A POSTA TÖRTÉNETE MAGYARORSZÁGON

Írta:

DR. VAJDA ENDRE

Első fejezet

## **A postaintézmény kialakulása és fejlődésea világtörténet tükrében**

### Bevezetés

A történelem haladó folyamat. Haladását elsősorban a társadalom termelő erőinek fejlődése határozza meg. A hírközlés eszközei és módjai is fokról fokra változtak a kőkorszaktól, a vaskorszakon át a mi modern korunkig. A hírközlés technikájának fejlődése is az ember munkájának eredménye: hű tükrözője annak az alkotó tevékenységnek, amely végső fokon átalakította a Föld arculatát.

A nyelvet, az emberek közötti érintkezés eszközét, tehát a hírközlés első megnyilvánulási formáit, a munka és a társadalom fejlődése szülte. Ugyanakkor a nyelv feltétele és hatalmas erejű ösztönzője volt az emberi munka és a társadalmi kapcsolatok, a hírközlés további fejlődésének is.

A technika tökéletesedése, a vadászat fejlődése, a közösen végzett munka, a közös szálláshely, a lakókat melegítő közös tűz összekovácsolta, egyesítette az embereket. A veszély, amelynek az ember ki volt téve, illetőleg a veszély elhárítása, az élelemszerzés, az emberi élet legfontosabb motívumává lett: a hírek, az üzenetek gyors továbbadására volt ezért szükség. Jeleket hagytak hátra fákon, sziklákon és más helyeken.

A munkaeszközök tökéletesítésével megváltoztak az emberek és azok a módok is, ahogyan az élet fenntartásához szükséges dolgokat megszerezték. Sokezer év telt el, amíg egy-egy lépéssel előbbre haladt az ember. Megnőttek az ember igényei élelemben, ruházatban, lakásépítésben, szerszámkészítésben. Ennek megfelelően változtak a hírközlési szükségletek is.

A híradástechnika első megjelenése nem volt nagyigényű. A cél csupán az, hogy messzehangzó vagy messzire látható jelzések segítségével hírt lehessen adni arról, ha jön az árvíz, vagy jön az ellenség, tehát ha bizonyos események bekövetkeztét kell előre jelezni.

Az éjszakát messziről belobogják a tüzek piros lángjai, nappal a felhők fölé emelkedő füstoszlop adja meg a jeleket, vagy messzehangzó kürt, dob, vagy más hangkeltő szerkezet jelzi a közlendő eseményt. Az ünnepek az ókori népek számára nem csupán vallási kötelezettségeket jelentettek, hanem egyes

mezőgazdasági munkák kezdetét és befejezését. Szükség volt tehát jelzésre, amely a megállapított dátumokat hírül adja az egész ország népének.

Nagy jelentősége van annak, amikor a meghatározott jelentésű jelzéseket szervezett módon kezdik továbbítani nagy távolságokra. Ezzel megkezdődhetnek a történelemnek a „posta” történetét tárgyaló fejezetei.

Mindezt a változást, a fejlődésnek törvényszerű menetét, azokat az eszközöket és szervezeteket, amelyen keresztül a hírközlés, illetőleg a „posta” története megjelenik, helyesen csak az emberi társadalom anyagi és szellemi kultúrájának fejlődésén keresztül vizsgálhatjuk. Hogy mióta vannak posták, hogy lehet-e, szabad-e a posták keletkezésének idejét valamely konkrét időpontban rögzíteni, vitatott kérdés. Felfogásunk szerint a posták intézménye mindenütt összefonódott a társadalmi formák fejlődésével.

Maga a „posta” szó valószínűleg a latin „mansio posita” (pihenőállomás} és a „mutatio posita” (lóváltóállomás) szavak rövidítéséből származik. Marco Polo (1254−1323) a kínai birodalom postájának ismertetésénél használja először írásban a „posta” szót, amelyet akkor már a mai Olaszország területén általánosan ismertek.

A „posta” elnevezés előbb lóváltóhelyeket, vagy mint nálunk, a levél- és üzenetvivő embereket jelentette, lassanként azonban az egész intézmény megjelölésére szolgált és a legtöbb nyelvben otthonossá lett.

### A rabszolgatartó társadalom postái

Az i.e. IV. évezredben az emberiség a fémkorszakba lépett. Ez a körülmény döntő jelentőségű következményekkel járt a termelés, majd a társadalom egész életére: létrejött az osztálytársadalom. Amilyen mértékben fejlődött ugyanis a technika, úgy nőtt és halmozódott fel a vagyon is az egyes személyek kezében. A fémtechnika alkalmazása siettette a kézművesség elválását a földműveléstől. Ez viszont a maga részéről elősegítette a sűrűbb érintkezést a nemzetségek, sőt egyes személyek között is. Így született meg a kereskedelem.

A termékek felhalmozása és a vagyon gyarapodása a közösségek és a törzsek között rabló háborúkat eredményezett.

A rabszolgaszerző háborúk megszervezése, lebonyolítása, megvívása gyors és pontos hírszolgálati intézmények megteremtését követelte meg. Az ellenséges szándékok és tervek felismerése, az azokról való gyors tájékozódás a siker előfeltétele volt, de a különböző belső elégedetlenségből eredő villongások (lázadások) is a mielőbbi értesülések szerzését kívánták meg. Ennek megfelelően az ókor nagy rabszolgatartó államaiban kiváló hírszolgálati szervezeteket találunk.

Ez a hírközlési szervezet az ókori birodalmakban állami célokat szolgált és berendezéseit a hatalmon levők vehették igénybe.

A hang alkalmazása hírközlésre

A hangnak használata hírek közvetítésére olyan régi, mint maga az ember. A hang útján történt szervezett hírközlésről azonban részletesen adataink először a perzsáktól vannak. Szicíliai Diodoros görög történetíró munkájában

(i.e. 50) találjuk feljegyezve, hogy a perzsák i.e. 530 évvel egymástól kellő távolságban kis tornyokat állítottak fel, amelyeken erőshangú embereket helyeztek el, akik egymásra hangosan kiáltva, mintegy szájról szájra adták tovább a híreket. Ezeket az embereket a „király fülei"-nek nevezték, és segítségükkel lehetséges volt a híreket vagy a parancsokat 30 napi utazást igénylő helységekbe egy nap alatt eljuttatni. Számuk mintegy harmincezer emberre rúgott.

Cyrus később megszüntette ezt az intézményt, mert a hírek közvetítésének titkosságát nem látta biztosítva. Xerxes (i.e. 480) azonban ismét bevezette a továbbkiáltás rendszerét. Az általa kiépített vonal Perzsián keresztül egész Görögországig húzódott.

Julius Caesar (i.e. 100−44) „De bello gallico” című munkájában megemlíti, hogy a gallok a fontos események hírét állomásról állomásra továbbkiáltás által nagy távolságokra eljuttatták.

A hírek továbbításának ez a módja az ókori népeknél időnként csaknem mindenütt használatban volt. Fel kell tennünk azonban, hogy a hírközvetítő őrszemláncok nem rendszeresen, hanem csak különleges alkalmakkor, katonai eseményekkel kapcsolatban működtek. Ugyanis fenntartásuk rendkívül költséges volt és létszámuk sokszor egy kisebb hadsereg létszámának felelt meg.

Távjelzés optikai jelekkel

A távjelzés egyik legrégibb nemének éjszaka azokat a dombokon és a hegyeken felgyújtott jelzőtüzeket, illetőleg nappal a felszálló füstoszlopokat kell tekinteni, amelyek háborús események bekövetkeztét jelezték. De az optikai jelzéseknek más számos fajtáját is használták az ókor népei bizonyos várt események jelzésére. így a Theseus-monda szerint, amikor Theseusnak a Minotaurus legyőzése sikerült, atyja Aegeus kívánságához képest fekete vitorláját fehérrel kellett volna felcserélnie. Theseus a győzelem feletti örömében azonban a vitorlacserét elfelejtette és ennek a győzelmet hirdető jelnek az elmaradása atyja halálát okozta, mert amidőn a fekete vitorlás hajót látta visszatérni, fiát holtnak tartva, magát a tengerbe ölte.

Aischylos (i.e. 525−456) Agamemnon című drámájában említést tesz a Trójától Argosig terjedő tűz-távjelző vonalról. Ennek a jelzővonalnak a segítségével adta hírül Agamemnon Trója elestét nejének Klytaimnestrának még azon éjszaka az Ida hegycsúcsáról a 800 km-es távolságban levő Argos városába.

Aischylos 500−600 évvel a trójai háború után élt. Érdekes, hogy a közelmúltban a görög posta felállította a tragédiában leírt jelzőláncot és leadta a tűzjeleket. A kísérlet sikerült: a jelzés valóban eljutott Kis-Ázsiából Argosba.

Thukydides és Suidas műveiből arról értesülünk, hogy a görögök más jelzést használtak, ha barátságos csapatok, és mást, ha ellenséges csapatok közeledtét kívánták hírül adni. Az első esetben ugyanis a jelzésre használt fáklyákat nyugodtan tartották, míg ellenség jelzésénél azokat folyton ide-oda mozgatták.

A görögökön kívül hasonló jelzési módot használt Hannibál (i.e. 218) Hispániában és Afrikában. Hannibál bizonyos távolságokban egymástól jelző-

tornyokat állíttatott fel, amelyeknek tüze igen nagy távolságban is jól látható volt.

Hasonlóképpen a rómaiaknál Július Caesar a gallok elleni hadjáratban használt ilyen jelzéseket és Appjanus (i.e. 150) „De bello Hispanico” című munkájában megemlíti, hogy nappal egy igen hosszú rúdra kötött piros zászlóval, éjjel pedig tűz segítségével jeleztek,

Ázsiában az arabok, a kínaiak és a hinduk szintén használták a tűzjelzést. A kínaiak és a hinduk olyan tüzeket alkalmaztak, amelyeket sem a szél, sem az eső eloltani nem volt képes és amelyek olyan erős fényűek voltak, hogy a legnagyobb ködön is átlátszottak (bengáli-tűz).

E kezdetleges jelzési módok mellett fejlettebbekkel is találkozunk. Polybios leírjad hogy a görögök milyen jelzési módot használtak. A leírásból a következőket tudjuk, meg:

A régi görögök szellemes fáklya-távírórendszert építettek ki- A rendszer magasabb vagy más jól látható helyen kiépített jelzőállomások láncolatából állt. Minden egyes jelzőállomáson öt vízszintes és öt függőleges vonás .által 25 részre osztott tábla volt elhelyezve, és e tábla minden egyes részébe egy-egy betűt írtak. A jelzés, azáltal történt, hogy a jeladó állomás két fáklyát felemelt és nyugodtan tartott addig, míg ugyanezt a szomszéd állomás meg nem tette annak jeléül, hogy a hír átvételre készen van. Ezután, hogy a továbbítandó hír első betűjét jelezhessék, az állomás bal oldalán annyi fáklyát emeltek fel, mint ahányadik sorban az illető betű volt. Ugyanakkor az állomás jobb oldali részén annyi fáklyát emeltek fel, mint ahányadik helyen állott az illető sorban a betű. Pl. ha a szóban forgó betű a tábla harmadik sorában volt, három fáklyát emeltek a magasba, ha viszont a jobb oldalon négy fáklyát emeltek a magasba, az illető sorban a negyedik betűt kellett leolvasni.

Hogy a fáklyajeleket jobban meg lehessen figyelni, minden jelzőállomásnál annak bal és jobb oldalán egy-egy falat építettek. Ez a fal megakadályozta azt is, hogy a fáklyák — rendes állásukban — illetéktelen állomásból láthatók legyenek. Ezenfelül minden állomásnál két egyszerű cső volt használatban a célból, hogy a szomszéd állomás fáklyái tisztábban láthatók legyenek.

Ez a jelzési mód természetesen csakis az éjjeli órákra szorítkozhatott.

A gyalog- és a lovasfutárok szervezete,
Galambposták az ókorban

A levelet — bármily anyagra készült is — szállítani kellett, hiszen a levél arra szolgál, hogy a személyes érintkezést, a beszédet pótolja.

A levelek (üzenetek) szállítását, illetőleg közvetítését kezdetben gyalogos futárok végezték, akik kellőképpen fel voltak fegyverezve az útközben őket esetleg érhető támadásokkal szemben.

Júdea történetének legrégibb lapjai megemlékeznek Salamon király gyorslábú futárairól, akik futva vitték a híreket, parancsokat. Ezek az emberek a király testőrségébe tartoztak.

A kis görög államoknál a futárokat ,,hemerodromosok"-nak hívták. A hemerodromosok rendkívül edzett és a futásban nagy gyakorlattal rendelkező
fiatal férfiak voltak, akik bámulatos gyorsasággal hosszú utakat futottak be. Egy hellén katona például Marathonból több mint 42 km-t futott Athénig, hogy a maroknyi görög csapatnak az óriási perzsa hadsereggel szemben Miltiades vezérlete alatt i.e. 490-ben kivívott diadalát hírül adja. A futár a győzelem hírének átadása után a megerőltető rohanástól holtan esett össze. Emlékét a sport terén a marathoni futás őrzi.

Egy másik futárról, Euchidasról azt jegyezték fel, hogy „lába nyomát a homokos talajon sem lehetett gyorsasága miatt felfedezni".

Később a gyalogos hírvivés túlságosan lassúnak bizonyult. Az ember rájött arra, hogy a ló gyorsaságának előnyeit a maga javára fordítva hamarabb tudja továbbítani a híreket, üzeneteket. Emellett a lovon való szállítás nemcsak gyorsabb, hanem biztonságosabb és kényelmesebb is volt és a lovasfutár nagyobb terhet (több küldeményt) is vihetett magával. A lovasfutár kevésbé fáradt el és az útközben ráleselkedő veszedelmekkel is jobban meg tudott birkózni. A lovasfutárok lóváltóállomásokon cserélték ki lovaikat, vagy pedig átadták a küldeményt egy pihent lovasfutárnak továbbszállítás céljából.

*Perzsiában* Dárius Hystaspes egy napi út távolságra rendezte be az egyes ló váltóállomásokat. A futárok indulását az állomások tűzzel jelezték.

A perzsa postának központi szervezete volt. Élén előkelő udvari tisztségviselő állott. E méltóságot viselte trónralépése előtt Cyrus veje Dárius, aki mesés kincseiről volt híres és Dárius Codomannus, az utolsó perzsa király is.

