

Gyűjtői Hírek

2008. április 17.



16. szám

3301 Eger

Eszterházy tér 2

Előszó

írta: Furman Attila



Nagyon sokszor elgondolkodtam azon, hogy mit is mondjak, mint gyűjtő annak a személynek, aki megkérdezi mit is érdemes gyűjteni, s mivel is kezdje a gyűjtést. A válasz mindenki számára egyszerű. Karjelvényt!

És ekkor jön a következő kérdés. Azon belül mit érdemes elkezdni gyűjteni? Azzal mindenki tisztában van, hogy a magyar rendőrségi karjelvények egy jó részéhez nehéz, vagy már a régiekhez szinte lehetetlen is hozzájutni. Szép terület a hazánkban elkészült vagy viselt emblémák gyűjtése, s mint minden lokálpatriótának ezt szinte kötelező jelleggel kell is gyűjteni. Hisz ismerünk-e olyan gyűjtőt, aki pont a saját hazájának anyagát ne gyűjtené. Erre természetes a válasz az, hogy nem. Így a javasolt gyűjtési terület első részével meg is vagyunk.

Sokan azt hiszik, hogy itt akkor be is fogják fejezni, mert bizony ők mást nem fognak gyűjteni a továbbiakban csak a magyar anyagot. Ezen belül pedig csak a karjelvényekre helyezik a hangsúlyt.

És ekkor, mint derült égből a villámcsapás hozzánk keveredik egy jelvény, sapka vagy egy olyan külföldi karjelvény, ami valamiért a szívünkhöz nő szinte azon nyomban. Ettől a darabtól valamiért nagyon nem akaródzik senkinek megválni. Mivel ez a példány idővel elkezd kihozni az emberből az érdeklődést, elkezd mindenki nézelődni, hogy a már beszerzett anyaghoz talál-e egy oda illő másik példányt.

A karjelvényeknél az első körben nagyon sokaknak azonnal négy fő irány kerül látóterükbe. A kutyás, lovas és a beavatkozó egységek karjelvényei, vagy pedig egy ország nyeri el a figyelem első helyét. Jóval kisebb azok száma, akik egy-egy konkrét témakör iránt kezdenek el érdeklődni. Hogy itt mire is gondolok?



Természetesen a különböző motívumokra vagy egységekre. Hisz lehet gyűjteni állatokat, növényeket, közlekedési eszközöket, természeti jelenségeket és ki tudja még mi mindent ábrázoló példányokat. Szerencsére a világ telis-tele van érdekesnél érdekesebb emblémákkal, amelyek bő választási lehetőséget tudnak biztosítani.

Azt nem lehet mondani, hogy az elsőre kiválasztott terület lesz az, amiből aztán a legtöbbet össze tudjuk szedni, de a megszerzésére kifejtett idő megtérül. Magamból kiindulva, ha egy-egy olyan darabhoz sikerül végre hozzájutnom, amit régóta keresek nagy öröm, és megelégedettség tud eltölteni. De szerintem ezt az érzést már szerencsére sokan átélhettük és

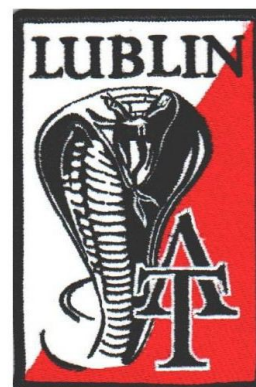
átéljük nap-nap után.

Annak elősegítésére, hogy a fenti kérdésekben egy kis segítséget kaphasson mindenki, a mostani számban ismételten megpróbálunk egy kicsit kalandozni a nagyvilágban.

Görögországból megismerkedünk az E.K.A.M. speciális egységgel Bigesz segítségével, majd az arab világban teszünk egy kis látogatást egy élménybeszámoló keretében. A rendőrségi rendfokozatok iránt érdeklődőknek ismételten két ország kerül terítékre. Szokásainknak megfelelően bemutatjuk a hazánkban megjelent újdonságokat is.

