emelkedett.

**1928-ban** a Magyar Királyi Folyamórség létszáma még mindig nem nőtt oly mértékben, hogy a tranzit hajókat a magyar Duna szakaszon rendszeres folyamrendészeti kísérettel lássák el.

1928-ban hajózást szabályozó rendeleteket adták ki.<sup>34</sup>

A személyhajó forgalom március 1-től december 1-ig tartott. A teherhajó forgalom január második felében indult meg és december elejéig megszakítás nélkül üzemelt. 17 084 hajó fordult meg a budapesti kikötőben.<sup>35</sup> **(I.sz. melléklet)**

A révhatóságok területén összesen 49 hajóbaleset történt. A nyilvántartott csónakok száma 16 921 volt, ez az előző évvel szemben 2 731 darabos emelkedést mutatott. 444 esetben kellett rendbíróságot kiszabni, melyek túlnyomó része csónaknyilvántartási rendeletbe ütköző kihágás volt.

**1929-ben**, a Budapesti kereskedelmi és ipari kikötő<sup>36</sup> elkészültével, Csepelen révkapitányságot állítottak fel. A szegedi révkapitányság tehermentesítése céljából pedig a felső Tisza szakaszon egy új révkapitányság kezdte meg működését, Duna-csúnyban pedig révkiirendeltséget szerveztek.

A hajóforgalom az előző évihez képest visszaesett, 15 871 hajó kötött ki Budapesten.<sup>37</sup> **(II.sz. melléklet)**

A vízisport népszerűvé válásával, fejlődésével kapcsolatban az evezős és vitorlás csónakok közlekedését újraszabályozták. Ugyancsak újraszabályozták a hajózási balesetek és szerencsétlenségek bejelentésénél követendő eljárást is.<sup>38</sup>

**1930-ban** a vízügy képviselői részt vettek a Nemzetközi Hajózási Kongresszusok Állandó Bizottság, a Nemzetközi Duna-bizottság, valamint a Nemzetközi Állandó Vízügyi Műszaki Bizottság ülésein és egyes közös műszaki albizottságok tárgyalásain. A tárgyalások eredményeképpen megkötött általános és részleges egyezmények alapján szükségessé vált vízügyi munkálatoknak, idegen területeken való végrehajtása és ellenőrzése

nagy körültekintést kívánt. A csepeli kikötő forgalma az előző évvel szemben 50%-kal emelkedett.

A Csepeli szabadkikötő forgalmát nem számítva 1930-ban Budapesten 16 514 hajó kötött ki.<sup>39</sup> **(II.sz. melléklet)**

**1931-ben**, a magyar-csehszlovák közös műszaki bizottság által a közös Duna szakasz tanulmányozására és szabályozására vonatkozóan megállapodás született. A magyar-román műszaki bizottság az elcsatolt társulati területeken tanulmányozta az árvédelmi helyzetet és megtette a szükséges árvédelmi intézkedéseket. Tárgyalásokat folytattak a jugoszláv féllel a Ferencsatorna magyar szakaszával kapcsolatos kérdések rendezése tárgyában.

A trianoni határ által szétvágott ármentesítő és vízrendező társulatok felszámolására vonatkozó tárgyalások Ausztriával, Csehszlovákiával, Jugoszláviával és Romániával tovább folytak. A Rábatársulat felszámolásáról szóló magyar-osztrák egyezmény életbe lépett.<sup>40</sup>

Budapesten 1931-ben 16 401 hajó kötött ki.<sup>41</sup> **(II.sz. melléklet)**

**1932-ben** a magyar-csehszlovák közös műszaki bizottság a közös Duna-szakaszt tanulmányozta, megállapította a szabályozásra vonatkozó alapelveket és kidolgozta az e Duna-szakaszra vonatkozó általános vízügyi egyezmény tervezetét. A magyar-román műszaki bizottság a helyszínen tanulmányozta a Körösök és a Maros 1932. évi rendkívüli árvizei által okozott helyzetet és ennek alapján elhatározta egyes ideiglenes árvédelmi művek további fenntartását. A jugoszláv féllel tovább folytattak tárgyalásokat a Dráva menti vízi ügyekben és a határok által kettévágott ármentesítő társulatok felszámolásának ügyeiben.<sup>42</sup>

A hajózási forgalom a gazdasági élet hanyatlásával 1932-ben tovább csökkent.<sup>43</sup> **(II.sz. melléklet)**

A kisvízi hajózási út kitézése a Magyar Királyi Földművelésügyi Minisztérium hatásköréből a Magyar Királyi Belügyminisztérium hatáskörébe került. A kitézési munkálatokat a Duna magyarországi szakaszán a Magyar Királyi Folyamőrserg látta el.

A Duna magyar-csehszlovák közös szakaszán a kitűzést évenként váltakozva a magyar, illetőleg a csehszlovák hatóságok végezték. A 160 km-es szakaszon Köpcsénytől az Ipoly torkolatig a jobbpart magyar, balpart csehszlovák felségterület.

**1933-ban** a nemzetközi tárgyalásokon való részvétel továbbra is fontos szempont volt. A Nemzetközi Duna-bizottság határozatai közül a legfontosabb, a Duna vaskapui szakaszára vonatkozó „Hajózási rendszabályzat” végleges elfogadása volt. A magyar-román műszaki bizottság megállapodott az 1932. évi rendkívüli árvíz által sújtott vidékek árvíz elleni biztonságát célzó munkálatok elindításában.

A dunai hajóforgalom növekedésével Dunaremetén és Dunaalmáson 1933. VII. 1-ével révkirendeltséget szerveztek. A Tisza mentén a záhonyi révkapitányságot megszüntették, ezzel egyidejűleg Szolnokon egy révkirendeltséget állítottak fel, amely 1933. VII. 22-én kezdte meg működését.

A kisvízi hajózó út kitűzésének fejlesztése során az eddigi kőolajjal világított irány- és kitűzőlámpák egy részét önműködő, folytonégő, felvillanó, gázlámpákkal cserélték ki.

Budapesten 14 101 hajó kötött ki.<sup>44</sup> **(II.sz. melléklet)**

**1934-ben** a folyam-tengeri hajók megjelentek a Dunán.<sup>45</sup> Emiatt a határállomásokon a megfelelő egészségügyi berendezések létesítése, illetőleg a meglévő berendezések kiegészítése szükségessé vált, egyúttal szigorították az egészségügyi szolgálatot. A folyami egészségügyi rendészet ellátása a Magyar Királyi Folyamőrség kiemelt feladatává vált.