A perzsa posta egyébként Sardes és Susa között 640 paraszanga (2500 km) távolságban 111 szépen felszerelt állomással rendelkezett. Az intézményt a perzsák ,,angara"-nak (robot) nevezték.

A futár útközben bárkinek elvehette a lovát, illetőleg kicserélhette a saját lovával, ha arra szüksége volt.

*Egyiptomban* a hieroglif feliratok szerint rendes postaintézmény, a „fai sát” szállította i..e. 1000−1500 év körül az írásbeli fejedelmi parancsokat, levelekét. Az ókori Egyiptomban üzenetközvetítésre galambokat is felhasználtak. A galambok szárnya alá vagy lábukra igen kisméretű levelet kötöttek, és a messze földről hozott galambokkal eleinte hajóról, később a szárazföldről is ily módon küldtek a kiindulási pontra üzeneteket.

Az egyiptomiak mellett az ókor népei közül galambpostákkal rendelkeztek még a perzsák és a kínaiak is.

A római posta

Jelentőségénél fogva külön fejezetben foglalkozunk az ókor legnagyobb postájával, a római postával.

Róma két gazdaságilag élesen elkülönült földrészt uralt: egyrészt Észak-Afrikát, Szicíliát és Tauriát — az akkori világ kereskedőállamait —, másrészt Európa jelentős részét — a kézművesség és ipar székhelyeit — , valamint KisÁzsiát. Ennek a hatalmas birodalomnak minden zegét-zugát a legkitűnőbb úthálózat kötötte össze egymással. Nem egy római út és híd még ma is használatban van. Az utakat mindenütt feliratos mérföldkövek szegélyezték.

Megvoltak tehát az utazás feltételei: a jó utak, a kitűnő szárazföldi és tengeri csatlakozások. Megvoltak az útmutatók is, amelyeket akkoriban itine-

radiumoknak neveztek. Az itinerariumok eredetileg csak az utak jegyzékét, a távolságokat és az összeköttetéseket közölték, később mitológiai, történelmi és természettudományi érdekességekre is felhívták az utazók figyelmét.

A római utak központja a nagy mérföldkő, a milliarium aureum volt, amely a Forumon Saturnus temploma előtt állott. Innen indultak ki a távolságméretek, és a legfontosabb távolságokat aranyozott bronztáblákra vésték. Alapul véve a reánk maradt itinerariumokat és állomásjegyzékeket, a római úthálózat a császárság legnagyobb virágzása idején kb. 80 000 km lehetett. Augustus császár (i.e. 31. - i.u. 14.) görög földmérőkkel felmérette teljes



A cursus publicus (Dioráma a Postamúzeumban)

világbirodalmát, és ő a létrehozója annak a világtérképnek is, amelyet hű munkatársa Agrippa, a császár halála után készített.

Augustus császár volt az, aki a postaszolgálatot először szabályozta. Augustus az utakat nyilvános közlekedésre szolgáló (viae publicae) és hadiutakra (viae militares) osztályozta. A hadiutakon fiatal, erős emberek (juvenes) és járművek (vehicula) látták el a postaszolgálatot (cursus publicus).

Az állami postaszolgálat kizárólag a császár intézménye volt. A posta a császár parancsait, a tisztviselőket és a katonai személyeket szállította, és fenntartása a köznépet terhelte. Nerva császár (96−98) a postai terhek viselését az államkincstár feladatává tette. Utódai közül azonban többen ismét a régi rendszert állították vissza.

A posta az egész római birodalomban a praefectus praetorio, a testőrség parancsnokának a kezében volt. A postajárművek felügyelőjét praefectus vehiculorumnak hívták. Az említett tisztviselők felügyeltek az utakra, hidakra, a postavonalakra és felelősek voltak általában a postaszolgálat ellátásáért. A postaállomásokon stationarii (postatisztviselők) irányítottak a szolgálatot, akiknek nagyszámú személyzet állt rendelkezésre, ún: statores (istállószolgák), muliones (öszvérhajcsárok), mulomedici (állatorvosok), hippocomi (lóápolók), carpentarii (bognármesterek), apparitores (hivatalszolgák). Nem a postához tartoztak a ciciariusok és a jumentariusok, kocsik és a fogatolások bérlői. A teherfuvar személyzetet catabolenses-nek hívták.

A manceps-ek kétféle feladatot láttak el: ők végezték az állomások felügyeletét és ellátták az utak karbantartását. A manceps-ek szövetkezetet alkottak (mancipatus), és ezek vették át az államtól a postarendszer felügyeletét.

A postaállomásokat két kategóriába sorolták: felváltóhelyek (mutationes) és állomások (mansiones). A felváltóhelyek az út viszonyaihoz képest kb. 10−15 km távolságban berendezett intézmények voltak, az állomásokat viszont egy napi járóföldre állították fel egymástól, és itt istállók, szekérszínek és vendégszobák voltak. Az állomásokon 40 ló és öszvér, számos szekér és hátasló volt elhelyezve a megfelelő mennyiségű élelmiszerekkel együtt. A felváltóhelyen rendszerint ennek csupán a fele volt.

A futárlovak állami tulajdont képeztek. Megszabták, hogy egy nap csak 5 futárlovat lehetett használni, míg a többit pihenőben kellett tartani. A futárlovat 30 fonttal\* volt szabad megterhelni, a nyereg a kantárral együtt nem lehetett több 60 fontnál, a nyeregtáska súlya pedig nem haladhatta meg a 30 fontot.

A rómaiak kezdetben a ló csupasz hátán lovagoltak, vagy megelégedtek egy egyszerű takaróval (stragula), melynek helyébe később egy bizonyos vánkosfajta (ephippium) lépett. A nyereg (sella) csak a császárság legutóbbi szakában (kb. a IV. században) került használatba, ezen elöl meglehetősen magas nyeregkápa volt, hátul némileg bemélyített szélekkel.

A rómaiak voltak az elsők, akik a kocsinak, mint közlekedési eszköznek használatát bevezették.

Az utazásra használt szekerek közül a kétkerekűeket (birota) két ló, a városokban fényűzően használt, könnyű díszes kocsikat (carruca) két vagy négy ló, azokat pedig, amelyeken terhet is lehetett szállítani (carrus), 8−10 ló húzta. A csupán terhet szállító kocsik (clabula) vontatására 8−10 lovat, 4−8 ökröt vagy bivalyt fogtak be. Törvény szabályozta, hogy a kétkerekű kocsira csak 200 fontot (65 kg), a kis teherszekérre 600 fontot (195 kg), az utazószekérre (rheda) 1000 fontot (325 kg), a nagy teherszekérre 1500 fontot (488 kg) volt szabad rakni.

Hogy a cursus publicus működése milyen gyors volt, bizonyítja az, hogy már Augustus Tiberíus levelét Ázsiából 20, Afrikából 10, Pannóniából pedig 5 nap alatt kapta meg. Olaszország mai határairól (525−600 km) 3 nap alatt, Illyricumból (750−900 km) 4−5 nap alatt érkezett meg Rómába a levél.

\* l font = 0,325 kg.

A cursus publicusnak hajóállomásai is voltak. A Földközi-tenger római szempontból Mare Nostrum volt, Róma tengere. Egyetlen pontja sem volt, amelyen ne Róma uralkodott volna. Természetes tehát, hogy gyorsjáratú vitorláshajók álltak készenlétben Ostia kikötőjében a Tiberis torkolatánál. Innen vitték az utasokat és az árut Karthágóba, Regium kikötőjéből pedig Szicília szigetére és máshová.

A római birodalomban jelent meg a világ legrégibb napilapja is. Kereken 2000 éve, hogy Július Caesar, Acta Diurna címen megalapította az első napilapot.

Suetonius, a császárok történetírója feljegyezte, hogy Caesar, amikor a konzuli méltóságot elfoglalta, legelső intézkedéseként elrendelte, hogy naponta jegyezzék fel és másolatokban adják ki a szenátus és a népgyűlések tárgyalásainak anyagát. Minthogy pedig ezeken a tárgyalásokon a birodalom minden fontos ügye és kimagasló személye szerepelt, minden túlzás nélkül állíthatjuk, hogy az Acta Diurna lényegileg mása és őse volt a modern napilapnak.

Bár az Acta Diurna hivatalos kiadvány volt, mégsem volt a rendeletek gyűjteménye, hanem hivatalos beszámoló a szenátus és a népgyűlések tárgyalásainak anyagáról. A diurna szó ma is él: ebből alakult az olasz giornale és francia journal szó, tehát a nyelv is őrzi az antik és modern újság szerves kapcsolatának bizonyítékát.

A lap szétküldése szabályszerűen és az akkori közlekedés minden eszközének igénybevételével történt, részben az állami posta, részben futárok útján ugyanúgy, ahogy a sűrű levélforgalmat is lebonyolították. Ebből a korból való Cicero egyik érdekes levele, amelyben ismételten találunk adatokat arra, hogy az újság rendszeresen járt a birodalom legtávolabbi részeibe is.

Hosszú idő telt el, amíg a római postához hasonló szervezett postaintézmény újra megszületett Európában. A birodalom felbomlásával ugyanis a pompásan működő római posta is megszűnt.

### A feudalizmus korának postaintézményei

A középkori feudális társadalom főkorszakaiban: a korai, a fejlett és a késői feudalizmus korszakaiban szükségszerűen más-más igények léptek fel a hírközlési intézményekkel szemben, és ennek megfelelően változtak a hírközlés szervezetei, berendezései is.

A keleti (ázsiai) népeknél fejlett hírközléssel találkozunk. Rendkívül jól szervezett volt a mongol uralom alatt álló kínai birodalom postája, amelynek leírását Marco Polotól kapjuk meg. Marco Polo sokáig élt Kínában a khán udvarában, sőt annak kíséretében beutazta az egész birodalmat. Leírásából megtudjuk, hogy Kanbalikból, a birodalom fővárosából az összes tartományokba jól kiépített postautak vezettek. Minden postaút annak a tartománynak a nevét viselte, amelyet a fővároshoz kapcsolt. Az utak mentén hárommérföldnyi (4,4 km) távolságra egy-egy kastély volt. Ebben laktak a lovasfutárok. A kastély körül mintegy 40 kisebb lakóházat építettek a gyalogfutárok számára. 25−37 mérföldnyi távolságra egy-egy gazdagon felszerelt ház is volt ágyakkal, selyempaplanokkal, minden elképzelhető kényelemmel berendezve. A kínai postának 10 000-nél több állomása volt. Az egyes
állomásokon igen sok ló állt a futárok rendelkezésére. A hivatásos hírvivők száma a birodalomban meghaladta a 300 000-et. A futárok derekukon apró csengőkkel teleaggatott széles övet viseltek, hogy közeledésüket már messziről észlelni lehessen. A küldeményt a futár irat ellenében vette át. A váltott gyalogfutárok 24 óra alatt 10 napi távolságról meghozták a khánnak a híreket vagy az ajándékokat. Lovasfutárokat csak kivételesen és akkor bocsátottak útnak, ha nagyon sürgős híreket kellett továbbítani. A hírvivők táblát is vittek magukkal, amelyre egy sólyommadár képe volt festve. Ez a tábla azt jelentette, hogy annak birtokában a futár bárkinek lovát elveheti.

*Indiában* a postaközlekedést szintén gyalogos és lovasfutárok látták el. Az indiai posta élén külön hivatalnokok állottak, ők ügyeltek az utak jó karbantartására és a közlekedés biztonságára. A posta szállítására tevéket is használtak.

*Észak-Afrikában* arabok uralma alatt Moavija kalifa (661−670) létesített postát. Az intézménynek a X. század közepén már 930 postaállomása volt. A postaintézet feje a bagdadi főpostamester volt, akiről Abu Dzsafár Manur kalifa a következőket mondotta: „Az én trónom négy oszlopon, az én uralkodásom négy férfiú vállán nyugszik: egy igazságos kádin (bírón), egy erélyes rendőrigazgatón, egy becsületes pénzügyminiszteren és egy hű postamesteren, aki mindenről értesít."

Európában a XI−XII. század folyamán a kereskedelem fellendült. A kereskedők tevékenységük során rá voltak utalva olyan hírközvetítő (postai) szervezet működésére, amely az ő sajátos érdekeiket szolgálná. Ilyen hírközvetítő vagy áruszállító szervezet azonban nem létezett. A futárszolgálatot — mint kormányzati postát — csak az uralkodó (király, fejedelem) illetőleg az ő emberei vehették igénybe. Ezért az egyre gazdagodó városi polgárság a maga céljára külön hírközvetítő szolgálatot igyekezett teremteni.

Egymás után épülnek a városok által berendezett pihenő és lóváltóállomások, amelyek között előbb lovasfutárok, később azonban kocsijáratok is közlekedtek. A kereskedők postája már a XI. században élénk forgalmat bonyolított le. A fontosabb európai kereskedelmi gócpontokban, városokban, különösen a német „Hanza” területén, Dél-Németországban és Velencében rendes kereskedelmi menetek közlekedtek meghatározott időközökben.

A kereskedők és iparosok egymással összefogva létrehozták a városi posták intézményét. Azonban egyelőre akadályozták, hogy valamely államban egységes, nagyobb postaszervezet jöjjön létre.

A sok apró, jelentéktelen posta között, különösen a gazdasági élet fejlődésével kapcsolatban egy-egy magánposta lassanként mégis számottevő forgalomnak és nagyobb kiterjedésű hálózatnak örvendhetett. Ezeket a következőkben ismertetjük.

Az egyházi posták

A nyugat-európai országok gazdasági életében mutatkozó új jelenségek, a városok növekedése és az áru- és pénzviszonyok kifejlődése rányomta bélyegét az egyházi intézmények gazdasági rendjére is. Az egyes egyházak és kolostorok abból a célból, hogy minél több piacra vihető terményhez jussanak,

tevékenyen részt vettek az európai kereskedelemben. Hatalmuk biztosítására az egyes egyházi szervezetek egymással — főleg szerzetesek útján — levelezési kapcsolatokat létesítettek, amelyek nemzetközi jelleget is öltöttek.

A kolduló rendek szerzetesei alamizsnából éltek, a városokban és a falvakban bolyongtak, prédikálva elvegyültek a tömegben. Főleg e kolduló barátok gyakori és messzi vándorlásaik során az egyház küldeményein kívül magánosok üzeneteit is továbbították.

Az egyetemi posták

A keresztes hadjáratok, a városok fejlődése, a kereskedelmi utazások kiszélesítették az európaiak látókörét. A XII-XIII. században a tudnivágyás egyre nagyobb lett. Sok európai városban egyetemet alapítottak.