A további olvasnivaló azonban egyelőre maradjon az újság titka, hogy mindenki lépésről-lépésre tudja azokat felfedezni.

Mindenesetre minden olvasónknak jó szórakozást kívánok az újság cikkeinek szerzői és szerkesztői nevében. Lapunkkal kapcsolatos észrevételeit, amit remélhetőleg megoszt velünk előre is köszönjük.



Bahama-szigetek

Rendőrségi rendfokozatok



Tizedes
Corporal



**Bahama-szigetek rendőrségének
karjelvénye**



Őrmester
Sergeant



Felügyelő
Inspector



Főfelügyelő
Chief Inspector



Segédellenőr
Assistant Superintendent



Ellenőr
Superintendent



Főellenőr
Chief Superintendent



Segédrendőrfőnök
Assistant Commissioner



**Rendőrfőnök
helyettes**
Deputy Commissioner



**Meghatalmazott
rendőrfőnök**
Commissioner

Magyar Királyi Csendőrség

A gyűjtéssel eltöltött évek során fokozatosan alakult ki bennem az érdeklődés a rendészeti szerveknél használat régi és jelenlegi gépjárművek iránt. Tomka György barátomtól kapott cikk, pedig kifejezetten ráirányított a Magyar Csendőrségnél használt közlekedési eszközökre.



Így amikor eldöntöttem, hogy a csendőrséggel is foglalkozni kellene az egyesületünk lapjában azonnal felvetődött bennem a gondolat, hogy a gépjárműveikkel is foglalkozni fogok egy számban.

Az adatgyűjtő, kutatómunka során került a kezembe a „Csendőrségi lapok” egy évfolyama, amelyben megtaláltam Fodor Sándor csendőr százados cikkét, amely e témakört dolgozza fel. Így a jelenlegi cikk magját természetesen ez az anyag alkotja.

A mostani cikkben mindenki áttekintést kaphat a csendőrségnél használt gépjárművekről a kezdetektől 1941-ig. Remélhetően mindenkinek elnyeri tetszését, hiszen ez egy nem mindennapos a témakör véleményem szerint.

És akkor most induljunk a gépi meghajtású járművek történetével a csendőrség berkeiben a kezdetektől, azaz 1929-től.

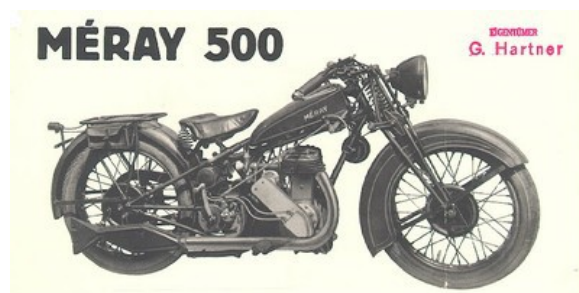
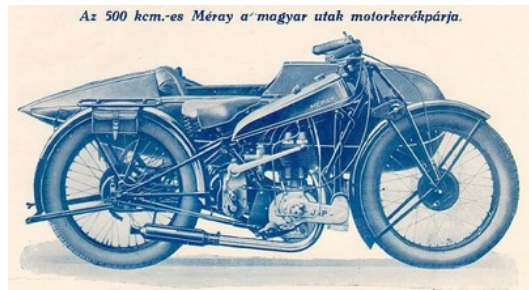
Az 1926-ban, Párizsban a közlekedésrendészeti szabályozás keretében megkötött egyezményt hazánkban az 1929. évi XXXII. Törvénycikk iktatta törvénybe, amelynek végrehajtására megalkotásra került a 250.000/1929. számú BM rendelet.

A cél eléréséhez azonban sohasem elegendő a szabályok megállapítása, azt végre is kell hajtani és a végrehajtást ellenőrizni is kell. A közlekedés ellenőrzését 1929-ig a csendőrségi területen a gyalog őrsők látták el. Azonban a meg növekedett gépjármű forgalom és a fennálló forgalmi rend gyökeres megváltozása, a forgalom meggyorsulása azt kívánta, hogy az amúgy is túlterhelt gyalog őrsők részére segítőtársat adjanak.