A kisvízi hajózó út kitűzését a magyar-csehszlovák Duna-szakaszon a Magyar Királyi Folyamőrség vette át. A kisvíz-kitűző berendezés és felszerelés korszerűsítése folyamatosan és fokozatosan történt.

A hajók létszáma emelkedett. 1934-ben 17 590 hajó kötött ki Budapesten.<sup>46</sup> **(II.sz. melléklet)**

**1935-től** a révkapitányságok a csónakforgalmat motorosjáratokkal ellenőrizték.

A kisvízi hajózóút kitűzését a Duna magyar-csehszlovák szakaszán a pozsonyi csehszlovák folyamhajózási hivatal látta el.

A hajóforgalom tovább emelkedett, 18 932 hajót regisztráltak.<sup>47</sup> **(II.sz. melléklet)**

Szabályozásra került továbbá összefoglaló jelleggel a hajóforgalom rendészeti feladatainak a témája.<sup>48</sup>

**1936-ban** életbe léptek a 20 tonnánál nem nagyobb vízkiszorítású, nem géperejű hajók, valamint a nem géperejű úszóművek, továbbá a géperejű kishajók nyilvántartása tárgyában kiadott belügyi rendeletek. Ezek a nyilvántartási anyag új bejelentését, a gépcsónakoknál pedig azok révhatósági nyilvántartását tették kötelezővé. Emiatt az új nyilvántartási munkálatok megindultak.<sup>49</sup>

1936-ban Budapesten 20 725 hajó kötött ki.<sup>50</sup> **(II.sz. melléklet)**

**1937-ben** a Duna-tengeri hajókon minden esetben orvosi vizsgálatot tartottak, fertőző betegség nem fordult elő. A 20 tonnánál nem nagyobb vízkiszorítású hajók és nem géperejű úszóművek nyilvántartása tárgyában kiadott 1936. évi belügyminisztériumi rendelet végrehajtása megtörtént, az anyag rendezése elkezdődött.<sup>51</sup>

A kisvízi hajózóút kitűzését a magyar-csehszlovák közös Duna-szakaszon ez évben is a pozsonyi csehszlovák folyamhajózási hivatal látta el.

A hajóforgalom emelkedése tovább tartott, 24 466 hajó kötött ki Budapesten.<sup>52</sup> **(II.sz. melléklet)**

**1938-ban** a folyamegészségügyi viszonyok általában kielégítőek voltak. 1938. IX. 21-én kiütéses tífusz gyanús megbetegedés fordult elő három cseh lobogó alatt haladó gőzösön, ezért a révhatóságok a 3 gőzöst és az ezek vontájában lévő 13 uszályt egészségügyi vesztetgár alá helyezték. Ebben az évben 22 260 hajó kötött ki Budapesten.<sup>53</sup>

A hajóforgalom az évek során emelkedő tendenciát mutatott. A Budapesten kikötött hajók száma — a Csepeli kikötőben

kikötött hajók nélkül — 1936-1940 között éves átlagban 21 657 hajó volt. 1926-1930 között pedig átlagban 15 329 hajó, míg 1907 és 1910 között 11 064 hajó — melynek 2/3-a uszály volt — kötött ki Budapest. A Budapesti hajóforgalom nagy részét idegen hajózási vállalatok bonyolították le.

A 1936-1940 között éves átlagban 21 557 hajóból 25 %, azaz 5 457 hajó a Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási részvénytársaság, 14,8 % pedig az Első Duna Gőzhajózási Társaság lobogója alatt hajózott.<sup>54</sup>

**1939** már háborús év volt, bár Magyarország még nem lépett be a háborúba. A hajóforgalom tovább növekedett. Mohácson 10 279, Gönyűn 14 092, Budapesten 19 307 gőzös, motoroshajó, uszály kötött ki. A Budapesten kikötött hajók 86,4 %-a Gönyű, 63%-a pedig Mohács érintésével érkezett a fővárosba. Ebben az időszakban a Magyar Királyság területére érkező hajók kötelesek voltak kikötni az útvonalukba eső első magyar kikötőbe.<sup>55</sup>

A II. világháború alatt — a területvisszacsatolások következtében — a folyamok magyarországi szakaszainak hossza gyarapodott, a hajózás intenzitása tovább nőtt. Az áruforgalomban is eltolódás következik be, bár Budapest kiemelt szerepe megmarad. A vízirendészet (révhatóság) feladatkörét a Magyar Királyi Rendőrség szakigazgatási szervezetében újonnan létrehozott vízirendészeti (révhatósági) szakszolgálati ág szervezeti egységei vették át. A katonai részt pedig — az 1939. évi honvédelmi törvényben foglaltak szerint — a Magyar Királyi Honvédségbe integrálták Magyar Királyi Honvéd Folyamerők elnevezéssel a honvédség önálló fegyvernemeként a vezérkari főnök közvetlen alárendeltségébe helyezve.<sup>56</sup>

*(A Magyar Királyi Folyamőrségnek a Magyar Királyi Honvédségbe olvasztása tehát nem jelentette a testület felszámolását, csupán a honvédelmi tárcá addig rejtett felügyelete vált nyílttá. A folyamőr úszó egységek döntő többsége a fegyverzetükkel a kiszolgáló kikötői bázissal és a személyzetükkel együtt átkerült a belügyi tárcától a honvédelmi tárcához.*

*A Magyar Királyi Belügyminisztériumnál maradt a vízi-rendészeti hatáskör mindhárom szintje, oly módon, hogy a harmadfokú vízirendészeti hatáskört a Magyar Királyi Belügyminisztérium gyakorolta a továbbiakban is, míg a másod- és elsőfokú hatásköröket — amelyeket 1939. I. 15-ig a Magyar Királyi Folyamőrség révfőkapitánysága és révkapitányságai gyakoroltak — a Magyar Királyi Rendőrség vette át.*

*A honvédelmi tárcához került személyi állomány megtartotta egyenruháját és rangrendszerét. Így jöhetett létre a honvédségben háromféle katonai rangrendszer a szárazföldi erők, a légierő és a folyamerők kötelékében. A folyamerők rangrendszere az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészeti rangrendszerében gyökerezett. A Magyar Királyi Folyamőrség felállításáig a dunai flottillánál az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészeti rangrendszerét használták.<sup>57</sup> A Magyar Királyi Folyamőrség létrehozásakor új rangrendszert vezettek ugyan be, amelynek az elnevezései eltérőek voltak az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészeti rangrendszerének a rangjaitól, azonban a formai megjelenés tekintetében az 1921 előtti tengerészeti rangrendszerre nagyon hasonlított. Ezt a rangrendszert pedig — amikor a Magyar Királyi Folyamőrséget átkeresztelték Magyar Királyi Honvéd Folyamerőkre és a Magyar Királyi Honvédelmi Minisztérium rejtett felügyelete nyíltá vált — ismét módosították.<sup>58</sup>*