Az egyetemek megtalálták az üzenet-, a hír- és a csomagközvetítés megfelelő formáját.

Franciaországban a XII. században Párizsban alakult meg az egyetem. A párizsi egyetemen tanuló fiatalok VII. Lajos (1137−1180) uralkodása alatt saját postaszervezetet hoztak létre. Lóváltóállomásaik eleinte nem voltak, hanem csupán gyalogos futárok közlekedtek. 1296-ban, majd 1315-ben különös kiváltságokkal ruházták fel a párizsi egyetemi postát.

Az egyetemi posta élén az ún. „nagyhírnök” állott, ő vezette a központi postahivatalt. A tanulók küldeményeit a „nagyhírnök” vette fel és róluk elismervényt adott. A nagyhírnöktől vette át a tanulóifjúság a számára érkezett leveleket, csomagokat vagy pénzküldeményt. Fizetése meghatározott viteldíjakból állott, viszont köteles volt az intézmény fenntartásáról és üzemeltetéséről gondoskodni.

A futár neve „kis” vagy „repülőhírnök” volt. A párizsi egyetemi posta később lovasfutárokat alkalmazott, sőt szekerekkel utasokat is szállított. Vonalai Párizsból a nagyobb városok érintésével Svájcon át Itáliába, Spanyolországba, a német államokba, Flandriába, illetőleg Hollandiába nyúltak.

A párizsi egyetemi posta volt tudtunkkal az első postaintézet, amely a küldeményekről felvételi elismervényt adott és a küldeményeket átvételi elismervény ellenében kézbesítette. Működése 1719-ben szűnt meg.

A párizsi egyetemi postán kívül más egyetemi posták is voltak. Az egyetemi posták egymással összeköttetésben állottak.

### A posta a tőkés társadalmi rendre való átmenet idején

Az első nagyszabású európai postai szervezetet a Habsburg-uralkodóház hozta létre. A XV. század elején a Habsburg-család hatalma már Ausztriára, Magyarországra, Belgiumra, Hollandiára, Észak-Olaszországra és Spanyolországra terjedt ki. A Habsburg-család csakhamar felismerte, hogy hatalmas birodalmát csak jól szervezett és kitűnően működő postai intézménnyel tudja kielégítően kormányozni. A postai szervezet része volt a hatalmasan fejlett hadigazdálkodásnak, és céljai természetesen ennek megfelelően elsősorban kormányzati jellegűek voltak. A fejlődés, a gazdasági élet tőkés átalakulása is mindinkább igényelte, hogy valamilyen módon egy átfogó, jól kiépített hír-

szolgálati (postai) intézmény jöjjön létre, amely a kereskedelmi és egyéb magángazdasági érdekek kielégítését is szolgálja. Kézenfekvő volt, hogy a meglevő kormányzati posta vegye magára ezt a feladatot is. A Habsburg-ház uralma alatt álló területen az említett feladatot a Thurn-Taxis család oldotta meg. A Thurn-Taxis féle posta már 1519-től kielégítette a magánfelek és a kereskedők szükségleteit.

A Thurn-Taxis család postája hatalmas, jól megszervezett és pontosan közlekedő postaintézmény volt Európában. Előre megállapított viteldíjat kezdetben nem szedtek, hanem a levelek viteldíját a feladó és a postamester szabad egyezkedés útján állapította meg.

A császári színeket és címert viselő postalegények csak nappal közlekedtek. Nyáron legalább 7, télen 6 mérföldet (egy mérföld 7,5 km volt) voltak kötelesek naponként lóháton megtenni. Az időpontot feltüntető postacédulával indították el őket, amelyet a főkancellár vagy titkára írt alá.

A postalegényeknek egy mérföldet másfél óra alatt kellett megtenniük. Ha a levélen „instantia” felírást alkalmaztak, egy mérföldet egy óra alatt jártak meg.

A posta hetenként egyszer, a fontosabb útvonalakon kétszer közlekedett meghatározott menetrend szerint. A rendes posta neve „ordinaria” volt, míg az alkalomszerűen közlekedő postát ,,stafétá"-nak (estaffetának) hívták.

A leveleket nem hordták ki a címzett lakására, hanem kifüggesztették a postahivatalok ablakában.

Bármily kitűnően is működött a Taxis-posta, az egyes városok, a kereskedővilág és az iparosok úgy látták, hogy üzleti érdekeiket saját városi magánpostáikkal jobban, gyorsabban és eredményesebben tudják kielégíteni. Az a tény, hogy a Thurn-Taxis család postája erős állami ellenőrzés alatt állott, nem volt az üzletemberek, városok ínyére.

Különösen a német kereskedővárosok támadták sokszor a Thurn-Taxis család működését, annak kiváltságában saját jogaik sérelmét vélték felfedezni.

Csakhamar felmerült annak a szüksége, hogy a Thurn-Taxis család postáját magából a császári udvarból védjék meg. III. Ferdinánd 1637-ben postapátenst bocsát ki. A pátensben a Thurn-Taxis féle postát a birodalom területén mindenkire kötelezővé teszi, és az egyéb küldöncjáratok fenntartását, a postakürt jogosulatlan viselését és használatát a postajog védelme céljából szigorú büntetés terhe alatt megtiltja.

A postapátens azonban írott malaszt maradt. 1644-ben pl. III. Ferdinánd Nürnberg városa ellen kénytelen volt tiltó parancsot kibocsátani, amelyben eltiltotta a várost saját városi postájának fenntartásától és arra kötelezte, hogy a jövőben egyedül és kizárólagosan a Thurn-Taxis féle postát vegye igénybe.

Mindezen intézkedések ellenére a Thurn-Taxis család hűbérjogát Szászország, Braunschweig, Lüneburg, Oldenburg, Mecklenburg, Brandenburg, Poroszország, továbbá Köln, Nürnberg és Frankfurt nem ismerték el, és forgalmuk ellátására továbbra is önálló postát tartottak

A Thurn-Taxis posta az utasoknak eleinte hátaslovat, később kocsijaikhoz előfogatot adott, majd saját kocsijaival és gyorskocsikkal szállította az utasokat.

A Thurn-Taxis család postája és a városi posták mellett különösen a német

területeken már a XV. században feltűntek a mészárosok postái. A mészárosok ugyanis faluról falura, városról városra járva vágómarhák beszerzése céljából elvállalták, hogy a lakosság leveleit, kisebb küldeményeit magukkal viszik és a címzetthez eljuttatják. A lakosság megbízhatónak tartotta őket és ennek köszönhetik, hogy pl. egyes délnémetországi városok egyenesen kötelességükké tették a postai szolgálat ellátását. Némely dél-német területen még utasok szállításával is foglalkoztak. A levelek és az utasok szállítási díját a hatóságok előre megállapították, és azt áthágniuk nem volt szabad.

A mészárosok kezdetben csengettyűszóval, majd 1615-től a marhák szarvából készült kürt fúvásával jelezték megérkezésüket, mire az emberek köréjük sereglettek és átvették az érkezett vagy átadták a továbbítandó leveleket.

### A tőkés társadalmi rend postaszervezete

Az idők folyamán a hírközvetítés terén a hadi és kormányzati érdekek mellett mindinkább kidomborodik a postaintézmény közgazdasági és kulturális jellege. A nemzetek egyre több ponton keresik az egymással való gazdasági és kulturális érintkezés lehetőségeit, amelyek között első helyen szerepel a posta. A posta fejlődésének biztosítása érdekében az államok csakhamar a postát egymásután regálénak nyilvánították. Ez azt jelenti, hogy az állam területén postát csak az állam szervezhet és tarthat fenn, és hogy bizonyos küldeményeket üzletszerűleg csak az állami posta vehet fel és kézbesíthet, továbbá, hogy aki az államnak ezt a jogát megsérti, büntetendő cselekményt követ el.

A gőz felhasználása a közlekedési eszközök hajtására óriási változást hozott a postaforgalom lebonyolításában. Legelőször a gőzhajót használták fel a postaszállításra. Svédországban és Oroszországban már 1824-ben postát szállítottak gőzhajón. Nemsokára a postahajók kéményei mindenütt ott füstölögtek a vizeken, ahol azelőtt a posta csak a szél járásának volt a játékszere. Mindezek az események fokozták a bizalmat a posta iránt. Ez megmutatkozott a tengerentúli levelezés gyors növekedésében. Az első hajó, amelyen postahivatal működött 1890. április 10-én Brémából indult el New Yorkba.

A vasutak feltalálásával a posta a szárazföldi közlekedésben is új helyzet elé került. A vasút gyorsabb, modernebb volt. Üzeme nem függött az időjárástól, és kényelme összehasoníthatatlanul nagyobb volt a delizsánszénál. Ahol a vasút megjelent, elhalkultak a delizsánszok kedves kürtjelei és a gőzmozdony éles sípja váltotta fel azokat.

A posta nem tudott konkurálni a vasúttal. Választania kellett, hogy vagy átengedi a postaforgalom lebonyolítását, vagy felhasználja a vasutat a postaküldemények szállítására. A posta ez utóbbit választotta.

A legtöbb országban a személyszállítás a posta előjoga, kiváltsága volt. Az államok arra kényszerítették a vasutat, hogy az előjogról való lemondás ellenében ingyen vállalja el a postaszállítást. A vasút tehát szállította a postát sok súrlódás, civakodás közepette. A súrlódásra, civakodásra főleg az adott okot, hogy a vasút nem tudta a postakezelés miatt az előírt menetrendjét tartani. A késések napirenden voltak, az utasok bosszankodtak. Ugyanis az egyes vasúti állomásokon kb. 14−15 levélzárlatot kellett átvenni és még többet leadni.

Az angol Karstadt Frigyesé az érdem, aki ezt a helyzetet gyökeresen megváltoztatta. Karstadt 1837-ben azt javasolta az angol postaigazgatásnak, hogy minden állomáson csupán egy zárlatot vegyenek fel és adjanak le, a levélpostai anyagot pedig útközben dolgozzák fel állomásonként. Az angol posta a javaslatot megvalósította, és az első mozgópostakocsi 1838. január 6-án indult el London és Birmingham között. Lassanként — az új kezelés előnyeit megismerve — az egyes postaigazgatások egymásután bevezetik a mozgópostaszolgálatot.

A posta a technika fejlődésével állandóan lépést tartva, az automobil feltalálása után nemsokára a gépkocsit is hasznosítja a postaszolgálat területén. Az 1900-as évek elején már számos ország vezeti be a gépkocsit a postaszolgálatba. Magyarországon — a világon először — 1900-ban használtak automobilt levélgyűjtő szolgálatra.

Sok országban a posta gépkocsival még napjainkban is bonyolít le személyszállító forgalmat.

A légi közlekedés megvalósulásával hihetetlen mértékben meggyorsult a postaküldemények szállítása. 1870-ben kényszerhelyzetből keletkezett az első légiposta a francia-német háború idején. A németek ugyanis Párizst teljesen körülzárták, Párizs az ország többi részével csak léggömbök és postagalambok segítségével tudott érintkezni.

A postaküldemények rendszeres légi szállítását 1912-ben Németországban kísérelték meg először a Bork-Brück-Mannheim-Heidelberg-Frankfurt am Main-Darmstadt-i vonalon.

Az utóbbi évtizedekben a repülőtechnika óriási fejlődése következtében egymásután kerültek bevezetésre a rendszeresen közlekedő légipostajáratok.

A levélbélyeg előzményei,
A penny-portórendszer és a levélbélyeg behozatala

A legrégibb postai értékcikk XIV. Lajos francia király (1643−1715) idejében Franciaországban volt használatban. Az egyetemi posta és az állami posta versengése idején, kizárólag Párizs helyi forgalmának ellátására Vélayer államtanácsos és Nogent gróf 1653-ban helyi postát szervezett. Párizs városának különböző részein levélgyűjtőszekrényeket állítottak fel, és a feladásra kerülő postaküldeményekre nézve bérmentesítési kényszert és egységes levélportót hoztak be. A posta 1 sou értékű és „Port payé, le . . . jour du mois de . . . Tan 1653 (Portó fizetve 1653 . . . hó . . . napján) feliratú, a küldemények átfogására alkalmas papírszalagokat hozott forgalomba. A szöveget a feladó kézírással töltötte ki. Ezekkel a szalagokkal azután a feladni szándékozott levélpostai küldeményeket át kellett kötni. Ebből a célból a szalagokat vagy ráragasztották, vagy rátűzték a levelekre, úgyhogy a postaalkalmazottak a levélgyűjtőszekrények kiürítése után azokat a levelekről könnyen leszedhették. Aki a választ is meg akarta fizetni, vásárolt még egy ilyen szalagot, éppúgy, amint az később a válasz-levelezőlapoknál történt. Arra nézve nincs adat, hogy a szalagok értékbenyomattal el voltak-e látva vagy sem.

Vélayer postareformja igen rövid életű volt, mert már 1662-ben egy Presdeseigles nevű kereskedő kapta meg a kizárólagos postaszállítási jogot
Párizs város területére anélkül, hogy ettől az időtől kezdve előre fizetett postai értékcikk használatáról tudnánk.

Az első posta, amely kifejezetten használt küldeményeinél a bérmentesítési díj lerovását feltüntető feljegyzést, London városi postája volt 1683-ban. Ugyanis a felvett leveleket a bérmentesítési díj lerovásának jeléül háromszögű bélyegzővel látták el. A bélyegző a „Penny post paid” felírást és a felvevőhivatal kezdőbetűjét tüntette fel. Emellett a bélyegző mellett még egy külön kis kör- vagy szívformájú bélyegzővel a feladási időt nyomták rá a levélborítékra. A londoni városi postának ez a berendezkedése kb. 160 évig volt életben, mindaddig, amíg 1840-ben Sir Rowland Hill a tulajdonképpeni levélbélyeg és a modern angol posta megteremtője átszervezte az egész postaintézményt.

A nemzetközi posta

Az egységes nemzetközi hírközlési kapcsolatok létrejöttét sokáig akadályozták az egyes országok bonyolult belföldi postaszabályai és különböző díjszabási rendszerei. A postabélyeg bevezetése után is a nemzetközi forgalom pénzügyi elszámolása rendkívül nehézkes elvek alapján történt. Különböző súlyegységek, változó súlyfokozatok, eltérő és főleg igen magas díjtételek alapján kellett a díjakat kiszámítani olyannyira, hogy egy több országon átmenő külföldi levél díjának megállapítása komoly feladatot jelentett.