Így született meg 1929-ben a közlekedési csendőrség, amelynél a csendőrségen belül itt került először gépjármű alkalmazásra.

Azonban, hogy ezt a lépést végre tudják hajtani szakképzett legénységre volt szükség. Így 1928-ban kiválasztottak 20 csendőrt, akiket egy tanfolyam elvégzésére vezényelték a honvédséghez. A tanfolyam, amely keretében gépkocsivezetői tanfolyamot végeztek, 1928. szeptember 4-én kezdődött és 1929. április 28-án végződött. Az itt végzett 20 fő alkotta a közlekedési csendőrség magját. A tanfolyamot elvégző hallgatók megkapták a képesítést motorkerékpárra, személygépkocsira és tehergépkocsira.

1929. év őszén pedig beszerzésre kerültek az első motoros gépjárművek a csendőrség számára. Ez nem volt más, mind három darab 1000 cm³-es Méray gyártmányú oldalkocsis motorkerékpár és hat darab 500 cm³-es szintén Méray szóló motorkerékpár.



Amint a beszerzések megtörténtek megkezdtek működésüket a székesfehérvári és győri közlekedési őrsők. Mindkét őrs kapott egy-egy oldalkocsis és három-három szóló motorkerékpárt. A harmadik oldalkocsis motorkerékpárt a motortiszt részére utalták ki. Ugyanis a közlekedésrendészettel és a motoros ügyekkel kapcsolatos teendőket ebben az időben még a

nyomozó osztályhoz beosztott úgynevezett „motortiszt” végezte.

A side profile of a vintage Indian motorcycle, likely a Scout model, featuring a large engine, a high seat, and spoked wheels. The motorcycle is dark-colored with 'INDIAN' visible on the fuel tank.

nyomoz a csendőrség. A kezdetektől ezen, gépkocsinak a kihasználása meglehetősen nagy volt, ha figyelemmel kísérjük a szállított csendőrájárók számát és a naponta megtett több száz kilométert.

Ezek alapján nem is meglepő, hogy 1938 őszére az elhasználódás miatt a második fogolyszállító jármű is üzembe állt. Azonban ennek építésénél már figyelembe vették az addig beszerzett gyakorlati tapasztalatokat. Így ez már el lett látva megfelelő számú férőhellyel, biztonsági berendezéssel.



Azonban mivel a technika akkor sem volt örök, természetesen előfordultak meghibásodások. Amikor ez bekövetkezett és a jármű műhelybe került akkor a szállítást a helyszínelő gépkocsi látta el.

Az első fogolyszállító gépkocsi beszerzése után 1937-ben a magyar királyi csendőrség felügyelője részére szereztek be egy Mercedes-Benz személygépkocsit. Erre azért került sor, mivel a felügyelő az egész országra kiterjedően tartotta a szemléit és az óriási időmegtakarítás jelentkezik a gépkocsi javára a vonattal szemben.

Mint már írtam 1931 év tavaszán már három közlekedési őrs működött kerékpárokkal felszerelve. 1936 nyarán új őrsök kezdtek

meg a működést, helyileg Kecskeméten és Mezőkövesden. De miért is itt alakítottak közlekedési őrsöt? Az első alkalommal létrehozott őrsök lefoglalták Budapest és környékét, valamint a Balaton felé és Bécs irányába a forgalmat. Azonban a nemzetközi forgalomba erősen becsatlakozott az Alföldi terület a Balkán felé menő forgalommal valamint az alföldről Budapestre irányuló teherforgalom. Így ésszerű, hogy Kecskemétre esett a választás.

Ha belegondolunk, akkor már csak egy irány maradt ki, amely nem más irányba húzódik, mint a Mátra és Bükk felé. A Mezőkövesden létrehozott őrs lehetővé tette, hogy a hegyek felé vezető utat is ez által ellenőrzés alá fogják és megszüntik a turista forgalmat.