*A Magyar Királyi Folyamőrségnél és a Magyar Királyi Honvéd Folyamerőknél egyaránt az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetéhez hasonlóan a rendfokozatokat a zubbony és köpeny újának az alján viselték, melyet vitézkötéssel szegélyezett sötétkék posztóhajtókán helyeztek el a trianoni békediktátum után. Ez 1939 után oly módon módosult, hogy az új aljára a rendfokozatnak megfelelő számú sötétkék posztóság került. A sávok színe és vastagsága jelölte a rendfokozati csoportot, a számuk pedig azon belül a konkrét rangot. A hajózó tisztek úgynevezett Elliot-szemet is kaptak, a sávok közötti részeket pedig a szakterülettől függő színű posztóval töltötték*



ki. Diplomások esetében a posztó helyét bársony vette át. A rendfokozati jeleket a zsávoly anyagú zubbonyokon a felgombolható válllapokra helyezték. A tisztek számára rendszeresített társasági és díszöltözet zubbonyán válldísz (epaulette-t), lecsüngő rojtokkal (risettekkel) hordtak.<sup>59</sup>

Tiszteletre méltó és szívbe markoló, ahogyan elődeink az imperialista rabló trianoni békediktátum dacára, az 1929-1933-as nagy gazdasági világválság kedvezően körülményei ellenére is igyekeztek megőrizni, sőt a lehetőségeik függvényében fejleszteni nemzeti múltunk hagyományainak részét képező magyar honvédelmi szervezettípusok egyik gyöngyszemét. A nyereségorientált kicsinyes, kalmárszellemiség helyett — amely kizárólag a kifizetődő, vagy veszteséges szemléletmód káros felfogását követi — a magyar etnikum érdekeit, a nemzettudatot elősegítő szakmai kultúrák, így a folyamerők hivatáskultúráját erősítő szellemiségen nyugvó tettek jellemezték elődeink cselekedeteit.

Ez a szellemiség példamutató a jövő nemzedékei számára is. A Magyar Királyi Folyamórség története kiváló példa arra, hogy katonailag szervezett fegyveres őrtestület milyen kiválóan állhatja meg a helyét a rendfenntartásban. Ne feledjük, hogy a Közép-Magyarország területére visszaszorított magyar állam vízirendészeti szabályainak a kidolgozására ekkor került sor. Ezek a szabályozások pedig napjaink számára is példamutatóak. A Magyar Királyi Folyamórség pedig a szabályok kialakításában, illetve azok betartatásában kimagasló szerepet valósított meg. A szerk.)

Jegyzetek:

<sup>1</sup> CSÜLLÖG: 51-61.p.

<sup>2</sup> „A Duna” című 1927-ben kiadott ismeretterjesztő könyv, a történelmi Magyarországra nézve Dévénytől – Orsováig 971 km-t ad meg, ebből 745 km magyar terület. Felső Duna szakasz (forrástól-Dévényig) 964 km. Közép Duna szakasz (Dévénytől-Orsováig) 976 km, Alsó-Duna szakasz (Orsovától-torkolatig) 960 km.

RADISICS

<sup>3</sup> A 417 km a főág, ez az elfogadott. Más források szerint 429 km vagy 439 km.

Loc.cit. II.köt. 122.p.

<sup>4</sup> SUBA: A polgári Magyarország közigazgatási beosztásának alakulása a határváltozások tükrében 1867-1941.

<sup>5</sup> 1894/XXXVI.tc.

<sup>6</sup> *A Duna*. 30.p.

<sup>7</sup> *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1913-1920*. 196.p. ;  
*Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1921-1924*. 365.p.

<sup>8</sup> 1921/XXXIII.tc.

<sup>9</sup> A Magyar Királyi Folyamórség felállítására vonatkozóan törvény is született, a törvény végrehajtásáról pedig miniszterelnöki, illetve belügyminiszteri rendelkezések intézkedtek.

1 53/1920. (II.12.) ME.r. ; 1922/XIV.tc. ; 8 270/1923. (XI. 23.) ME.r. ;  
1 340/1924. (II. 15.) ME.r.

<sup>10</sup> 1939-től a honvédelmi erők rejtése feleslegessé vált, a révhatósági (napjaink terminológiája szerint vízürendészeti) rész levált a Magyar Királyi Folyamórségről és a Magyar Királyi Rendőrség szakszolgálati ágává vált, a katonai rész pedig Magyar Királyi Folyamérek elnevezéssel a Magyar Királyi Honvédség része lett.

1939/II.tc. 80. §

<sup>11</sup> CSONKARÉTI—BENCZÚR: 150-157.p. ; BORBÉLY—KAPY: 149-150.p. + 459-461.p.

<sup>12</sup> CSONKARÉTI — BENCZÚR: op.cit.

<sup>13</sup> Loc.cit. 123.p. + 140-142.p.

<sup>14</sup> Loc.cit. 159-176.p.

<sup>15</sup> 1922/XIV.tc.

<sup>16</sup> CSONKARÉTI — SÁRHIDAI

<sup>17</sup> 8 270/1923. (XI. 23.) ME.r.

<sup>18</sup> CSONKARÉTI — BENCZÚR: op.cit. 151.p.

<sup>19</sup> Loc.cit. 153.p.

<sup>20</sup> 1923/XIV.tc. ; SUBA: A magyar vízügy nemzetközi egyezményei 1921-1939.

<sup>21</sup> Eredetileg hajózási kifejezés, a tengeri államok saját kikötői közötti, illetve a nemzetközi folyamok egy államhoz tartozó szakaszán zajló forgalomra vonatkozott. Vagyis szállítási vagy fuvarozási tevékenység, egy adott ország területének két pontja között, amelyet az adott országban nem honos gazdasági szereplők végeznek. Az államok szuverén joga ennek a tevékenységnek a fenntartása saját állampolgáraik számára, azaz a külföldiek ilyen tevékenységének korlátozása protekcionizmusnak számít. A kabotázs megnevezést már régóta használják a szárazföldi és egy ideje a légiforgalomra is.