A tőkés gazdálkodási rendnek azonban kevésbé bonyolult nemzetközi összeköttetésekre volt szüksége. Felmerült ezért a nemzetközi postaforgalom egységes szabályozásának kérdése. Sürgette a rendezést a nemzetközi távíróforgalom fellendülése is.

Először a távíróforgalom területén jött létre egyezmény. 1849-ben Ausztria, Poroszország és Szászország egyezményt kötöttek egymással a távíróforgalom szabályozása céljából. 1850-ben megalakult a Német-Osztrák Távíróegyesület. 1855-ben létrejött a Nyugat-Európai Távíróegyesület is.

1868-ban a Világtávíró Egyesület Nemzetközi Irodája Bernben megkezdte működését, miután ezt megelőzőleg (1865) a francia távíróigazgatás kezdeményezésére megalakították a Nemzetközi Távíró Egyesületet.

1850-ben a postaforgalom területén megalakították az ún. Német-Osztrák Postaegyesületet. Ez az egyesület valamennyi német államot közös postaterületté fogta össze. De már egy év múlva felmerült egy európai postaegyesület megalkotásának az eszméje. A kezdeményezés azonban akkor nem tudott megvalósulni.

Az általános nemzetközi postaegyesület megalkotása felé az első eredményes lépés akkor történt meg, amikor 1862-ben Párizsban 15 állam részvételével összeült az első nemzetközi postaértekezlet, amelyen a világ vezető államainak zöme képviselve volt.

Stephan német főpostamester 1868-ban javasolta, hogy hívják össze az Egyetemes Postakongresszust, amelyen külön egyezmények helyett egységes szerződést kössenek. Végre 1874-ben Bernben hívtak össze a postakongresszust. Ezen az európai országok, valamint az Egyesült Államok, Egyiptom és még néhány Európán kívüli ország kiküldöttei vettek részt. A kongresszuson részt vevő országok a nemzetközi postaforgalom rendezése szempontjából nagy

jelentőségű alapelvekben egyeztek meg.Az alapelvek a nemzetközi postaforgalomban mérsékelt összegű levéldíjak és egyszerű súlyfokozatok bevezetésére, a beszedett levéldíjakról való elszámolás megszüntetésére, végül a levélposta szabad és ingyenes átszállítására irányultak.

A kongresszuson részt vevő országok megkötötték az első Egyetemes Postaegyezményt, megalakították az Általános Postaegyesületet, amelynek később Egyetemes Postaegyesület (Union Postaié Universelle) lett a neve.

1875-ben Bernben megkezdte működését az Egyetemes Postaegyesület Nemzetközi Irodája.

Az első Egyetemes Postaegyezmény határozatai ledöntötték azokat a korlátokat, amelyek a nemzetközi forgalom kifejlődését akadályozták. Legfontosabb rendelkezései ma is életben vannak:

1. A levelekre igen mérsékelt összegű egységes díjat vezettek be. A díjazás szempontjából a levéldíj első súlyfokozatát egységesen 15 grammban állapították meg. (Később a súlyfokozatot 20 grammra emelték.) A díjszámításnál a távolságot nem vették figyelembe.

2. Kimondották, hogy a külföldre szóló levelek díját a beszedő ország megtartja magának.

3. Az egyezményt aláíró országok a levelezések kölcsönös kicserélése céljából egységes postaterületet alkotnak és ezen az egész területen a küldemények átszállításának szabadságát biztosítani kell. Az átszállítási díjat igen mérsékelt összegben állapították meg.

A Nemzetközi Iroda szaklapot szerkeszt Union Postale címmel, amelyben a cikkek az alábbi nyelveken jelennek meg: francia, német, angol, arab, kínai, spanyol, orosz.

Az egyesület hivatalos nyelve a francia nyelv.

A Nemzetközi Távíró Egyezményt, illetőleg későbbi nevén Nemzetközi Távközlési Egyezményt szintén fokozatosan csaknem valamennyi ország aláírta és ezzel határozatait elfogadta. Ezek az egyezmények a távközlési forgalom lebonyolításának akadályait hárították el, és biztosították a forgalom továbbfejlődését.

A Nemzetközi Távközlési Egyesület székhelye Genf. Feladata a nemzetközi együttműködés biztosítása és kiterjesztése valamennyi távközlési szolgálat fejlesztése és ésszerű felhasználása érdekében, a műszaki berendezések fejlesztésének és leghatékonyabb kihasználásának előmozdítása.

A Nemzetközi Távközlési Egyesület hivatalos nyelvei: az angol, a francia, a kínai, az orosz és a spanyol nyelv.

Az Egyesület főtitkársága „Journal UIT” címen szaklapot ad ki francia, angol és spanyol nyelven.

A távközlés fejlődése a XVIII. századtól napjainkig.
A Chappe-féle távíró

Szerte a világon a posta látja el a távközlési szolgálatot is. Ezért röviden megemlékezünk a modern távközlés kezdetéről és fejlődéséről is.

A francia forradalom alatt jött létre a Chappe-féle szemafor-távíró. A Claude Chappe által szerkesztett távjelző készülék három mozgatható kar-

ból állt,amelyek segítségével a meghatározott jelekkel egész szavakat, sőt mondatokat lehetett jó látási viszonyok között nagy távolságokra továbbítani. A távjelző berendezéseket messziről is jól látható, kiemelkedő helyekre, magas házakra építették. A jelzőállomások egymásnak közvetítették a jeleket. Ezt a távírót tekinthetjük a mai távíró ősének. Chappe találmányát telegráfnak vagyis távírónak hívták.

Az első távjelző vonalat 1794-ben a Párizs-Lille útvonalon rendezték be és az 134 km hosszú távolságon 22 jelzőállomással rendelkezett. Jó időjárási viszonyok között egy jel egy perc alatt 100 km-nél hosszabb utat is megtett. Chappe készülékének emlékét a mai napig megőrizte a vasúti szolgálatban használt szemafor-készülék.

A villamosság felhasználása a távjelzésben

A villamosság felfedezésével a társadalom és a gazdasági élet óriási átalakuláson ment keresztül. A gazdasági fejlődés parancsolóan sürgette, hogy az egymástól távolfekvő országok nagy ipari és gazdasági gócai egymással állandó, megbízható és gyors érintkezést tartsanak fenn. Az általános használatra alkalmas elektromos távközlő eszközök megteremtik a nemzetközi és transzkontinentális érintkezés műszaki lehetőségeit.

A villamosság jeladásra való felhasználásával a XIX. század elején többen is foglalkoznak. Az első jelrögzítő távírókészüléket azonban az amerikai Morse készítette 1832-ben. Az első Morse-távíróvonal Washington és Baltimore között 1844-ben nyílt meg. Ugyanebben az évben már Oroszországban és Németországban, majd egy évvel később Franciaországban és Ausztriában, 1847-ben pedig Magyarországon is megépítették az első villamos távíróvonalat.

Nemsokára a táviratozás fejlesztésének fő célja a sebesség növelése és az adás, valamint a vétel munkájának megkönnyítése volt. Ennek megfelelően keletkeztek a különböző betűnyomtató távírógépek. A legnagyobb elterjedést Hughes 1855-ben szabadalmaztatott betűnyomó távírókészüléke érte el.

Alexander Graham Bell amerikai süketnéma-iskolai tanárnak egy napon az az ötlete támadt, hogy olyan készüléket szerkeszt, amelynek segítségével a süketek is észlelhetik a hangokat. Lényegében arról volt szó, hogy Bell „műfület” akart szerkeszteni. Figyelmesen tanulmányozta tehát az emberi fület és kísérleteket végzett. Kísérletei közben 1875-ben egy olyan készüléket szerkesztett, amelyen az emberi beszédet kisebb távolságra közvetíteni lehetett. Bell készülékét Edison, majd később megint más tudósok és gyakorlati szakemberek tökéletesítették.

Az első távbeszélőkészülékek csak közvetlen összeköttetésekre szolgáltak. Puskás Tivadar (1844−1893) magyar feltaláló vetette fel először azt a gondolatot, hogy közvetlen összeköttetések helyett a távbeszélőkészülékeket egy központtal kössék össze. Ilyen módon lehetővé vált, hogy a központba kapcsolt valamennyi távbeszélő előfizető egymással beszélhetett. Puskás Tivadar elképzelése alapján 1877-ben Bostonban megnyitották az első távbeszélőközpontot. A távbeszélő ezzel a gazdasági, üzleti és állami életben megkezdte hódító útját.

Az emberi elme teremtő ereje a világkultúra egyik legszebb fejezetét a

rádiótechnikában alkotta meg. Az emberiség ősi vágya: tértől és időtől függetlenül közlekedni, ha nem is testileg — gondolatban — óriási léptekkel tör előre a drótnélküli energiaátvitel eszközeivel.

Hertz 1888-ban fedezte fel az elektromos hullámokat. A Hertz hullámok tulajdonságait kutatva Popov orosz fizikus a kohérer felhasználásával megszerkeszti a világ első rádióvevő készülékét 1893-ban, és rájön az antenna jelentőségére. Popov találmányát 1895. május 7-én mutatja be Pétervárott. A Szovjetunióban május 7-ét a rádió napjaként ünneplik. A már ismert eredmények felhasználásával 1895-ben kezd kísérletezni a 21 éves olasz Marconi, aki a rádiótáviratozás egyik legfőbb kifejlesztőjévé vált.

Magyarországon az első drótnélküli távírót 1914. október 1-én helyezték üzembe.

A műsorszóró rádiót, továbbá a technika legújabb vívmányát, a televíziót is a hírközlés ágai közé soroljuk. Az utóbbi évtizedekben mindkét szolgálati ág hatalmas fejlődést ért el. A televíziónak egyik jelentős úttörője volt a magyar Mihályi Dénes (1894−1953), aki 1928-ban mutatta be a berlini rádiókiállításon szeléncellát alkalmazó televízió készülékét.

### A szocialista posta

Ma már a világ óriási területein építik a szocializmust és ott a postaintézmény mindenütt új — a kapitalista postától eltérő — arculatot kap.

Az utóbbi években a szocialista országok egymás közötti politikai, gazdasági és kulturális kapcsolatai hatalmas lépésben fejlődnek és a hírközlés számára egyre növekvő igényeket támasztanak. Ezeket az igényeket a tőkés gazdasági rendszer alapján működő postai és távközlési világszervezetek keretei között kielégíteni nem lehet.

A hírközlés együttműködési szervezete ,,A Szocialista Országok Együttműködési Szervezete a posta és távközlés terén” (OSzSz) 1957-ben alakult meg Moszkvában.

E szervezet célja főbb vonásokban a szocialista országok között a postai és távközlési kapcsolatok kiszélesítése; a forgalom kiterjesztése; a forgalom-lebonyolítás módszereinek tökéletesítése; a forgalom lebonyolítására szolgáló berendezések és összeköttetések tervezési és szerkesztési kérdéseinek összehangolása; a rádió- és televízió-műsorcserék fokozása; a műszaki-tudományos tapasztalatcserék elősegítése; a postaforgalom terén a gépesítés, automatizálás, és ezek alapján a leghaladóbb technológia bevezetése és végül a szocialista gazdasági és társadalmi rendszer kívánalmainak megfelelő díjszabások kialakítása. A célkitűzések igen nagyszabásúak és amint látjuk, felölelik az egész postai és távközlési szolgálatot, annak legfontosabb kérdéseivel együtt.

A szervezet legfőbb szerve a postaügyi miniszterek értekezlete, amelyet két évenként, mindig más szocialista ország fővárosában hívnak össze. A jogszabály alkotás számára ez a forma kétségkívül nagy rugalmasságot biztosít, mert a határozatok a postaigazgatások legfőbb vezetőinek jelenlétében és jóváhagyásával jönnek létre, azok végrehajtása tehát bürokratikus akadályokba nem ütközhet.

Az OSzSz szervezet központi irodát vagy más központi szervet nem tart

fenn. Már az első miniszteri értekezleten az a elöntés született, hogy a két miniszteri értekezlet közötti időben az OSzSz ügyeket az a postaigazgatás gondozza, amelynek feladata a legközelebbi miniszteri értekezlet megrendezése.

Az OSzSz szervezet fennállása óta igen eredményes munkásságot fejtett ki, számos nehéz probléma megoldását mozdította elő és nagy segítséget nyújtott a szocialista országok postai és távközlési szolgálatának fejlesztéséhez. Az eddig tartott miniszteri értekezletek mérföldkövekként jelzik azt a haladást, amelyet ezek az országok a hírközlési kapcsolatok megszilárdítása terén megtettek.

A postaforgalom terén a szocialista országokat főképpen a postaszolgálat munkafolyamatainak gépesítése, illetőleg automatizálási lehetőségei érdeklik. A postakezelés lebonyolítását elősegítő gépi berendezések közül már sok működik. Ezekre vonatkozólag elsősorban az egységesítés kérdése merül fel.

Az 1961-ben Varsóban tartott miniszteri értekezleten a postaforgalom számára alkalmas gépek közül a következőket tárgyalták: értékcikk- és hírlapárusító automaták, postautalvány-felvevő és könyvelőgép, levélpostai küldemények számára rendező és bélyegzőgép, a levélpostai küldemények és csomagok számára szétosztó (irányító) gép. Feladatul tűzték ki az egységes mozgópostakocsi-típus kialakítását és a nemzetközi forgalomra a konténer-szállítás feltételeinek kidolgozását.

A postakezelés gépesítésével szorosan összefügg a postai küldeményekre vonatkozó szállítási feltételek, illetőleg szabályok kérdése. Ezeket a szabályokat akkor hozták, amikor még a postai küldemények feldolgozására gépeket nem használtak. A bonyolult és sok kivételezéssel terhelt szabályozás, sőt díjszabás is akadályát képezi a gépesítés kiterjesztésének valamennyi postai küldeményre. A szocialista országok postáinak törekvése ezért arra irányul, hogy a postai küldemények szállítási szabályait egyszerűsítsék és egységesítsék. A gépesítés előnyeit csak akkor lehet optimálisan kihasználni, ha minél nagyobb számú postai küldeményt tesznek alkalmassá gépi feldolgozásra. Azonos feltételek alapján működő gépekhez egységes szabályok alapján készített postai küldemények a legalkalmasabbak.