1938-ban hatalmas lépést tett előre a közlekedési őrsök létszáma. Hisz az addigiakhoz egy év során további öt őrsöt állítottak fel. Ezek a következők voltak: 1938. február 15. Jánosháza, 1938. május 6. Debrecen, 1938. május 15. Miskolc, 1938. július 1. Dunaföldvár és Szolnok.

Az őrsök felállítását természetesen megelőzte a gépjárművek számának gyarapítása is. Így 1937 őszén beszerzésre került 20 db Fiat-Balilla kétüléses gépkocsi majd a következő év tavaszán 2 db használt gépkocsit. Erre természetesen a megkezdődött átképzések és tanfolyamok miatt volt szükség, hisz azért nagy luxusnak számítana, ha a tanulást az akkor beszerzett új gépkocsikon végezték volna.

A szolgálat ellátására beszerzett kétüléses gépkocsik hasznosak voltak ugyan, de sajnos kicsik. Hisz a járőrök felszerelésének, fegyverzetének valamint a helyszínelő felszerelésnek nagy helyigénye volt. Ezért a nyomozó alosztályok részére a Fiat gépkocsikkal szinte egy időben beszerzett Steyr 50 típusú gépkocsik sokkal megfelelőbbnek látszottak a közlekedési őrsök számára is. Így 1938 nyarán beszerzésre került a közlekedési őrsök számára további három darab Steyr 50 típusú gépkocsit,



amelyet a Budapesti őrsre osztották be.

Mivel a Steyr típusú gépkocsik a hozzájuk fűzött reményeket minden tekintetben kielégítették, ezért a gépkocsik beszerzését határozták el a továbbiakra.

A Felvidék, majd az északkeleti területeknek az anyaországhoz való visszatérését követően további 53 db



Steyr 55 típusú gépkocsit rendeltek meg. A visszatért területeken 1939 év tavaszán Kassán majd összesen Ungváron és Huszton került felállításra új közlekedési őrs.

1940-ben további három közlekedési őrsöt állítottak fel Baján, Kőrmenden és Gyulán.

1940 novemberében újabb 10 db Steyr 55 típusú gépkocsit rendeltek meg. Az előzőleg beszerzett 53 db gépkocsival az újabb őrsök felállítására és egyes elhasználódott Fiat gépkocsik cseréjénél használták fel.

Összeállította és írta: FurmanAttila

** Felhasznált irodalom: Fodor Sándor: Gépjárművek a csendőrségnél

Policía de Seguridad Pública

Rendőrségi rendfokozatok: Portugál Állami Rendőrség



Agente



Agente principal



Sunchefe



Subchefe principal



Subcomissario



Comissario



Subintendente



Intendente



Superintendente



**Superintendente
chefe**



**Director nacional
adjunto**



Director nacional



Ειδική Κατασταλτική Αντιτρομοκρατική Μονάδα

Az **E.K.A.M** (*Eidikes Katastaltikes Antitromokratikes Monada*) a görög rendőrség (*Hellenic Police*, görögül: **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ**) speciális, terrorelhárító egysége. Az egység központja Athénban van, de kirendeltségei minden jelentős görög városban megtalálhatóak. Irányítása a görög rendőrség mindenkor vezetőjének a hatáskörébe tartozik.

Feladataik:

- magas kockázatú bevetések végrehajtása,
- terrorista ellenes harc, tűzhelyzetek megoldása,
- gépeltérítések felszámolása,
- rendkívüli, fegyveres helyzetek megoldása,
- VIP személyek kísérése és védelme.

Bevetéseket hajthatnak végre szükség szerint Görögországban és külföldön. Szükség esetén mentési és katasztrófa elhárító munkákat végeznek, segítve a tűzoltóságot.