<sup>22</sup> 8 851/1923. (VII. 28.) ME.r.

<sup>23</sup> 1 862/1923. (III. 9.) ME.r. 1 340/1924. (II. 15.) ME.r.

<sup>24</sup> 57 054/1923. (VI. 22.) BM.r.

<sup>25</sup> 20 987/1924. (V. 31.) BM.r. ; 21 423/1924. (VII. 14.) BM.r.

<sup>26</sup> 22 641/1925. (VII. 20.) BM.r.

<sup>27</sup> *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1921-1924.* op.cit. 365.p. ; *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1931.* ; *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1932.* ; *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1933.* ; *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1934.* ; *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1935.*

<sup>28</sup> 1926-ban a hajók száma elérte a 12 505-öt, ez az előző évihez képest 929-el több hajót jelentett. A hajótípusok arányai nem változtak: 1 358 személyszállító gőzös (11%), 911 vontatógőzös (6 %), 3 156 uszály (26%), 754 üres uszály (6%) és 171 csavargőzös kötött ki Budapesten.

<sup>29</sup> A Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság és a magyar állam közötti korábbi szerződésben megállapított államsegély az infláció folytán teljesen elértéktelenedett.

<sup>30</sup> A balatoni csónaktulajdonosok többsége nem tett eleget bejelentési kötelezségeiknek. Az ok az volt, hogy Balatonon nem működött révkapitányság, így ott a szükséges ellenőrzés hiányzott.

<sup>31</sup> Az utasok többsége a fővárosba, illetve onnan utazott. Budapesten belépett összesen 21 294 utas, magyar útlevéllel 11 538 fő, idegen útlevéllel 9 756, fő. Kilépett összesen 12 995 utas, 8 935 fő magyar, idegen 4 060 fő külföldi. Budapestre ezek szerint a be- és kiléptetett 36 734 utasból 34 289 fő.

<sup>32</sup> 4 730/1927. (V. 27.) ME.r.

<sup>33</sup> 1927-ben a hajók száma elérte 15 432-öt. Ez az előző évihez képest 3 377 hajót, 28%-os emelkedést jelent. A hajótípusok arányai nem változtak. Az 1 613 személyszállító gőzös 10%-a az összesnek. Ez az előző évihez képest 255 hajóval emelkedett. Az 1 884 vontatógőzös létszám 973 darabos emelkedést jelent, így az arányuk elérte a 12%-ot. A teheruszályok száma 8 086-al nőtt, elérte a 11 242-öt. Így arányuk 73%-ra nőtt, ez 42%-s növekedést jelentett. Az üres uszályok száma lecsökkent 3%-ra, azaz 511-re. 170 csavargőzös kötött ki Budapesten.

<sup>34</sup> 310/1928. (I. 13.) ME.r. ; 320/1928. (I. 13.) ME.r.

<sup>35</sup> Az az előző évihez képest 1928-ban az 1 652 hajó forgalma 10%-os emelkedést jelent. A hajótípusok arányai nem változtak. Az 1 667 személyszállító gőzös 10%-a az összesnek. Ez az előző évihez képest 54 hajóval emelkedett. A 2 482 vontatógőzös 598 darabos emelkedést jelent, így az arányuk elérte a 15%-ot. A teheruszályok száma 523-al nőtt, elérte a 11765 darabot, így arányuk 69% lett. Az üres uszályok száma 397-re csökkent, így az arányuk csupán 2% volt. A csavargőzősök száma ugrásszerűen 69-el megnőtt, így 81 csavargőzös kötött ki Budapesten.

<sup>36</sup> BEKE: 125-162.p.

<sup>37</sup> 1929-ben az előző évihez képest 1 613 hajóval kevesebbet jelentett. A hajótípusok számításánál változás történt, az uszályokat (teher, üres) összevonták, és megjelent a tehermotorhajó kategória. Az arányok nem változtak. Az 1 699 személyszállító gőzös 11%-a az összes hajótípusnak. Ez az előző évihez képest 32 hajóval emelkedett. A vontatógőzös létszámban 525 darabos csökkenés történt, létszámuk 1 957 darab, arányuk 12% lett. A 831 tehermotorhajó aránya 5 %. Az uszályok száma 11 219 volt, ez 546 darabos csökkenést jelentett, ennek ellenére arányuk 71% lett. A csavargőzösök száma 80.

<sup>38</sup> 220 129/1929. (III. 12.) BM.r.

<sup>39</sup> 1930-ban az előző évihez képest 643 hajóval többet és az előző évhez képest 4 %-os növekedést jelent. A hajótípusok arányait tekintve, nem volt változás. Az 1 766 személyszállító gőzös 11%-a az összes hajótípusnak. Ez az előző évihez képest 67 hajóval emelkedett. A vontatógőzösök száma 1 991 darab, így az arányuk 12% maradt. A tehermotorhajók száma 1 000-re nőtt, így arányuk 6 % lett. Az uszályok száma 11 167 volt, arányuk 71%. A csavargőzösök 66 alkalommal kötöttek ki.

*Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1931. op.cit. 338.p.*

<sup>40</sup> SUBA: A trianoni határ által kettévágott vízi társulatok helyzete 1919-1923.

<sup>41</sup> 1931-ben az előző évihez képest 113 hajóval kevesebbet jelentet. A hajótípusokat tekintve, az arányok nem nagyon változtak. Az 1 616 személyszállító gőzös száma 150-el cökkenést jelent, ez az összes hajótípus 10 %-a volt. A vontatógőzösök száma 454-ről 2 445-re nőtt, így az arányuk 15 %-ra emelkedett. A tehermotorhajók aránya — 1 037 hajóval — 6 % volt. Az uszályok száma 454-el emelkedett így elérte a 11 167-et, mely 68 %-os arányt jelentett. A csavargőzösök száma 65 volt.

*Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1932. op.cit. 363.p.*

<sup>42</sup> SUBA: Vízrendező (árvizmentesítő) társulatok 1919-1939 között (történeti áttekintés).

<sup>43</sup> 1932-ben Budapesten 15 668 hajó kötött ki. Ez az előző évihez képest 733 hajóval kevesebbet jelentett. A hajótípusok arányai nem nagyon változtak. A 2 151 személyszállító gőzös 535 hajóval növekedett, ez az összes hajótípus 14%-át alkotta. A vontatógőzösök száma 493 hajóval 1952-re nőtt, így arányuk is 12%-ra változott. A tehermotorhajók száma 1 109-re emelkedett, így arányuk 7 % volt. Az uszályok száma 778-al 10 389-re csökkenést, ezért az arányuk 66 %-ra változott. A csavargőzösök száma pedig 38-al csökkent.

*Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1933. op.cit. 334.p.*

<sup>44</sup> 1933-ban az előző évihez képest 1 567 hajóval kevesebbet jelentett. A hajótípusokat tekintve, az arányok nem nagyon változtak. A személyszállító gőzösök száma 5 hajóval 2 156-ra növekedett, amely az összes hajótípus 15%-át képezte. A vontatógőzösök száma 344 hajóval csökkenve 1 606-ra esett vissza, így arányuk 11%-ot tett ki. A tehermotorhajók száma pedig 122 hajóval való csökkenés következtében 987-re esett vissza, arányuk 7 % volt. Az uszályok száma 778 csökkenéssel 9 242 volt, arányuk 66 %-ot tett ki. A csavargőzösök száma 35 volt.

*Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1934. op.cit. 299.p.*

<sup>45</sup> A magyar kormány — az árucserre forgalom lebonyolítási eszközeként — nagy figyelmet szentelt a folyam-tengeri hajózásnak. A gazdasági számítások igazolták ennek célszerűségét. Az első magyar tervezésű és építésű BUDAPEST folyam-tengeri hajót 1934-ben helyezték üzembe. 1939-ig még további három ilyen hajó a SZEGED (1935), a TISZA (1937) és a KASSA (1939), épült meg.

BÉLAY: 390-392.p.

<sup>46</sup> 1934-ben 3 489 hajóval több kötött ki Budapesten, amely az előző évhez képest 25 %-os növekedést jelent. A hajótípusok arányai nem nagyon változtak. 87 személyszállító gőzessel kevesebb összesen 2 069 személyszállító gőzös kötött ki Budapesten ez évben, amelyek az összes hajó 15 %-át alkották. A vontatógőzösök száma 353 hajóval 1961-re emelkedett, így az arányuk 11%-ra nőtt. A tehermotorhajók száma 1 235-re gyarapodott, az arányuk viszont 7 % maradt. Az uszályok száma 11 937 volt, ez 2 695 darabos emelkedést jelentett, így az arányuk 68 %-ra nőtt. A csavargőzösök száma 143 hajóval emelkedett.

*Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1934.* 316.p.

<sup>47</sup> 1935-ben az előző évihez képest 1 342-vel több hajó kötött ki Budapesten, így a növekedés 8 %-os volt. A hajótípusokat tekintve, az arányok nem nagyon változtak. A személyszállító gőzösök aránya 1 886 hajóval 10%-ra csökkent. A vontatógőzösök száma 126-al növekedett így a 2 089 vontatógőzös az összes hajó 11 %át alkotta. A tehermotorhajók száma 1 245-re emelkedett, így arányuk az összes hajó számán belül 7 % maradt. Az uszályok száma 12 875 volt, ez 938 hajó emelkedést jelentett, arányuk 68% maradt. A csavargőzösök száma 224-el 402-re emelkedett.

*Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1935.* 331.p.

<sup>48</sup> 10 700/1935. (X. 13.) ME.r.

<sup>49</sup> 145 060/1936. (III. 10.) BM.r. ; 145 130/1936. (III.10.) BM.r.

<sup>50</sup> 1936-ban az előző évihez képest 1 793-al több hajó kötött ki Budapesten, így a növekedés 9 %-os volt. A hajótípusok arányai lényegesen nem változtak. A személyszállító gőzösök aránya 1 614 hajóval 8%-ra csökkent. A vontatógőzösök száma 2 092 hajóval 10% maradt. A tehermotorhajók száma 1 213-ra csökkent, így arányuk 6 % lett. Az uszályok aránya a 449 hajónyi bővülés ellenére — amely 13 324 uszályt jelentett összességében — csökkent 64 %-ra. A csavargőzösök száma 1 646 hajóval 2048-ra emelkedett, így arányuk 10 % volt.

*Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1936.* 441.p.

<sup>51</sup> 145 060/1936. (III. 10.) BM.r. op.cit.

<sup>52</sup> 1937-ben az előző évihez képest a 3 741 Budapesten kikötő hajó 8 %-os növekedést jelentett. A hajótípusok arányai alig változtak. A kikötött 1 586 személyszállító gőzös aránya a teljes hajóforgalomhoz képest lecsökkent 6%-ra., A kikötött vontatógőzösök száma 2 401-re emelkedett, így az arányuk 10% maradt. A tehermotorhajók száma 1 224-re változott , így arányuk 5 % lett. Az uszályok száma 15 748 volt, amely 2 424 uszályal való gyarapodást jelentett, arányuk azonban 64% maradt. A csavargőzösök száma 1 040-el, 3 088-ra emelkedett, így arányuk 13 % lett.

*Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1937.* 341.p

<sup>53</sup> 1938-ban az előző évihez képest 2 206-tal kevesebb hajó kötött ki Budapestben. A hajótípusok arányai nem nagyon változtak. A személyszállító gőzösök száma 1 913-ra növekedett, így az összes hajó forgalmában betöltött arányuk 8 %-ra változott. A vontatógőzösök száma 1 908-ra csökkent, amely az előző évihez képest 493 hajó csökkenést jelentett, így az arányuk 8% lett. A tehermotorhajók száma 282-vel 1 506-ra nőtt, így arányuk 7 %-ot tett ki. Az uszályok száma 2 744-el csökkenve 13 004-re esett vissza, ezért a hajóforgalomban betöltött arányuk 58%-ra mérséklődött. A csavargőzösök száma 648-al gyarapodott, így a számok 3 736-ra nőtt, az arányuk 17 % változott.

*Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1938.* 392.p

<sup>54</sup> BORNEMISSZA: 91-94.p.

<sup>55</sup> Loc.cit.

<sup>56</sup> A Magyar Királyi Rendőrség kötelékében 8 révkapitányság működött Baja, Gönyű, Komárom, Mohács, Szeged, Szolnok, Újvidék és Vác, Székhelyel. 1939/II.tc. op.cit. ; BORBÉLY — KAPY: op.cit. 144-149.p. + 459-461.p.

<sup>57</sup> CSONKARÉTI — BENCZÜR: op.cit. 11-12.p.

<sup>58</sup> Loc.cit. 157.p.

<sup>59</sup> Loc.cit. 272.p.