A postai szabályok egyszerűsítésének, egységesítésének és a gépi berendezésekhez való alkalmazásuknak kérdésével a varsói értekezlet foglalkozott: a postai küldemények alakjának, borítékának szabványosítási kérdéseivel, a gépi feldolgozás céljaira alkalmas címzés rendszerével, a levélpostai küldeményfajok számának csökkentési lehetőségeivel és a díjszabás egyszerűsítésével.

A célkitűzéseknek megfelelően a szocialista országok működésüket tovább folytatják és ennek eredménye egyre jobban megmutatkozik.

Második fejezet

## A posta története Magyarországon

### A magyar posta a korai feudalizmus idején

Őseink vándorlásaik során a tűzzel, füsttel való jelzés mellett valószínűleg éltek a hírközlés legősibb formájával: az emberi hang, a továbbkiáltás útján történő hírközléssel is. Ez így volt valamennyi nomád népnél és egészen bizonyosan így volt a népvándorlás viharában tovasodródó magyarságnál is. A magyarság szilaj, katonailag jól szervezett nép volt. Hol védekezett, hol támadott. De katonai műveleteket és főleg sikeres katonai műveleteket nem folytathatott volna, ha nem rendelkezik megfelelően kiépített és megbízható hírközlő szervekkel. Tudjuk a történelemből, hogy Árpádtól kezdve fejedelmeink mindenkor pontosan és gyorsan értesültek minden olyan eseményről, amely az országra nézve fontos volt. Tudták előre nemcsak a szomszédos, hanem még a távollakó népek harci készülődését is, sőt az Ázsiából bevándorló népek közeledéséről is mindig aránylag nagyon gyors értesülést szereztek és nem egyszer velük összeköttetésbe is léptek. Váratlan támadás ritkán érte őseinket, az ő támadásaik azonban csaknem kivétel nélkül váratlanok voltak. Ez ismét csak azt bizonyítja, hogy őseink hírszolgálata igen fejlett, gyors és megbízható volt.

A honfoglalás után a nomád pásztorkodásnak vége szakadt. A feudális magyar állam megszervezéséért I. (Szent) Istvánnak (997−1038) súlyos és véres harcokat kellett vívnia. A létrejövő hatalomnak viszont jól szervezett hírközlő intézményre volt szüksége. A hírközlő szervek tudósítottak egyrészt a lázadásokról, másrészt hírt adtak a külső veszélyekről is. Ez a szervezet vitte a leveleket és az ajándékokat az idegen uralkodónak vagy hozta az üzeneteket a messzi országokból. De szükségessé tette a hírszolgálat kifejlesztését a kereszténység terjesztése, az egyházak szervezése is. Istvánnak a megmutatkozó ellenállások miatt is szoros érintkezésben kellett állnia az egyházmegyékkel. Ezért sűrűn járták az utakat a futárok és hozták-vitték a híreket a püspököktől, apátoktól.

A hírszolgálat részben egyszerű, részben gyorsított volt. Az egyszerű hírszolgálat lebonyolítása rendszerint váltott lovakon, néha szekéren, olykor gyalog történt. Lebonyolítóit folyóknak (cursores), hírmondóknak (nuntii), követeknek (legati) és hirdetőknek (praecones) nevezték.

A hírek gyorsított továbbítása hallható és látható módon, hangokkal, valamint jelekkel történt. A hangközlés eszközei dobok, harangok (a későbbi korban hírágyúk és hírpattantyúk), kürtök, valamint az emberi hang (továbbkiáltás) voltak. A jelközlés tűzzel, füsttel, zászlókkal, valamint véres kard körülhordozásával történt.

A tulajdonképpeni futári teendőt a király szolgálatában szabad emberek végezték. A királyi szolgálatba szegődött szabadok nagy száma biztosította a hírszolgálat szükségleteinek kielégítését.

A király futárai (futókövetei) lóháton közlekedtek és gyakran megfordultak a külföldi uralkodók udvarában is, ahová rendesen üzeneteket vittek. A futárokat a jó hírért gyakran bőkezűen megjutalmazták.

A futóköveteknek rendes lóváltóállomásaik nem voltak, de a legrégibb időktől fogva joguk volt ahhoz, hogy útközben bárkinek a lovát elvegyék, akár hátasló volt az, akár pedig szekeret húzott. Joguk volt továbbá útközben a községektől is lovat követelni, továbbá szállást, élelmezést és takarmányt igényelni (descensus). A hírvivők e jogukkal nemcsak éltek, hanem gyakran visszaéltek, úgyhogy számos panasz merült fel ellenük.

A futárokról először I. (Szent) László (1077−1095) törvényeiben találunk rendelkezést.

I. László III. könyvének 14. fejezetében foglalt törvény a következőket mondja: „Ha valaki futókövetektől elhagyatott lovat fog el, három hétig mutogassa a templomnál vagy a sokadalomban és ha gazdája nem kerül, adja a király szedőjének."

Ugyanez a törvény 28. fejezetében a következőképpen intézkedik: „Futókövet egy se merje a harmadik falun túl elvinni a lovat, és sem a templomba, vagy a püspök avagy ispán udvarába igyekező emberek, sem papok vagy egyházi személyek lovát el ne vegye, a szekerekből ki ne fogja.

1. § Máskülönben akármicsoda lovat talál, elveheti, hogy a király követsége hamarább járjon.

2. § Aki pedig a futókövetet megveri, 55 pénzzel, aki kantárszáron fogván visszatartja, 10 pénzzel bűnhődik."

Kálmán király egy másik törvényben a futár egy-egy napra szükséges élelmezésének értékét 5 dénárban szabta meg, hogy ezzel az utasok megzsarolásának elejét vegye.

A futárok mellett hírszolgálati teendőket láttak el a praecok is. ők voltak azok, akik a piacokon és a vásárokon az ispánok parancsait kihirdették. A XIV. században a praecokat kikiáltóknak, illetőleg régi magyar nevükön várkurjantóknak hívták.

A praecok eredetileg rabszolga eredetűek voltak, akiket erre a foglalkozásra apáról-fiúra köteleztek az egyes vármegyékben. Fejük a vármegyékben a főhírnök vagy hírnöknagy (börtönnagy) volt, kit mindig a vár előkelőbb várjobbágyai közül állították élükre.

A vármegyei praecoktól teljesen függetlenek voltak a királyi praecok, akiknek feje a comes praeconum (hírnökök ispánja) volt. Ez igen előkelő állás volt. így pl. 1263-ban, amikor IV. Béla fiával, V. István ifjabb királlyal kibékült, a két királynak a békepontokra tett esküjénél az országnagyok között szerepelt Pobor is, mint a praecok feje.

A XII. században III. Béla (1173−196) hivatalos ügyekben az írástudatlan nemesség tiltakozása ellenére elrendelte a kötelező írásbeliséget. Ez az intézkedés előmozdította a levelezés és az írástudás elterjedését.

A futárok a XII. század vége felé rendesen már nemcsak szóbeli üzenetet, hanem írásbeli intézkedéseket is közvetíthettek.

Az írástudás különben csak nehezen és nagysokára honosodott meg. Századokkal később is, Mátyás király idejében a legelőkelőbb nemesek még a nevüket sem tudták leírni.

III. Béla uralkodásától kezdve hirtelen megszaporodtak az oklevelek. A XHI. században már az egy-egy évről fennmaradt okiratok is tekintélyes számra rúgnak, míg az előző kort „oklevéltelen” kornak is nevezik. Mindezekből következik, hogy a hírszolgálat feladatai is tetemesen megsokasodtak.

A hírszolgálat ellátásának részesei voltak a parasztok is. A dömösi apátság 1138. évi oklevele szerint a parasztok kötelesek voltak rendszeresen fuvarozni és ellátni a hírszolgálatot, üzeneteket, leveleket gyakran több napi járóföldre továbbítani.

Tekintélyes hírszolgálati intézményt épített ki magának az Egyház. Így pl. kitűnő hírszolgálati szervezet létesült a XIII. század elején a pannonhalmi apátságban. Pannonhalmának külföldet is járó hivatásos hírvivői voltak. Az egykori források szerint Oros apát maga is csaknem állandóan utazott és többször még a kanászokat is hírvivői szolgálatra kényszerítette. Gyakran a lovasszolgáknak vagy az úti kápolna szállítóinak lovait adatta hírvivői alá.

A pannonhalmi apátság népei közül a Veszprém megyei Szöllős birtokon lakók hírvivői teendőket is végeztek. Az apátság a hivatásos nuntiusokon kívül népeinek vezető rétegeit: a szabad és lovas jobbágyokat használta rendszeres hírvivői szolgálatra, míg az alsóbb rendűek inkább kisegítőképpen, alkalmilag működtek. Ez a rendszer azzal az eredménnyel járt, hogy az apátság a szükséges hírvivői személyzetet mindenkor saját népeiből állíthatta elő, és sohasem volt kénytelen búcsújárókat, utazó kereskedőket vagy más vándorokat hírszolgálati célokra igénybe venni.

Az apátság hírvivői túlnyomó részben lóháton utaztak. A szükséges lovakat részben az apátság bocsátotta rendelkezésükre, részben a sajátjukat használták. A lovasok és a lovak ellátása is csak meghatározott esetekben terhelte az apátságot, sokszor a hírvivők saját költségükön voltak kénytelenek útjukat lebonyolítani. Nyilvánvaló tehát, hogy a szabad lóváltás és megszállás (descensus) joga az egyház hírvivőit nem illette meg. E jogok hiányában az apátság hírszolgálata csakis abban az esetben fejlődhetett magas fokra, ha az utasok lóváltásáról és szállásáról előzetes gondoskodás történt. Az apátság lovásztelepei egymástól és a monostortól is nagy távolságra, de a főútvonalak közelében voltak elhelyezve.

A XIII. század legelején tehát az egyházi birtokokon kialakult egy réteg, amelynek tagjai a hírtovábbítást illetőleg a levélszállítást hivatásszerűen végezték.

A hírvivők fogadása már a XI. században igazolvány felmutatásához volt kötve. Az igazolás nyugaton igazolólevél, nálunk pecsét, keleten pedig e célra szolgáló emblémák előmutatásával történt.

Az 1086. év körül megtartott első esztergomi zsinat határozataiban azt a rendelkezést találjuk, hogy püspök társához levél és pecsét nélkül követséget ne küldjön. A hírvivőknek igazoló pecséttel való ellátása azt bizonyítja, hogy a nyugati eredetű egyházi hírszolgálat a sajátosan magyar elemeket már fejlődésének kezdetén sem nélkülözte.

A X-XIII. századbeli hírszolgálatot az európai országokban főleg az alkalmi hírvivők túlsúlya és a gyalogos közlekedés túltengése jellemzi. Ezzel szemben a magyar hírszolgálati szervek a lovas hírtovábbítási módot fejlesztették.

A XIII. században a felbomló királyi birtokszervezet már nem biztosítja a királyi hírszolgálati intézmény kereteit. A régi futárok helyébe nagyrészt bérszolgák léptek.

Megváltozik a megszállás (descensus) intézménye is. Minthogy az előkelő emberek, a városok, majd az egész nemesség elhárítja magától ezt a terhet, a megszállás terhe egyedül a jobbágy, a paraszt vállaira nehezedik.

A papság és a nemesség felmentése a tehertől az 1222. évi aranybullával történt. E törvénynek ,,a nemesek és egyházak jószágának szabadságáról” szóló 3. cikke 1. §-a így- intézkedik: „Hívatlan sem házukra, sem falujukra nem szállunk.” Az 1231. évi aranybulla szintén hangsúlyozza a megszállás (descensus) megszüntetését:

,,7. cikk 1. §. A nemesek házaira vagy falvaira mink, se lovászaink, se solymáraink, se pecéreink, se szekereseink ne szálljanak azok akarata ellenére.

7. cikk 2. §. Ha pedig akár mink, akár tisztviselőnk bárhol másutt megszállnánk: méltányos árat fogunk fizetni."

A tatárjárás (1241) utáni újjáépítő munkálatok alatt a futárok járása-kelése is nagy mértéket öltött és a nép a postálkodás terhét egyre nehezebben viselte.

### A postai szervezet a virágzó feudalizmus idején

Károly Róbert (1308−1342) alatt a hírszolgálat fejlődését egyrészt a központi hatalom átmeneti megerősödésének, másrészt a kialakuló új külpolitika követelményének szemszögéből kell vizsgálnunk.

A király külpolitikájának egyik vezérmotívuma volt az északi szláv országokhoz való közeledés. Ebben az időben Bécsnek már fejlett kereskedelme és árumegállító joga volt. Az árumegállító jog folytán az átutazó kereskedők kénytelenek voltak ott áruikat eladni. Mind a nyugateurópai kereskedők, mind Magyarország királya is más kereskedelmi utakat kerestek, olyanokat, amelyek megkerülik Bécset. Ilyen kereskedelmi utak részben Csehországon, részben pedig Lengyelországon át vezettek Nyugat felé.

Az említett tényezők a hírszolgálat nagyütemű fejlődését és szükségképpen annak megfelelő szervezését vonták maguk után. Az utak mentén lóváltóállomásokat rendszeresítettek, hogy a hírszolgálati szervezet működését megfelelően biztosítsák.

A király udvaránál futárközpontot létesítettek. A futárok zavartalan közlekedéséről és élelmezéséről útközben a községek és a városok gondoskodtak, a futárok szolgálatát pedig bizonyos rendszabályokhoz kötötték.

I. Nagy Lajos (1342−1382) éppúgy mint Károly Róbert szintén jelentős futárszolgálatot tartott fenn, hogy számos intézkedését a földművelés, az ipar és a kereskedelem előmozdítására véghez tudja vinni. Az I. Lajos uralma alatt továbbfejlődő királyi kancellária kiterjedtebb működése is szükségessé tette, hogy a futárszolgálat megbízhatóan és kielégítően működjék.

Lajos király külpolitikája szintén hatással volt a levelezés gyarapodására. A Károly Róbert által Magyarország és Lengyelország között kiépített szövetségi kapcsolatot betetőzte I. Lajosnak lengyel királlyá választása 1370-ben.

A dinasztikus kapcsolatokkal összefogott országok csoportja jól működő, gyors hírszolgálatot igényelt.

Az országban szétágazó közutakon a királyi család tagjainak és az idegen uralkodó családoknak nagyszámú hírvivő-népe utazott, akik költség nélkül bonyolították le útjukat, mert a királyi birtokok népétől ellátást kaptak. A közutakon egyházi, városi és más hírvivők is közlekedtek, de ezek küldőik költségén végezték útjukat. Ha azonban e hírvivők valamelyike a királyi udvarba igyekezett, joga volt királyi birtokon megszállni.