Története: 1978-ban két rendőri szervezet létezett Görögországban a *Hellenic Gendarmerie* és a *Hellenic Urban Police*, mindegyiknek volt egy-egy kis létszámú különleges egysége. 1984-ben ezeket



a szervezeteket összevonták Hellenic Police néven. Az új rendőrségnek szüksége volt egy központi speciális (SWAT) egységre, aminek felállítása még 1984-ben megtörtént, ez volt az EKAM. Az egység létszáma eredetileg 150 fő volt, de a 2004-es Athéni Olimpiai játékok idején az egység létszámát 200 főre növelték, a feladatok megnövekedése és az esemény nagysága miatt. Az olimpiai játékok elmúltával az egység létszámát nem csökkentették az eredeti létszámra, a növekvő terrorveszély miatt.

Történetük során sok sikeres bevetést tudhatnak maguk mögött, ezek közül az egyik leghíresebb 2003-ban történt. Az egység 2003. márciusában sikeres tűszmentést hajtott végre egy eltérített török repülőgépen, amely Isztambulból, Ankarába tartott. A gép leszállt az Athéni Nemzetközi repülőtérén üzemanyag feltöltés céljából, rövid tárgyalás után az EKAM egységek megrohamozták a gépet, a géprablókat pillanatok alatt elfogták, a tűszokat veszteségek nélkül kiszabadították. Az EKAM nagy szerepet játszott a November 17 és a Revolutionary People's Struggle terrorszervezetek felszámolásában.

Kiképzés: Az egységbe jelentkezők önkéntesek, a kiválasztási feltételek szigorúak, legalább 5 éves szolgálati idő szükséges a jelentkezéshez. Az EKAM tagjai közül sokan a görög hadsereg Ranger iskolájában kezdik a felkészülést, mielőtt a rendőrség terrorista ellenes iskolájában folytatnák a kiképzést. Az EKAM tagjai a felkészülés során gyakorolnak hajókon, repülőgépeken, buszokon és vonatokon is. A felkészülés során a rendelkezésükre álló legmodernebb berendezéseket és felszerelést használják. Az egység tagjai sokirányú kiképzést kapnak, közülük néhányan speciális képzést is szereznek: mesterlövész, bűvár, ejtőernyős, síelő és szanitéc. Az egység tagjai minden évben egy 3 hónapos kiképzési programon vesznek részt. Az edzőközpontjuk egy modern létesítmény, amit a felkészülésük igényei szerint alakítottak ki, de sok esetben eredeti helyszínen gyakorolnak például repülőtérén (Athens International Airport), Olympic Airways repülőgépein, Pireuszi kikötő létesítményeiben, Athéni metrón, görög vasutak járművein és létesítményeiben.

Az egység több más külföldi különleges alakulattal is állandó, szoros együttműködésben van, például: FBI (Hostage Rescue Team), U.S Marshals (Special Operations Groups), U.S Army Special Forces, New Scotland Yard (SO19), SAS (Nagy-Britannia), GEO (Spanyolország), Cobra (Ausztria), SEK (Németország), RAID (Franciaország).

Fegyverzet, felszerelés: Fő fegyvereik - mint sok más különleges egységnek - a Heckler & Koch MP5 fegyvercsalád tagjai. Fegyverzetük között szerepel még, Glock 21 és Sig Sauer P229 pisztolyok, Ruger .357 Magnum revolver, FN P90 5.7 mm-es géppisztoly, M16, Colt M4 és AK47 gépkarabély, Remington 870 12-es shot-gun, FN/MAG géppuska.

Sako 7.62 x 51 mm-es, Accuracy International AW 7.62 X 51 mm-es, H&K G3/SG1 7.62 X 51 mm-es, Stoner SR mesterlövész fegyverek.

Felszerelésük között szerepelnek a különleges Carl Zeiss, Smith & Bender, Leopold távcsövek és éjjellátó készülékek. Behatolásoknál használnak mechanikus, hidraulikus és robbanó eszközöket. Kiegészítő felszereléseik: gázmaszk, lövedékálló sisak, endoscope, infra és hőkamera, füst és fény gránát, könnygáz, Zodiac motorcsónakok.