*Jegyzetekben alkalmazott rövidítések:*

**MONOGRÁFIÁK, KISMONOGRÁFIÁK ÉS HASONLÓ JELLEGŰ KÖTETEK**

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

*Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1913-1920.* (7. ;) — THIRRING Gusztáv (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1913-1920.* Budapest, 1923, Magyar Királyi Statisztikai Hivatal. 304 p. /Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, XII./

*Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1921-1924.* (7.;27. ;) — THIRRING Gusztáv (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1913-1920.* Budapest, 1925, Magyar Királyi Statisztikai Hivatal. 576 p. /Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, XIII./

*Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1931.* (27.;39. ;) — THIRRING Gusztáv (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1931.* Budapest, 1932, Magyar Királyi Statisztikai Hivatal. 610 p. /Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, XX./

- Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1932.* (27.;41.;) — THIRRING Gusztáv (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1932*. Budapest, 1933, Magyar Királyi Statisztikai Hivatal. 606 p. /Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, XXI./
- Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1933.* (27.;43.;) — THIRRING Gusztáv (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1933*. Budapest, 1934, Magyar Királyi Statisztikai Hivatal. 628 p. /Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, XXII./
- Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1934.* (27.;44.;) — THIRRING Gusztáv (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1934*. Budapest, 1935, Magyar Királyi Statisztikai Hivatal. 594 p. /Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, XXIII./
- Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1934.* (27.;46.;) — THIRRING Gusztáv (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1934*. Budapest, 1935, Magyar Királyi Statisztikai Hivatal. 514 p. /Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, XXIV./
- Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1935.* (27.;47.;) — THIRRING Gusztáv (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1935*. Budapest, 1936, Magyar Királyi Statisztikai Hivatal. 595 p. /Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, XXV./
- Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1936.* (50.;) — THIRRING Gusztáv (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1936*. Budapest, 1936, Magyar Királyi Statisztikai Hivatal. 702 p. /Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, XXVI./
- Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1937.* (52.;) — THIRRING Gusztáv (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1937*. Budapest, 1937, Magyar Királyi Statisztikai Hivatal. 580 p. /Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, XXVII./
- Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1938.* (53.;) — THIRRING Gusztáv (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1938*. Budapest, 1938, Magyar Királyi Statisztikai Hivatal. 580 p. /Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, XXVII./

- CSONKARÉTI — — CSONKARÉTI Károly — BENCZÚR László:  
BENCZÚR  
(11.;12.;13.;14.;18.;  
19.;57.;58.;59.) *Haditengerészek és folyamőrök a Dunán. A Császári (és) Királyi Haditengerészet dunai flottillájától a Magyar Királyi Honvéd Folyamőrökig 1870-1945.* Budapest, 1991, Zrínyi. 291 p. HU-ISBN 963 32 7153 3.
- CSONKARÉTI — SÁR- — CSONKARÉTI Károly — SÁRHIDAI Gyula: *A HIDAI Magyar Királyi Folyamőrök és fegyverzetük 1920-1945.* Budapest, 2009, Zrínyi Kiadó. 128 p. HU-ISBN 978 963 32 7488 0.
- A Duna.* — *A Duna.* Budapest, 1927, Magyar Királyi  
(6.;) Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság.
- RADISICS — RADISICS Elemér (szerk.): *A Dunatáj.* Bu-  
(2.;3.;) dapest, 1946, Gergely. I.köt. 480 p. , II.köt. 280 p. , III.köt. *A dunatáj országainak története időrendi táblákban.* 626 p.
- TANULMÁNYOK**
- BEKE — BEKE Margit: Budapest-Csepeli és Nem-  
(36.;)zeti Szabadkikötő története 1928-1940. *Századok*, CXXIII.évf. (1989) 1-2.sz. 125-162.p. HU-ISSN 0039-8098.
- BÉLAY — BÉLAY József: 25 éves a magyar tengerha-  
(45.;)józás. *Közlekedési Közlemények*, V.évf. (1961) 23.sz. 390-392.p.
- BORNEMISSZA — BORNEMISSZA Félix: Budapest szerepe a  
(54.;55.;)dunai hajóforgalomban. 91-94.p. In SZENDY Károly et al. (szerk.): *A hetvenéves Budapest. Magyar városok.* Budapest, 1943, Vármegyei Szociográfiák Kaidóhivatal. 459 p. /Városi és vármegyei szociográfiák, 15./
- CSÜLLÖG — CSÜLLÖG Gábor: A Kárpát-medencei ál-  
(1.;)lamtér problémái Trianon után. *Közép-európai Közlemények*, III.évf. (2010) 4.sz. 56-61.p. HU-ISSN 1789-6339.
- SUBA: A polgári Ma- — SUBA János: A polgári Magyarország kö-  
gyarország közigazgati beosztásának alakulása a határváltozások tükrében 1867-1941. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, X.évf. (2000) 12.sz. 102-107.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi  
(4.;)



változata 1999. október 6-án, Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett magyar rendvédelem-történeti tudományos konferencia-sorozatnak „A közigazgatás, a véderő és a rendvédelem kapcsolatának változásai a polgári magyar állam időszakában.” című XII. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított bővített és átdolgozott változata.

- SUBA: A magyar víz- — SUBA János: A magyar vízügy nemzetközi egyezményei 1921-1939. (20.;) — SUBA János: A magyar vízügy nemzetközi egyezményei. *Történeti Földrajzi Közlemények*, I.évf. (2013) 1-2.sz. 122-134.p. HU-ISSN 2064-390X.
- SUBA: A trianoni határ — SUBA János: A trianoni határ által kettévágott vízi társulatok helyzete 1919-1923. *Történeti Földrajzi Közlemények*, II.évf. (2014) 1-2.sz. 152-169.p. HU-ISSN 2064-390X.
- SUBA: Vízrendező (árvíz- — SUBA János: Vízrendező (árvízmentesítő) társulatok 1919-1939 között (történeti áttekintés.) (42.;) — SUBA János: Vízrendező (árvízmentesítő) társulatok 1919-1939 között (történeti áttekintés.) *Történeti Földrajzi Közlemények*, III.évf. (2015) 2.sz. 289-304.p. HU-ISSN 2064-390X.