Ebben a korban a hírvivők már csak elvétve töltötték be a szoros értelemben vett hírmondói tisztséget: túlnyomó részben leveleket és írott rendeleteket közvetítettek. A diplomáciai küldetéssel utazó főpapok és főnemesek is legtöbb esetben levélvivői feladatra is vállalkoztak, sőt a kor szokása szerint írott levél nélkül nem is kelhettek útra. E leveleket pergamen-, később papíroslapra írták és azt külső címmel ellátva, gondosan összehajtogatták. Az összehajtogatott lapot zárópecséttel zárták le, vagy esetleg a pecsétet keskeny hártyaszalagra alkalmazták, amelyet az összehajtott lapon átfűztek. Ily módon a levél csak akkor volt felbontható, ha a pecsétet feltörték vagy a szalagot levágták.

Egy 1453. évi dekrétum elrendeli, hogy a király az országgyűlésre hívó leveleket idejében küldje szét, egy 1454. évi dekrétum szerint pedig a főpapok, bárók, előkelők és nemesek mihelyt a főkapitány levelét veszik, azonnal tartoznak hadrakészülten kivonulni. A XV. században Albert király idejéből ismerjük az 1439. évi XVIII. törvénycikket, amely a futárintézmény működéséről szólva úgy rendelkezik, hogy a papság és a nemesség e közteher alól mentesítve legyen, illetőleg a papokat és a nemeseket nem szabad a futárokat terhelő költségekkel, élelemmel, szekerek adásával vagy poggyász-szállítással megterhelni. Ugyanez a törvény utal arra is, hogy ez visszaélésként az ő akaratuk ellenére szokásba kezdett jönni. Mindenesetre a nemesség és a papság jobbágyain a teher továbbra is fennmaradt.

Mátyás király (1458−1490) hadjárataiban a sereget követő — lóváltásra berendezett állomásokkal — hadipostákat is szervezett.

Mátyás király futárközpontja Budán volt. Innen hordták szét rendelkezéseit az országba és idehordták a főpapoktól, főuraktól, valamint a városoktól érkezett híreket, leveleket és pénzküldeményeket. A külföldi udvarokkal való levelezést olasz származású futárok vitték. A futárok felett a budai udvarbíró állt. Az ő kötelessége volt az útiköltségek kiosztása, továbbá ő szerezte meg a király engedélyét, ha külföldi követek királyi futárokat kívántak igénybe venni.

Mátyás kapcsolta be a közlekedési szervezetbe a kocsit. Az egyes forgalmas főútvonalakon rendszeres kocsijáratok közlekedtek. A kocsijáratok megállapított lóváltó­állo­má­sok­kal működtek. Az udvar e kocsi járatokat személyek szállítására sűrűn igénybe vette. Az újrendszerű kocsijáratok főleg a külfölddel közlekedő nagyszámú idegen követek és más külön megbízásban járó küldöttek szükségletét szolgálták, és csak a fővonalakra szorítkoztak, míg a levélközvetítő futárszolgálat, a főútvonalakat kivéve, országosan változatlan maradt, de lényegesen megélénkült.

A rendelkezésre álló adatokból és a kérdés történelmi továbbfejlődéséből ítélve állítható, hogy ezek a kocsijáratok magánvállalkozásban működtek. A kocsijáratok keletkezése tulajdonképpen egy új közlekedési eszköznek, a ,,kocsi"-nak a forgalomba állításával függ össze. Mátyás egyik kedvenc tartózkodási helye Tata volt, ahol királyi palotát is építtetett. Ennek szomszédságában fekszik Kocs község, a Buda -Győr-Bécs útvonalon, itt szerkesztették azt a könnyű, gyors közlekedésre alkalmas járművet, amely onnan terjedt el az egész országban.

Hogy a mai értelemben vett kocsi magyar találmány és Kocs községből ered, arra több bizonyíték van. A pármai Pincharo Esztergomban az esztergomi érsek számadáskönyvét vezetve, az 1487. és az 1489. évek kiadási tételei közé írta le legelőször a kocsi nevét, bár olasz nyelven, de magyar eredete kétségtelenül megállapítható.

A kocsi magyar eredetét számos bel- és külföldi tudós bizonyítja. A kocsi szó egyébként a kocsi használatbavételével egyidőben került megfelelő átalakítással a különféle nemzetek szótárába is.

Bonfini (szül. 1434 körül, meghalt 1503), az egykori jeles történetíró, aki Mátyás király udvari életének szemtanúja volt, ezt írja: „Mátyás király hihetetlen gyorsasággal utazott, úgyhogy gyors szekéren, actuario curru naponkint százezer lépésnyi utat is megtett.” Bonfini halála után 70 esztendővel a latin szöveg actuario curru kifejezését Heltai történetírónk „kocsiposta” szóval fordította le magyarra. A posta szót bizonyára azért használta Heltai, mert a kocsi használatával kapcsolatban egyes vonalakon már rendszeres közlekedésre berendezett lóváltóállomások állottak fenn, amint ilyen postavonalakat akkor a külföldön már fönntartottak, ha nem is kocsival, de lóháton való utazásra és a levelezés szállítására. A legelőször leírt „kocsiposta” nevezetes idézete így szól: „Mátyás király a hová megyén vala, úgy megyén vala, mintha röpülne. Kocsispostán egynyihány száz mélyföldig elment csak kevés napig."

A kocsin való utazás — a nehéz díszhintó kivételével — a XVI. századnál korábban Magyarországon kívül sehol sem volt ismeretes. A XVI. század előtt ugyanis az utazás általában lóháton történt, a postalegény kíséretében.

Mátyás király halálával Magyarország történetének egy rövid időre terjedő, de jelentőségében fontos korszaka zárult le. Mátyás halála után a feudális nagybirtokosok ragadták magukhoz a hatalmat. Ezzel Mátyás valamennyi erőfeszítése és vívmánya a központosított királyi hatalom megteremtése érdekében, szinte egycsapásra veszendőbe ment. Az udvarnál fennállott költséges berendezésekre már nem jutott fedezet. így bomlott fel a futárközpont is, amelynek feladatait különböző állású alkalmi küldöttek vették át.

Lassanként megszűnnek a Mátyás király idejében oly tervszerű előrelátással felállított lóváltóállomások is. A kocsijáratok, amelyek Mátyás király idejében a magyar országutak jellemző színfoltja voltak, még tovább közlekednek, de lényegesen kisebb mértékben és nem menetrend szerint. Mégis postatörténeti szempontból jelentős esemény az a tény, hogy amikor 1490-ben Miksa osztrák főherceg igényt formálván a magyar trónra, seregével előrenyomult Székesfehérvárig, kíséretében Taxis János postamester hadipostát szervezett. Ez volt az első nyoma annak, hogy a Buda-Bécs közötti útvonalon egy idegen posta jelenik meg: a Habsburg-ház — akkor már Európa hírű — Taxis postája.

Az udvari kocsihasználat csökkenése nem vonta maga után egyúttal a levelezés csökkenését is, sőt a hivatalos forgalom különböző intézkedések következtében továbbra is majdnem a régi szinten maradt. Különböző utasítások, illetőleg törvények írják elő, hogy a király az országgyűlés határnapját a főpapoknak, a báróknak és mindazoknak, akik abban érdekeltek voltak, levelek útján hozza tudtára. Levél útján közölte a király minden vármegyével a táborba szállás idejét is. Az 1518. évi XIV. törvénycikk az adófizetők leveleit említi, és a királynak ez ügyben az összes urakhoz és minden vármegyéhez küldött meghívó leveléről szól.

Érdekes, hogy II. Ulászló (1490−1516) újra rendelkezik a főuraknak és a nemeseknek a beszállásolás (descensus) alóli mentességéről. A törvény hangoztatja, hogy a beszállásolás stb. joga a nemesek akarata ellenére „Mátyás király úr idejében visszaélésképpen divatba kezdett jönni.” Ebből arra következtethetünk, hogy Mátyás király a hírszolgálat gyorsasága érdekében nem helyezett túlságosan nagy súlyt a kiváltságos osztályok előjogainak érvényesítésére.

II. Ulászló kincstartójának, Ernuszt Zsigmond pécsi püspöknek számadáskönyvéből kiderül, hogy az 1494−1495. években a levelezés a zászlós urakkal, az erdélyi vajdával, a horvát, a nándorfehérvári és Szörényi bánokkal, a végek kapitányaival, az erdélyi kamarával, Szlavónia és a vármegyék adószedőivel, harmincadosaival, a főpapokkal, a vármegyékkel és a városokkal folyt. A levelezést a futárok (cursor), továbbá alkalmi küldöncök (nuntius) közvetítették, ezek némelyike azonfelül, mint apród (puer, parvus, parvulus) vagy a kincstartó inasa (famulus) van megemlítve. Ézeken kívül papi írnok (literátus), papi mester (magister) és királyi udvarnok (regius aulicus) is vitte a király leveleit. A királyi és a kincstartói leveleket a főurakhoz és az adószedőkhöz udvari személyzet szállította.

A levelezés szállítása rendkívül költséges dolog volt. így pl. a budai országgyűlésre meghívó királyi leveleknek elszállítása a megyékhez, főurakhoz és a főpapokhoz 64 forintba került. Ezért az összegért 14 lovat is lehetett akkoriban venni. A pápai udvarhoz 32 forintért, Alemániába 6 forintért, Lengyelországba 8, 9 forintért meg egy 5 forintos lóért, Sziléziába 6, 10 forintért, Csehországba 6, 7 forintért és Morvaországba 5 forintért vitte a futár a leveleket. Futár helyett egy ízben a király követe, László vitte a király levelét Lengyelországba 15 forintért meg egy 6 forintos lóért.

A futárok a leveleken kívül sokszor pénzt, lőport, bort és subákat is szállítottak, természetesen kocsin.

II. Lajos király (1516−1526) számadáskönyve szintén érdekes adatokat szolgáltat e kor hírszolgálati viszonyairól. Feltűnő, hogy a számadási tételek között nem szerepel a cursor vagy a nuntius elnevezés. Csupán servitor (szolgáló legény), valamint adolescens (apród) kifejezésekkel találkozunk. A költségeket a futárok előre vették fel az udvari kincstartótól.

Egyéb postaszerű szervezetek

A királyi futárintézmény szervezetében a futárok alkalomszerűen a szükséghez képest közlekedtek és kizárólag az udvari, katonai és állami közigazgatás szolgálatában állottak. Magánosok ezt az intézményt nem vehették igénybe, viszont a hírszolgálati szükségletek kielégítésének irányvonala már ebben az időben is egyre jobban a magánérdekek kielégítésére irányult.

A fejlődésnek ezen a pontján a városoknak rendezett hírszolgálatra volt szükségük. A városok hírszolgálatuk ellátására ezért külön futárokat és szekereket tartottak fenn. Több helyen a céhek szállították a város hivatalos levelezését is. A vármegyei önkormányzat fejlődésének indulásával egyidejűleg a hírszolgálat ellátására a vármegyék lovas hajdúkat alkalmaztak. Ha az út biztonsága megkövetelte, két lovas ment a levéllel. Ismeretes ebből az időből a körözvényszerű levél is. Ennek a lényege abban állott, hogy a címzett, ha a levelet elolvasta, azt mindjárt haladéktalanul a maga szomszédjához juttatta el és így tovább.

A kereskedelem által megkívánt forgalmat azonban hátrányosan befolyásolta egyrészt az utak rossz állapota, másrészt a közbiztonság hiánya, amely a gyenge királyok alatt, II. Ulászló ideje óta egyre nagyobb mérveket öltött.

A kereskedelmet nagyrészt lovon és gyalog bonyolították le. A kereskedelmi hírszolgálatot pedig alkalmi küldöttek, vándorló kereskedők és iparosok végezték.

A kereskedelmi útvonalakon közlekedő kereskedelmi hírszolgálat hatósági oltalmat élvezett.

A német kereskedővárosok áruszállító járataihoz hasonlóan nálunk is közlekedtek ilyen járatok. A szegedi fuvarosok (nagykocsisok) Nándorfehérvár, Pest, Bécs és Trieszt városokig tartottak fenn közlekedést. Szegeden különösen élénk volt a fuvarozás és a hajózás, mint foglalkozási ág. A szegedi fuvarosok útja Diósgyőrig, Kassáig, Bártfáig, sőt Lengyelországba is elvitt.

A kereskedők és a céhek a külfölddel is tartottak fenn összeköttetést. Külön futáraik, valamint a vándorló kereskedők és iparosok messzi földre vitték el megbízóik üzenetét, leveleit. Különösen a mészáros céh összeköttetéseit kell itt is megemlítenünk, mert a mészárosok üzletükből kifolyólag sokat jártak-keltek az országban. A debreceni mészárosoknak és más városok mészárosainak is kiváltságaik voltak azért, hogy postai szolgálatot végezzenek.

### A késői feudalizmus kora

A szervezett posta megalakulása

A mohácsi csatavesztés (1526) után az ország három részre szakadt: a török hódoltsági területre, az erdélyi fejedelemségre valamint a Habsburgok által uralt területre.

A török hódoltság területén úgyszólván alig volt szervezett postaintézmény. Különleges hírszolgálatként lehet megemlíteni a csausz-postát és a rab-postát mint katonai hírközvetítő szervezeteket. Törökországban ugyanis az állami futárok, a „csauszok” szükség szerint közlekedtek, de csak a szultán, a nagyvezír vagy a főemberek leveleit szállították. Joguk volt útközben bárkinek a lovát elvenni, hogy akadálytalanul közlekedhessenek. Ebben a tekintetben tehát az ősi magyar futárokhoz hasonló jogokkal rendelkeztek. E joguk a magyar hódoltsági területeken és Erdélyben is érvényesült. A nép „tatárpostáknak” is hívta őket.

A török háborúk alatt jött létre a „rab-postának” nevezett romantikus postai szervezet is. A háborúk alatt kölcsönösen igen sok magyar és török esett fogságba. A foglyokat a várak börtöneibe zárták. A harcok megszűntével azonban mindkét részről megengedték a foglyoknak, hogy leveleket írjanak hozzátartozóiknak és közöljék az esetleges váltságdíj összegét. A leveleket az egyik rab kezébe adták, akit — a többiek kezessége mellett — szabadon bocsátottak. Ha a levélvivő rab a meghatározott időre nem tért vissza, a többiek életükkel lakoltak érte.