Az EKAM a Görög Hadsereggel (Hellenic Armed Force) szoros együttműködésben van, amennyiben a feladat végrehajtása szükségessé teszi, akkor használja repülőgépeit és helikoptereit (C130 Hercules, CH-47 D-T és Super Puma, Sea Hawk). Ezek igénybevételére leginkább a légi szállításuk és ejtőernyős bevetésük során kerül sor.



Végül bemutatom az egységnél használt karjelzéseket a teljesség igénye nélkül. A sárga karjelvényt normál egyenruhán, a színcsökkentett változatot bevetési ruhán viselik. Ezek néha kiegészülhetnek az egység nevének feliratával ellátott ívvel, de ezt ténylegesen csak ritkán viselik. Az EKAM1 és EKAM2 feliratot a bevetési ruha mell részén viselik, jelentése 1-es és 2-es csapat.



Írta: Szakmán Zsolt (www.bigesz.gportal.hu)

Út cél:

JORDÁNIA ÉS ISRAEL



2005-ben szerencsém volt eljutni a Közel-Keletre. Azon belül is az első állomás Jordánia majd onnan tovább Izrael. Már a csomagom összeállításánál nagy gondot fordítottam arra, hogy kellő mennyiségű karjelvény kerüljön elrakásra és az mindig a kezem ügyében legyen. Hisz soha nem lehet tudni ...

Jordániába megérkezve – azon belül is Aqabába – már a reptér is látványos, lenyűgöző volt a számomra. Már vettem is volna elő a fényképezőgépet, amikor tudatták velem, hogy sajnos a területen a fotózás tilos.

Amikor a csoport idegenvezetőjének elmondtam a fényképezéssel és a cserével kapcsolatos terveimet, Ő nagyon ellenezte azokat. Ugyanis elmondta, hogy az arab országokban szigorúan tilos a rendőrök és katonák fényképezése.

Azért természetesen tervemről nem tettem le és a hosszas városnézést követően elindultam felderíteni a rendőrséget, a járműveiket, egyenruháikat és a ruháikon található karjelvényeket. A helyiekkel történt beszélgetés során ők is csak határozottan annyit mondtak, hogy tegyek le tervemről, hisz az a véleményük szerint lehetetlen vállalkozás. Azért annyit sikerült elérnem, hogy egy helyi idegenvezetővel eljutottam egy szabóhoz, aki az egyenruhákat készíti a rendőrség részére. Ami ott fogadott az a számomra és szerintem sok-sok gyűjtő számára is maga lehetett volna a Kánaán. De sajnos ott is hamar lehűtötték a lelkesedésem és megtudtam, hogy a több száz darabból egy sem gyarapítja innen a gyűjteményem.



Lesz ami lesz alapon felkerestem egy kisebb rendőrállomást és ott kézzel lábbal megértetve magam elmagyaráztam, hogy mit is szeretnék. Sajnálattal közölték, hogy kérésemben ők sem tudnak segíteni, de elírányítottak a város rendőrkapitányságára. Mint aki eldöntötte, hogy veszténivalóm nincs, elindultam a megadott helyre. Itt legnagyobb meglepetésemre már vártak és rövid idő elteltével magánál a város rendőrkapitányánál találtam magam. Áadtam számára a magammal vitt cseredarabokat, amelyek nagyon megnyerték

tetszését. Egy tea mellett elbeszélgettünk, megejtettük a cserét majd a találkozó végén a rendőrségi járműveket is gond nélkül lefényképezhettem.

Így örömmel konstatálhattam, hogy az eltervezetteket – ha egy kis nehézség árán is – sikerült végrehajtanom.



A sikertől megittasulva természetesen azonnal az járt a fejemben, hogy ha a csere létrejött Jordániába akkor Izraelben sem lehet gondom vele.