## JOGSZABÁLYOK

- 1894/XXXVI.tc. — 1894/XXXVI.tc. a magyar folyam- és ten- (5.;) — gerhajózási részvény-társaság alakításáról és állami segélyezéséről.
- 1921/XXXIII. tc. — 1921/XXXIII. tc. az Észak Amerikai Egyesült (8.;) — Államokkal, a Brit Birodalommal, Franciaországgal, Olaszországgal és Japánnal, továbbá Belgiummal, Kínával, Kubával, Görögországgal, Nikaraguával, Panamával, Lengyelországgal, Portugáliával, Romániával, a Szerb-Horvát-Szlovén Állammal, Sziámmal és Cseh-Szlovákiával 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről.
- 1923/XIV.tc. — 1923/XIV.tc. a Dunára vonatkozó végleges (20.;) — szabályzat megállapítása tárgyában 1921. évi július hó 23-án Párizsban kelt egyezmény becikkelyezéséről.

- 1922/XIV.t.c. (9.;15.;) — 1922/XIV.tc. a magyar királyi folyamórség szervezéséről, létszámának, kiegészítési módjainak és felfegyverzésének megállapításáról.
- 1939/II.tc. (10.;56.;) — 1939/II.tc. a honvédelemről.
- 1 053/1920. (II.12.) ME.r. (9.;) — 1 053/1920. (II.12.) ME.r. a folyamrendészet gya-korlásáról.  
*Magyarországi rendeletek Tára*, LV.évf. (1921) I. füzet. 36-37.p.
- 1 862/1923. (III. 9.) ME.r. (23.;) — 1 862/1923. (III. 9.) ME.r. a hajóforgalom ellenőrzéséről.  
*Magyarországi Rendeletek Tára*, LVII.évf. (1923) I.füzet. 123-142.p.
- 8 270/1923. (XI. 23.) ME.r. (9.;17.;) — 8 270/1923. (XI. 23.) ME.r. a folyamrendészet gyakorlásáról és a Magyar Királyi Folyamórség szervezéséről, létszáma kiegészítési módjainak és felfegyverzésének megállapításáról szóló 1922: XIV.tc. végrehajtásáról.  
*Magyarországi Rendeletek Tára*, LVII.évf. (1923) I.füzet. 335-340.p.
- 8 851/1923. (VII. 28.) ME.r. (22.;) — 8 851/1923. (VII. 28.) ME.r. a Magyar Királyi Folyamórség fegyverhasználati jogáról.  
*Magyarországi Rendeletek Tára*, LVII.évf. (1923) I.füzet. 273-274.p.
- 57 054/1923. (VI. 22.) BM.r. (24.;) — 57 054/1923. (VI. 22.) BM.r. az utasoknak Magyarországon hajón való szállítása.  
*Belügyi Közlöny*, XXVIII.évf. (1923) 31.sz. 1186-1187.p.
- 1 340/1924. (II. 15.) ME.r. (9.;23.;) — 1 340/1924. (II. 15.) ME.r. a hajóforgalom ellenőrzéséről.  
*Magyarországi Rendeletek Tára*, LVIII.évf. (1924) I.füzet. 14.p.
- 20 987/1924. (V. 31.) BM.r. (25.;) — 20 987/1924. (V. 31.) BM.r. a 20 tonnánál kisebb géperőnélküli vízijároművek és egyéb géperőnélküli úszóművek nyilvántartása.  
*Belügyi Közlöny*, XXIX.évf. (1924) sz. 629-631.p.
- 21 423/1924. (VII. 14.) BM.r. (25.;) — 21 423/1924. (VII. 14.) BM.r. a 20 tonnánál kisebb géperő nélküli vízijároművek nyilvántartásáról szóló rendelet kiegészítése.  
*Belügyi Közlöny*, XXIX.évf. (1924) sz. 764-765.p.

SUBA János :	Dunai hajózás és vízürendészet 1922-1939.
22 641/1925. (VII. 20.) BM.r. (26.;	— 22 641/1925. (VII. 20.) BM.r. országhatárt alkotó vizeken való éjjeli halászatnak engedélyezéséről. <i>Magyarországi Rendeletek Tára</i> , LIX.évf. (1925) I.füzet. 410-411.p.
4 730/1927. (V. 27.) ME.r. (32.;	— 4 730/1927. (V. 27.) ME.r. a Dunára vonatkozó végleges szabályzat megállapítása tárgyában 1921. évi július hó 23-án Parisban kelt egyezmény becikkelyezéséről szóló 1923 : XIV. t.-c. XXIV. cikke értelmében a Nemzetközi Dunabizottság részéről kidolgozott hajózási és rendőri szabályzat (Hajózási Rendszabályok, rövidítve : H. R.) és ennek kiegészítő részét alkotó I. melléklet életbeléptetéséről. <i>Magyarországi rendeletek Tára</i> , LXI.évf. (1927) I.köt. 92-138.p.
310/1928. (I. 13.) ME.r. (34.;	— 310/1928. (I. 13.) ME.r. az „ideiglenes folyó-, csatorna- és tóhajózási rendszabályok” egyes rendelkezéseinek hatályon kívül helyezéséről és módosításáról. <i>Magyarországi Rendeletek Tára</i> , LXII.évf. (1928) I.köt. 12-19.p.
320/1928. (I. 13.) ME.r. (34.;	— 320/1928. (I. 13.) ME.r. a tóhajózás szabályairól. <i>Magyarországi Rendeletek Tára</i> , LXII.évf. (1928) I.köt. 19-23.p.
220 129/1929. (III. 12.) BM.r. (38.;	— 220 129/1929. (III. 12.) BM.r. a magyar belvizeken közlekedő evezős és vitorlás csónakok közlekedésének szabályozásáról. <i>Magyarországi Rendeletek Tára</i> , LXIII.évf. (1929) I.köt. 115-118.p.
10 700/1935. (X. 13.) ME.r. (48.;	— 10 700/1935. (X. 13.) ME.r. a 4 730 / 1927. ME. rendeletével életbe léptetett Hajózási és Rendőri Szabályzatnak, és az ennek kiegészítő részét alkotó Mellékletnek, úgyszintén egyes rendelkezéseik módosításának egységes szerkezetben kihirdetéséről, és egyes kapcsolatos rendelkezésekről. <i>Magyarországi Rendeletek Tára</i> , LXIX.évf. (1935) I.köt. 1302-1428.p.