Erdélyben az ősi futárintézmény maradt fenn és fejlődött tovább. A törvények „postáknak” nevezik a futárokat, akik közvetlenül a fejedelem alá voltak rendelve. Ha a fejedelem székhelyét megváltoztatta, a futárok követték őt az új székhelyre. A futárokat az udvarmester vagy a kancellár ellenőrizte. Az 1600: évi lécfalvi országgyűlésen külön főpostamesteri állást is szerveztek.

Erdélyben tulajdonképpen kétféle posta működött. A „portai posta” a török szultán udvarával tartotta fenn az összeköttetést. Ennek ellátása az erdélyi szászok kötelessége volt. A rendes posta a belföldi forgalmat látta el. A fontosabb ügyekben mindkét postával többen utaztak, a csupán leveleket vivő rendes posta egyedül közlekedett. A posta terhet is fuvarozott, ebben az esetben az útmenti községek szekereket és igavonó állatokat bocsátottak a posta rendelkezésére.

A futárok a fejedelem által aláírt menedéklevéllel (salvus conductus), 1680-tól járás-kelés biztosító levéllel (salvus passus) közlekedtek. Ezekbe beírták a futár nevét, a rendeltetési helyet, a kísérők számát. Itt tüntették fel, hogy a futár hány lóra tarthat igényt, jár-e részére szekér és kaphat-e ingyenes ellátást útközben. A futár jelvényként egy ezüstből vert címertáblát hordott a mellén táskaszíjra fűzve.

Lóváltóállomások voltak: Nagyvárad, Rév, Feketetó, Bánffyhunyad, Kolozsvár, Torda, Szerdahely, Szászsebes, Szászváros, Fejérvár, Enyed, Régen, Udvarhely, Zilah, Illyefalva, Marosvásárhely, Teke, Kolozs, Szék.

A posta éjjel-nappal közlekedett. Útközben joga volt bárkinek a lovát elvenni a papok, a tisztviselők és a nemesek lovai kivételével. A lovat azonban három mérföldön túl nem volt szabad vinnie, és ha már nem volt rá szüksége, a bíró udvarában ott kellett hagynia. Ha a ló elveszett vagy elpusztult, a hopmester, illetőleg a postamester kártérítéssel tartozott. Ennek összegét azonban levonhatta a futár fizetéséből. A futár ajándékot senkitől sem fogadhatott el, de ebédet, vacsorát és egy meszely bort kaphatott a bíró udvarában.

A levelet „bizonyságlevél” ellenében kézbesítették. Ha a futár ideje engedte, megvárta a levélre írt választ is, amelyet magához vett. Ezután visszatért kiindulási pontjára. Itt a postamester töviről-hegyire ellenőrizte egész működését, elég gyors volt-e, megtartotta-e az előírt útvonalat, nem követelt-e jogtalanul kedvezményeket, élelmet stb. A futár köteles volt feladata végeztével átadni a menedéklevelet, a címert, a bizonyságleveleket.

Bár a futárok visszaéléseire halálbüntetést szabott ki a törvény, rengeteg volt a panasz ellenük. Hatalmaskodtak, ajándékokat követeltek, nem adták vissza a lovakat, a salvus conductusszal jogtalanul utaztak, ingyenes ellátást követeltek maguknak. Mindezek a visszaélések csak akkor szűntek meg, amikor a Habsburg területhez hasonlóan a XVTJ. század végén Erdélyben is a Paar-család szervezte meg a postát.

A tulajdonképpeni szervezett posta a Habsburgok uralma alatt álló területen jött létre. A postát 1527-ben I. Ferdinánd utasítására Taxis Mátyás szervezte meg. Taxis Mátyás, Taxis Antal bécsi udvari főpostamester fia 31 esztendőn át (1527−1558) állt az újkori magyar posta élén.

Taxis Mátyás idegenből ültette át a postát magyar földre. A posta alkalmazottai németek voltak, az érintkezés nyelve német vagy latin volt. Csak a postalegényeket alkalmazták a magyarok közül, mert ezek jó lovasok voltak, és emellett kitűnően ismerték az útviszonyokat is.

A legrégibb okirat, amely a magyarországi szervezett postákra vonatkozik, egy 1528. május 19-én Budán kelt folyamodvány. Ebből megtudjuk, hogy a Budától-Bécsig felállított postaállomások postamesterei arra kérik Ferdinándot, hogy fizetésüket legalább a hó végén megkapják, különben kénytelenek lesznek lovaikat eladni és az állomásokat megszüntetni. Mindezekből arra következtethetünk, hogy a postamesterek fizetését rendszertelenül és nemtörődömséggel folyósították.

A Taxis-posta menetrendszerűen közlekedett. Az érkezés és az indulás idejét pontosan meghatározták. Amíg a futárintézmény idején az utasokat az útközi községek által adott lovakkal és kocsikkal szállították, továbbá a futár csak alkalmatosságot cserélt, de őt magát fel nem váltották, útközben tehát pihennie is kellett, addig a Habsburg terület postáját kezdettől fogva mint közintézményt állami költségen szervezték meg.

A Taxis-posta már a szó valódi értelmében „posta” volt, a főbb helyeken a levelek rendszeres felvételével és kézbesítésével, valamint személyszállítással is foglalkozott, és mindezen teendők ellátására postamesterségeket állított fel. A postaállomásokon lovakat és küldöncöket tartottak készenlétben.

A posták szervezése azonban a XVI. században még mindig döntően az uralkodó személyéhez kapcsolódik. Az 1588. évből ismerünk egy rendeletet, amelyből megtudjuk, hogy ha a császár útra kelt, az udvari küldöncöket is szükség szerint át kellett helyezni.

Tény, hogy a postavonalak általában Bécsből indultak ki. Az uralkodó székhelye volt a legfontosabb postaközpont. A császár udvarában működött az udvari főpostamester, aki megfelelő számú udvari futárt, lovat és gyalogküldöncöt, később kocsit is tartott készenlétben.

A posta legfőbb irányítását maga az uralkodó tartotta kezében. A posta a helyettes udvari kancellárnak volt közvetlenül alárendelve. Csupán a főudvarmester, a kancellár (helyettese), az udvari kamara, a magyar, cseh és német kancelláriák indíthattak postát. Más hivatal esetében a helyettes kancellár adta vagy tagadta meg az engedélyt. Az udvari, illetőleg Magyarországon a pozsonyi főpostamester csupán végrehajtotta az utasításokat és az ellenőrzést végezte.

Amellett, hogy a posták a császári székhelyről indultak ki, az egyre izmosodó ipari és kereskedelmi élet megkövetelte, hogy a főútvonalakon a magánforgalom számára is rendszeres postaállomások épüljenek. A Taxisok a postát főleg jövedelmi forrásnak tekintették és postahálózatuk — az egyéb érdekek mellett — a pénzügyi szempontokat vette figyelembe. Amidőn I. Ferdinánd 1527-ben Szapolyai János ellenkirálytól majdnem ellenállás nélkül hódította el Győr, Komárom, Esztergom és Buda városokat, és miután Budát uralkodásának egyik székhelyéül választotta, az osztrák és a csehországi székhelyekkel való állandó összeköttetése végett ez alkalommal szervezte meg a Mátyás király korabeli régi, jó országúton a Bécs-Buda postavonalat. Amikor pedig Buda 1529-ben János király székhelye lett, és a vidék egészen Esztergomig őhozzá tartozott, a Bécs-Buda postavonalból csak a Bécs-Komárom vonal maradt meg. Később is hol Budáig terjedt ez a vonal, hol rövidebb volt, aszerint amint a hadi helyzet magával hozta.

A királyi posta mellett a magánforgalmat eleinte városi és egyéb küldöncök látták el. A hivatalos posta azonban nem zárkózott el az elől, hogy a magánforgalmat lassan kézbevegye és a magánküldöncök számára is segítséget, felszerelést adjon. így veszi át a posta fokozatosan a magánforgalom lebonyolítását, a postaállomásokon felveszik a magánküldeményeket és az utasokat: az állomások postahivatalokká fejlődnek.

A fővonalakon állomásonként felváltott küldöncökkel közlekedő rendes posta neve „ordinaria” volt. Az ordinaria hetenként — megállapított napokon— egyszer vagy kétszer közlekedett. A sürgős levelezés érdekében bármely időben, amikor annak szüksége felmerült, külön posta, az ún. „extra ordinaria” indult. A külön postát udvari lovasfutár vitte végig a rendeltetési helyig, tehát — hasonlóan a régi magyar futárintézményhez — csak az alkalmatosságot vette igénybe, illetőleg a postaállomásokon csupán lovat váltott.

Az udvari futárok császári színekbe voltak öltözve, külön igazolvánnyal és jelvénnyel rendelkeztek, az udvari levelezést, pénzt, értékeket stb. pedig ezüst tarsolyban vitték.

Fenntartott joga ebben az időben a postának még nem volt.

Az utas néha saját kocsijához a lóváltóállomásokon lovat bérelhetett. A postán való utazást jó ideig hatósági engedélyhez kötötték.

Kezdetben a magánfeleknek nem volt joguk külön postaindítást kérni. Sürgős leveleket tehát csupán a hatóságok adhattak fel. Később azonban a magánfelek részére is megengedték a sürgős külön postáknak az igénybevételét. Ezt a postát stafétának (estafette) is nevezték.

A levelek szállításáért díjakat hivatalosan eleinte nem állapítottak meg. Amit e címen a közönségtől beszedtek, az a postamestereké maradt. A levél díjakról a postamestereknek még a XVII. század elején sem kellett elszámolniuk. Voltak ugyan kísérletek már korábban is, amelyek a levéldíjak konkrét megállapítására vonatkoztak, de ezeket félretették, mert a díjak megállapítása különféle nehézségekbe ütközött volna. A császári udvartartás körében tartózkodó bel- és külföldi személyekre esett ugyanis a legtöbb levelezés, és ezek amúgyis díjmentességet élveztek.

A császári futároknak is jogukban állott azonban útjaikon leveleket felvenni. A felvett levelezés díjával viszont már kötelesek voltak elszámolni.

Amíg a levelek szállításának díja a magánfél és a postamester szabad egyezkedésének volt a tárgya, a pénzszállításért állomásonként ½ korona díj járt. Az utasszállításért szintén hivatalosan megállapított díjat — lovanként és állomásonként ½ tallért — kellett fizetni.

A rendes posták mellett a Taxis család hadipostákat is rendezett be. Az állandó háborús viszonyok miatt ezeknek a hadipostáknak igen nagy volt a jelentőségük. Céljuk az volt, hogy a hadbavonult sereggel a postai összeköttetést fenntartsak. A hadiposta több ízben a német birodalom területével is tartott fenn kapcsolatot. Így, midőn a török előnyomulás veszedelme fenyegetett, és ez a német rendeket megmozdulásra serkentette, hadiposták felállítását határozták el, hogy a csapatoknak a birodalommal való összeköttetése biztosítva legyen. Buda 1686. évi ostroma alkalmával Buda és Augsburg között rendes postaközlekedés volt hetenként kétszeri járattal, amely az augsburgi postahivatalnak egy 1686-ról szóló kimutatása szerint oda vasárnap és szerdán érkezett, és onnan hétfőn és pénteken indult.

A Magyarországba szóló egyszerű ½ latos levél díja, amint az említett kimutatás leírja, „régi időktől fogva” (von Alters her) 6 krajcár volt, a kettős levélért (egy egész latos) 8 krajcárt kellett fizetni. Ennek a felét a feladó, a felét a címzett fizette.

Minden hadjárat alkalmával a hadiposta berendezését és fenntartását az egyes hadseregeknél a rendes postamesterek közül kinevezett hadi postamesterre bízták,aki a hadsereg parancsnokának volt alárendelve. A hadiposták később mintegy úttörőjévé váltak a rendes postajáratoknak, mert sok hadipostából a háborús viszonyok megszűntével, illetőleg szüneteltetésével állandó postajáratok alakultak. Előfordult az is, hogy a hadiposta megszüntetése után a katonaság tartotta fenn tovább saját költségén a postajáratot. Így pl. 1567-ben Kassa és Szatmár között a tábori posta megszűntével a katonaság fizette a postai költségeket.

A magyarországi folytonos háborúk és zűrzavaros állapotok arra kényszerítették a Taxis családot, hogy a magyarországi postavonalakról lemondjon, mert fenntartásuk nem járt semmi előnnyel a számára.

1558. október hó 1-én Paar Péter pozsonyi postamester vette át a felsőmagyarországi és a dunai fővonal vezetését. Paar igyekezett a postamestereket rendszeresen fizetni, és amikor a kamarától nem kapott pénzt, a sajátjából fizette őket. Paar Péter 44 évig állt a magyarországi posták élén és ez idő alatt továbbfejlesztette a Taxis család által ráhagyott örökséget. Paar Péter nem hűbérura, hanem hivatalnoka volt a magyar postáknak, anélkül, hogy hivatalát utódaira hagyhatta volna. Paar fiai
csak újabb királyi adományozás útján jutottak hivatalukba. Kezelési ügyekben a Bécsben megállapított szabályokat kellett követnie, egyébként is a királynak volt közvetlenül alárendelve.

Paar Péter gondozása alá 1558-ban két postavonal került: Fischamendtől Komáromig és Pozsonytól Kassáig. A két vonal közül a jelentékenyebb Pozsony és Kassa között, a Kárpátok alján húzódott végig, mert az akkori török hódítások és portyázások idején erre vezetett az egyetlen biztos közlekedési út. A Pozsony-Kassa vonal állomásai a következők voltak: Pozsony, Cseklész, Szempc, Farkashida, Galgóc, Nagy-Rippény, Nagy-Tapolcsány, Vesztenie, Privigye, Rudnó, Zsámbokrét, Nolcsó, Rózsahegy, Szent-Miklós, Hibbe, Lucsivna, Kissóc, Lőcse, Siroka, Bertót, Eperjes, Somos és Kassa. A másik postavonal: Fischamend, Petronell, Jarendorf, Mosony, Öttevény, Győr, Németi, Komárom, Bátorkeszi.