Itt azonban rá kellett jönnöm, hogy ott azért minden más. Hisz amikor ott elmentem a rendőrségre, oda be sem engedtek. Egy váróban kellett várakoznom, míg egy rendőrtiszt lejött hozzám, a kezében egy turista prospektussal. Ekkor neki is elmagyaráztam, hogy mit is szeretnék. Elment, majd egy kis idő elteltével visszajött és átadott egy karjelvényt az izraeli rendőrségtől.

A későbbiek során az egyik autós pihenőnél megállva lettem

figyelmes arra, hogy ott meg határőröket látok. Megkértem a velünk lévő tolmácsot, hogy segítsen a számomra beszélni velük a csere ügyében. Szerencsémre itt is segítőkész emberekkel akadtam össze és a cserét végrehajthattuk majd itt is következett, hogy a kért fotót is készíthettem.

A tanulság? Bármerre is jártok, vagy utaztok, az országban vagy külföldön, mindig legyen nálatok cseredarab hisz „SOHA NEM TUDHATOD”!☺

Írta: Arany Krisztián



Vigyázat, gyűjtőtársak!

Gondolom, nem újdonság a karjelvény gyűjtők körében, hogy a ritka példányokat hamisítják. Hazánkban is élnek ezzel a lehetőséggel, sőt koholmányok is kikerülnek a kezük alól (gondoljunk csak a bűváros felvarróra, mellyel az interneten is találkozhatunk).

Spanyolországban is foglalkoznak a karjelvények utánzásával. Mivel az ottaniak nem kurrenssek, így inkább az egzotikus országokét hamisítják. A komoly német gyűjtők annyira ismerik ezeket a példányokat, hogy név szerint is meg tudják mondani, hogy ki áll másolat mögött.

Nemrég Spanyolországból kaptam egy internetes üzenetet, melyben Jesus Cruz (e-mail: jclbn@telefonica.net) hívta fel a figyelmemet eladó rendőri karjelvényeire. Nem voltam rest, és megnéztem a kínálatát. Mondhatom, nem rosszak: Dubai, Malaysia, Seychelles, El Salvador és Ciprus. Az árak még ennél is jobbak, 6 Euró példányonként. Na most itt álljunk meg egy pillanatra! Seychelles-szigeteki rendőrség felvarrója még agyonmosott állapotban is very special trade (nagyon különleges csere), a mellékelt fénykép szerint pedig az ő példánya új állapotú. Szintén gyanús, hogy az USA-beli törzsi rendőrségek karjelvényeit is 4 Euróért árulja, ugyanannyiért, mint a többi közönséges amerikaiat.

Nem állíthatom 100 %-ig biztosan, hogy ezek darabok mind hamisítványok, de a gyűjtőtársaknak gyanúsak kell lennie, ha ritkaságokat bagóért árulnak nekik. Nem árt vigyázni!

Molnár Mihály

Philadelphia Police Department

Philadelphia a legnagyobb város Pennsylvániában. A várost a köznyelvben Phillyként, és testvéri szeretet városaként (Brotherly Love City) is emlegetik. Lakosság és terület szerint a második legnagyobb város az Egyesült Államok keleti partján, míg az ötödik az egész ország tekintetében. Lakossága közel 1,5 millió lakos, amely szám, ha a környező elővárosokat is hozzá vesszük 5,8 millió főre emelkedik.



E város területén látja el feladatát az 1850. május 3-án megalakított Philadelphiai Rendőrség (*Philadelphia Police Department*). 1859-ben megalakították a rendőrségen belül a nyomozó osztályt, majd a következő évben a folyó és kikötői egységet. 1881-ben kezdte el munkáját az első afro-amerikai születésű rendőrtiszt, míg 1889-ben indult a lovas járőrszolgálati ág (amelyet 2004-ben megszüntettek). 1906-ban bemutatthatták az első motoros járőrt és 1939-ben az első rádióval felszerelt járőrautót. 1979-ben volt a legnagyobb létszáma a

rendőrségnek, amely ekkor megközelítőleg 8500 rendőrt jelentett.