- 145 060/1936. (III. 10.) — 145 060/1936. (III. 10.) BM.r. a 20 tonnánál nem nagyobb vízkiszorítású, nem géperejű hajók (kis hajók), valamint a nem géperejű úszóművek tekintetében a „*Hajózási és Rendőri Szabályzatnak, és az ennek kiegészítő részét alkotó Mellékletnek, úgyszintén egyes rendelkezéseik módosításának egységes szerkezetben kihirdetéséről, és egyes kapcsolatos rendelkezésekről.*” címmel életbe léptetett a 10 700/1935. (X. 13.) ME. rendelet 6. §-ában szereplő nyilvántartás tárgyában.  
*Magyarországi Rendeletek Tára, LXX.évf. (1936) I.köt. 101-108.p.*
- 145 130/1936. (III.10.) — 145 130/1936. (III.10.) BM.r. a géperejű kishajók nyilvántartásáról.  
*Magyarországi Rendeletek Tára, LXX.évf. (1936) I.köt. 541-543.p.*

*Mellékletek jegyzéke:*

- I.sz. melléklet  
*A dunai hajóforgalom Budapesten 1919-1928.*
- II.sz. melléklet  
*A dunai hajóforgalom Budapesten 1929-1938.*
- III.sz. melléklet  
*A Magyar Királyi Folyamőrség nyílt szervezeti felépítése.*

*A dunai hajóforgalom Budapesten 1919-1928.**I.sz. melléklet*

	1919		1920		1921		1922		1923		1924		1925		1926		1927		1928		
	db	%	db	%	db	%	db	%	db	%	db	%	db	%	db	%	db	%	db	%	
hajóflota																					
személyszállító gőzös	620	45	1445	33	1361	24	1439	25	1365	18	1291	12	1327	12	1358	11	1613	10	1667	10	
vonatú gőzös	124	9	296	67	458	8	383	7	498	6	594	6	680	6	911	8	1884	12	2482	15	
teheruszály	292	21	1193	27	1687	30	1246	22	1806	23	2299	22	2530	23	3156	26	11242	73	11765	69	
úras uszály	71	5	66	1	338	6	392	7	474	6	673	7	784	7	754	6	511	3	397	2	
osavargózs	1		4		8		61	1	65		107	1	116	1	171	1	170	1	692	4	
részletezés nélküli	258	19	1439	32	1858	32	2158	38	3520	48	5369	52	5680	51	5705	47	12			81	
összesen	1366	100	4443	100	5710	100	5679	100	7728	100	10333	100	#####	100	12056	100	15432	100	17084	100	

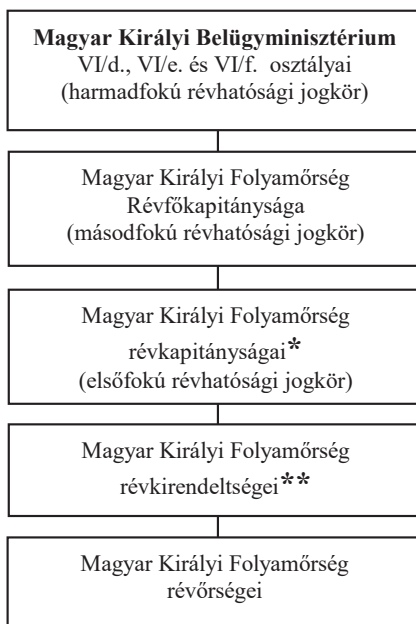
**Forrás !** THRRING Gusztáv (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1921-1938.* Budapest, 1923-1938, Magyar Királyi Statisztikai Hivatal. /Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, XXVII./

I.sz. melléklet

**A dunai hajóforgalom Budapesten 1929-1938.**

évek	1929		1930		1931		1932		1933		1934		1935		1936		1937		1938		
	db	%	db	%	db	%	db	%	db	%	db	%	db	%	db	%	db	%	db	%	
hajófajta																					
személyszállító gőzös	1699	11	1766	11	1616	10	2151	14	2156	15	2069	12	1886	10	1614	8	1586	6	1913	8	
vontató gőzös	1957	12	1991	12	2445	15	1952	12	1608	11	1961	11	2089	11	2092	10	2401	10	1908	8	
tehermotorhajó	831	5	1000	6	1037	6	1109	7	987	7	1235	7	1245	7	1213	6	1224	5	1506	7	
uszály	11219	71	11621	70	11167	68	10389	66	9242	66	11937	68	#####	68	13324	64	15748	64	13004	58	
csavargőzös	90		66		65		27		35		178		1402		2048		3088		3736		
részletezés nélküli	75		70		71		37		73		210		1435		434		419		193		
összesen	15871	100	16514	100	16401	100	15668	100	14101	100	17590	100	#####	100	20725	100	24466	100	22260	100	

**Forrás !** THIRRING Gusztáv (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve 1921-1938.* Budapest, 1923-1938, Magyar Királyi Statisztikai Hivatal. /Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, XXVII/

**A Magyar Királyi Folyamórség nyílt szervezeti felépítése.**

\* Révkapitányságok székhelyei: Budapest (1924-ig a révfőkapitányság látta el az érintett folyamszakasz révhatósági teendőit, 1924-től a budapesti révkapitányság, melyet 1929-ben **1.** északi és **2.** déli révkapitányságra osztottak.), **3.** Barcs (1927-ben létesítették), **4.** Dunaföldvár (1933-ban átköltözött Bajára), **5.** Esztergom, **6.** Gönyü (határállomás is), **7.** Komárom, **8.** Mohács (határállomás is), **9.** Siófok (1927-től, előtte révkirendeltség volt), **10.** Szeged (határállomás is, 1933-tól átveszi a záhonyi révkapitányság hatáskörét), **11.** Szob (határállomás is), **12.** Záhony (1933-ig működött).

\*\* Révkirendeltségek székhelyei: **1.** Dunaalmás (1933-tól), **2.** Dunacsúny (1929-től), **3.** Dunaremete (1933-tól), **4.** Kalocsa – Foktó (1927 után révőrség), **5.** Makó (1933-tól), **6.** Nyergesújfalú (1925-től), **7.** Oroszvár (1925-1929), **8.** Piszke (1924-1925), **9.** Szolnok (1933-tól).

**Forrás !** - CSONKARÉTI Károly —BENCZÚR László: *Haditengerészek és folyamőrök a Dunán. A Császári (és) Királyi Haditengerészet dunai flottillájától a Magyar Királyi Honvéd Folyamerőkhöz 1870-1945.* 153.p. Budapest, 1991, Zrínyi. 291 p. HU-ISBN 963 327 153 3.

- 1 053/1920. (II.12.) ME.r. a folyamrendészet gyakorlásáról. *Magyarországi rendeletek Tára*, LV.évf. (1921) I. füzet. 36-37.p.