Napjainkban 362,4 km² területen 6600 fő teljesít szolgálatot a különböző speciális egységekbe és a 23 körzetbe beosztva.

A mostani összeállításban e városi rendőrség és speciális egységeinek karjelvényeit láthatja mindenki.



Központi karjelvény
1970-1980-ig



Központi karjelvény
1980-1990-ig



Központi karjelvény
1990-től



Központi karjelvény
Ír változat



Központi karjelvény
Ír változat



Központi karjelvény
Szabadkőműves változat



Lovas karjelvény
régi



Lovas karjelvény
100 éves centenáriumi



Lovas karjelvény
megszűntetés előtti



Központi karjelvény
Szabadkőműves változat (régi)



Repülőtéri egység
régi változat



Repülőtéri egység
jelenlegi változat



Légirendészet



Tűzszerész
régi változat



Tűzszerész
jelenlegi változat



Tengerészeti Egység



Tengerészeti Egység
Rendőrségi búvár



Tiszteletadó Egység

Repülőtéri Rendőr Igazgatóság



A REBISZ 2007. december 31.-én bekövetkezett megszűnése és részekre válása után a Repülőtéri Biztonsági Szolgálat helyett jött létre a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság.

A megtervezett és elkészített karjelvény rendszeresítésére 2008. április 1.-én került sor.

A darab hímzéses eljárással készült. Központi motívuma a színes rendőrségi címer alatta a határőrségre utaló zöld színű tölgykoszorúval. A felette látható a szárnyas embléma közepén az RRI rövidítés olvasható. A karjelvény alapja kék, míg a szegő és a felirat sárga színű.

Írta: Tomka György

Készenléti Rendőrség

A REBISZ 2007. december 31.-én bekövetkezett megszűnésével ismételten megalakították a Készenléti Rendőrséget.

A régi új egység ismételten visszatért a saját karjelvényéhez, amely az új darab esetében apró változásokon ment át. Hisz az előzőtől eltérően nem fémszálás szövéses gyártással készült, hanem sárgával. Az eredeti darab ebben az esetben is szövött, de már elkészítették a hímzett változatot is.

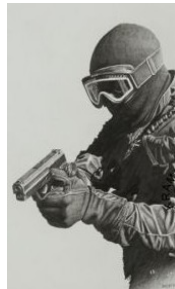
Írta: Tomka György



Kapos Beavatkozó Alosztály



A Somogy megyei Kapos Bevetési Alosztály a 2007 év végére bevezetett egy új karjelvényt. A hímzéses eljárással készített darab az ORFK előírásaitól alakra eltér, hisz hegyes pajzs alakú lett. A gyűjtőtársak körében felmerült a kérdés, pontosan mit is ábrázol. A karjelvény egy fekete maszkot viselő kommandóست ábrázol, csak a fej kontúrvonala nincs kivarrva. A maszkon taktikai védőszemüveg van rögzítő pánttal. A kommandós a szemüveg jobb lencséje előtt célzásra emelt pisztolyt tart. A pisztolyt bal kézzel alátámasztja. Az ábra felismerésében segítségünkre lehet Dick Kramer amerikai rajzoló művész alkotása.



A karjelvény maga nagyon jó kivitelű, gyöngyvászon alapra készült tetszetős darab. Igazi, bevetési ruhára való példány.

Írta: Ormos László

BRFK XI. Kerületi Rendőrkapitányság

BRFK XI. Kerületi Rendőrkapitányság szintén a 2007 év vége felé tervezte meg saját karjelvényét, amely bevezetésére viszont csak 2008-ban került sor.

A darab hímzett eljárással készült, középkék alapra. Központi motívuma Újbuda címere, amely nem csak a címerpajzsot tartalmazza, hanem a kompletten az egész címet.

A szegő és az összes felirat fehér színnel készült, amely nagyon szépen kiemelkedik a kék alapból.

Írta: Furman Attila