Paar Péter az állandó pénzszűke ellenére is rendben tudta tartani a postaszolgálatot. A posta gyorsasága és pontossága miatt az ő ideje alatt nagy hírnévre tett szert és a bizalom a posta iránt szemlátomást növekedett. Az uralkodó nem is fukarkodott elismeréssel. Már I. Ferdinánd 1563-ban Paar Pétert szolgálatának elismeréséül a magyar nemesek sorába emelte. Paar Pétert fia, Paar János követte a posta vezetésében. Igazgatása alatt a postamesterek csak nagy nehezen tudták fizetésüket a bécsi kamarától kicsikarni. Ezek a pénzügyi viszonyok Paar János utódjainál sem változtak meg. Ezért Paar Pompejus közvetlenül a királyhoz folyamodott, hogy a király mentse fel őt az egyes posták fizetése alól, és a postákat a jövőben a kamara fizesse. Minthogy pedig beadványára választ nem kapott, 1601 végével végleg lemondott a posták fizetésének további kezeléséről. Lemondását azonban nem fogadták el. Működött tovább, amint éppen lehetett, számadást azonban semmiről sem vezetett.

Bocskay István diadalmas fölkelése alatt 1604-ben nagy erővel robbant ki az idegen postamesterek iránti ellenszenv, azért is, mert a posták a Habsburgok részére kémszolgálatokat teljesítettek. Bocskay győzelmes hajdúi a német postamesterekkel röviden bántak el. A győri postamestert agyonütötték, a kassait házából elűzték, a lőcsei, komáromi és más postamesterek lovait elvették, házaikat, istállóikat felperzselték. De nemcsak itt, hanem a Pozsony-Érsekújvár között levő posták közül hetet, a Sopron-Nagykanizsa között levők közül pedig nyolcat pusztítottak el. Bocskay az elkergetett német postamesterek helyébe azonban nem hozott másokat. Valószínű, hogy ő az Erdélyben akkor és még azután is sokáig dívott magyar futárintézményt használta szervezett posta helyett.

Paar Pompejus 1613-ban hirtelen meghalt és vagyoni viszonyait nagy rendetlenségben hagyta maga után. Két fia maradt, de ők mint pozsonyi postamesterek már nem működtek, mert kiskorúak lévén, sem a postamesterségnek nem tudtak megfelelni, sem az atyjuk halála után rendetlenségben maradt vagyont rendezni nem voltak képesek. A pozsonyi postamesterséget Skia Miklósra, mint helyettesre, az egyes posták fizetését pedig Leo György bajmóci postamesterre bízták.

1619-ben Bethlen Gábor egész Felső-Magyarországot — Pozsonyt is — elfoglalta, és II. Ferdinánd legtöbb híve, ezek között a Paar-család Bécsbe menekült.

1624-ben kapta meg Paar Kristóf János azt az adománylevelet, amely őt az osztrák örökös tartományokban és Magyarországon a posták hűbérurává tette.

Ez a joga azonban Magyarországon akkor, és még sokáig csak papíron maradt, mert 1622 óta Bornemisza István volt már a pozsonyi postamester. Bornemisza azonban hivatalát nem mint Paar alárendeltje, hanem ugyanolyan minőségben és hatáskörben vezette, mint annak idején Paar Péter és fiai.

A posta magyarosodása

Bornemisza kinevezése az 1622. évi XXVI. törvénycikknek köszönhető, amely szerint az idegeneket el kellett mozdítani a hivatalokból. Bornemisza működését az jellemezte, hogy elődeivel ellentétben alárendeltjeivel túlnyomó részben magyar nyelven érintkezett, ámbár a latin nyelvet is gyakran használta és németül is maradt tőle néhány levél.

Bornemiszán kívül ugyancsak 1622-ben Andaházi Lőrincet rózsahegyi, Roseman Jánost eperjesi és Soldner Jánost lőcsei postamesterré nevezték ki, akik mind magyar honpolgárok voltak.

Bornemisza kinevezési okiratából megállapítható, hogy Bornemisza hivatala nem postamesterség, hanem postapraefectusság volt. Egy 1623. január 12-én kelt királyi leirat pedig „Magyarország főpostamesterének” nevezi Bornemiszát (Supremus per Hungáriám postarum Magister).

Bár a magyar postaintézmény már Paar Péter idejében is rendelkezett némi halvány függetlenséggel, nyelvében és alkalmazottaiban mégsem volt magyar. Bornemisza alatt a posta alkalmazottai magyar emberek lettek, akik a Bornemiszához tett jelentéseiket magyar nyelven írták meg.

Bornemiszának először is a munkafegyelmet kellett helyreállítania. Ez kitűnik Thurzó Szaniszló nádornak 1622-ben a pozsonyi kamarához írt leveléből is. Thurzó elpanaszolja, hogy a postamesterek nem a levélszállítást végzik lovaikkal, hanem a postalovakat magánkocsijuk elé fogják és feleségükkel kocsikáznak. Bornemisza közvetlen hivatali feljebbvalója a pozsonyi kamara volt. Bornemisza eleinte szorosan ehhez is tartotta magát, viszont a pozsonyi kamara is postaügyekben mindig csak őhozzá fordult.

II. Ferdinánd egy 1624-ben kelt adománylevéllel az osztrák főpostamesterséget és ennek mintegy függelékeként a magyart is Paar Kristóf Jánosra ruházta. Egyúttal értesítette a pozsonyi kamarát, hogy a posták igazgatását és fizetését Paar Kristóf János az örökös tartományok és egyéb országok főpostamesterének kötelességévé tette. Paar közvetlenül a magyar postamesterekhez is fordult, hogy azontúl csak neki engedelmeskedjenek.

Paarék törekvésével szemben a nádor erős ellenállást fejtett ki. A nádor utalt arra, hogy külföldiek Magyarországon közhivatalt nem viselhetnek. Ugyanakkor felhívta a pozsonyi kamarát is, hogy a Paarok merénylete ellen tiltakozzék. E megmozdulások következtében a Paarok akciója nem sikerült. A helyzetet tovább bonyolította, hogy a pozsonyi kamara a postát teljesen és közvetlenül a maga hatáskörébe és fennhatósága alá igyekezett vonni. Ez viszont az önállóságra törekvő Bornemiszának egyáltalán nem felelt meg, úgyhogy most már nemcsak a Paar-féle törekvések, hanem a kamara ellen is küzdelmet indított.

Az összeütközésre állandó okot szolgáltatott, hogy a kamara a postásokat rendetlenül fizette. Így pl. 1624-ben a bajmóci postamester folyamodik a kama
rához, hogy miután a részére a túróci adószedőnél már egy fél esztendeje kiutalványozott 50 forintját nem bírja megkapni, azt neki legalább búzában adják ki. Bornemisza, akinek a folyamodványt véleményezés végett leadták, ezt írta rá: „Én is könyörgök nagyságtoknak az supplicáns mellett. Bajmóc nem messze lévén Oroszlánhoz, méltóztassék neki búzát deputálni."

A postamesterek Bornemiszát sürgették, segítsen rajtuk, ő pedig panaszt tett az uralkodónál, a nádornál és az udvari kamaránál, mire a fizetést sürgető királyi rendeletek sűrűn érkeztek a kamarához, hogy minden egyéb járandóságokat megelőzően ki kell elégíteni a postákat.

Az ellentéteknek egy másik okát a postahivatalok betöltése szolgáltatta. A kamara tanácsosai maguk szerettek volna rendelkezni az állomások betöltésével. Ha valamely postahivatal megüresedett, kufárkodtak az állásokkal. Bornemisza ezzel szemben egyenesen az uralkodótól eszközölte ki a kinevezéseket.

II. Ferdinánd 1626. július 20-án kizárólag Magyarország részére kibocsátotta az első magyar postapátenst. Ennek postatörténeti szempontból is nagy jelentősége van, mert azt bizonyítja, hogy a magyar posta szervezetileg is elkülönült az osztrák postától.

Az első pátens intézkedései röviden a következők:

1. Útlevél nélkül postalovat senki sem kaphat.

2. Aki a postát a maga dolgaiban feltartóztatja vagy útjából eltéríti, azt a helytartóság fizetésre kötelezze és büntesse meg.

3. A segélyt kérő postát a hatóságok segíteni és oltalmazni kötelesek.

4. A postaló díját előre meg kell fizetni, a lovat mérsékléssel kell használni, a sérült vagy tönkretett postaló árát meg kell téríteni.

5. Tilos 40−50 fontnál súlyosabb terhet szállítani.

6. Háborús időkben elvett vagy elidegenített postaházakat minden hozzájuk tartozó földdel együtt vissza kell adni előbbi tulajdonosuknak és helyre kell állítani.

7. A főpostamester vagy a pozsonyi postamester cédulája nélkül egy posta sem köteles lovat rendelni vagy stafétát küldeni. Szállásról meg méltányos áron élelmezésről és a lovak ellátásáról városokban és falvakban gondoskodni kell.

Az egykori okmányokból megtudjuk, hogy a postáskodás nem volt kényelmes foglalkozás. A posták ellen maguk a hatósági szervek is sokszor erőszakosan léptek fel és a posták panasza nem talált mindig orvoslásra.

A levelek szállítása a postai óralevelek vagy mint Bornemisza nevezi „postacédulák” kíséretében történt. Természetesen ezek a postacédulák még nem nyomtatványok, hanem kézzel írottak.

A posta éjjel-nappal lóháton közlekedett. Az egyirányba szóló leveleket már akkor is csomóba kötötték és mint csomagokat továbbították, amint az ma is a levélkötegekkel történik.

A postahelyek kétfélék: az egyiket postaállomásnak, a másikat fiókpostának nevezik. A postaállomást postamester vezeti, a fiókpostát pedig veredarius. A veredariusok a postamester alkalmazottai voltak, akiket a postamester fizetett, és akár a saját lovaikkal látták el a fiókposta forgalmát (itt csak lóvál-

tás volt), akár a postamesterével, a befolyó jövedelem nem őket, hanem postamesterüket illette.

Bornemisza működése következtében helyreállt a magyar posta iránti bizalom. Ennek következménye elsősorban a forgalom emelkedésében mutatkozott meg. A magánfutárok száma is apadt.

Bornemisza önállóságra törekvésének azonban nemsokára súlyos következményei lettek. Ennek egyik jele az volt, hogy a pozsonyi kamara praefectusa, gróf Pálffy Pál (a későbbi nádor) mindenképpen arra törekedett, hogy Bornemiszát állásából elmozdítsa. Ezért 1634-ben a bécsi udvari kamaránál feljelentette Bornemiszát, és feljelentésében őt züllött, részeges, pazarló és hanyag embernek minősítette. A vizsgálat megtartásával jellemző módon magát a feljelentő pozsonyi kamarát bízták meg. Ennek ellenére a vizsgálat egyáltalán nem igazolta a kamara főnökének feljelentésében foglalt vádakat. A kamara Bornemiszát állásától mégis felfüggesztette.

Bornemisza eltávolításával a kamara és a bécsi udvar is elérte célját. A bécsi udvar egy túlságosan is önállóságra törekvő tisztviselőtől akart megszabadulni, és a pozsonyi kamarát is hasonló szempontok vezették. A posták irányítását a kamara teljesen magához kívánta vonni. A kamara előterjesztésére nevezi ki a király Ekker Lukácsot főpostamesternek, aki egyébként Bornemisza ellen a kamara vizsgálatában terhelő tanúként szerepelt. A postamestereket is a kamarának alárendelt harmincadosok közül válogatják ki. Ekker Lukács többször tiltakozott a kamara kiválogatása ellen, és feljelentette a kamarát a nádornál. A kamara ezért bosszúból vizsgálatot indíttatott Ekker ellen, aki börtönbe is került. A nádor utasítására azonban Ekker a börtönből kiszabadult, de még rehabilitációja előtt meghalt. Ekker idejéből ismerünk egy 1638-ból származó felterjesztést, amelyben azt panaszolja a kamarának, hogy ,,már az utakon való postálkodásnak sem hagynak békén, és a mágnás urak a postásokat szolgáik által a postaházakból lovaikkal együtt kidobatják."

A Paar család is ismét akcióba lép, hogy a magyarországi postákat hatalmi körletébe vonja. Újra támadja a magyar posta függetlenségét, és királyi leirat is felhívja a pozsonyi kamarát, hogy utasítsa a magyarországi főpostamestert a bécsi udvari főpostamester intézkedéseinek végrehajtására. A nádor és a pozsonyi kamara közbenjárására azonban a Paarok törekvései most sem sikerülnek. Angarani Tamás főpostamester jelentéseit nem Bécsbe Paar grófhoz, hanem Pálffy Pál nádorhoz intézi. A postaállomásokon azonban igen nagy a rendetlenség, a posta alkalmazottai nem járnak be rendesen hivatalukba, vezetni képtelenek, a hivatalokat bérbe adják stb. Angarani jelentéséből megtudjuk azt is, hogy „a magyar főurak a postát saját dolgaikban ide-oda küldözhetik és már be sem érik a rendes postalovakkal, hanem kényszerítik a postamestereket több ló tartására, a postakocsikat túlterhelik, sebesen hajtatnak, a postalegényeket ütlegekkel, szitkozódásokkal és fenyegetésekkel zaklatják."

Oly megbízhatatlan volt a posták állapota, hogy a vármegyék levelezésüket nem bízták a postára, hanem a leveleket megyei huszárokkal küldötték.

Angarani utódainál még tovább romlottak a postai viszonyok. Mégis egy magyar területen végződő új postajárat berendezéséről van tudomásunk ebből a korból. Az új postajárat Bécsből indult el és Nikolsburg−Inndenburg
−Hradison át vezetett Trencsénig. Ugyanakkor a postát Bécsből Győrbe Magyaróváron át terelték.

A magyarországi posták állapotát jellemzi az az 1661-ben kiadott pozsonyi kamarai leirat, amelyben utasítják a főpostamestert, hogy az összes postamestereknél, veredariusoknál tartson vizsgálatot. A vizsgálat irányuljon arra, hogy a postamesterek fizetésük arányában tartanak-e lovakat, felszerelést, serények-e szolgálatukban, eszközölnek-e levonást a mellékposták fizetéséből, hogy sáfárkodnak a futárpénzekkel, a levelek és a gyorsküldöncök kinek a hanyagsága miatt akadnak meg, kik azok, akik postacédula nélkül továbbítják a postát, kik küldözik az udvari futárokat a legközelebbi postán túl, amivel a szomszéd postákat megkárosítják, kik kölcsönzik oda a postakürtöt magánszemélyeknek.

1664-ben Pakay Benedek pozsonyi főpostamesterré kinevezett kamarai fogalmazó igyekszik valamiképpen rendet teremteni. Szeme előtt Bornemisza munkássága lebeg. Munkásságáért ismételten nagy összegű jutalomban részesül. A kamarához mindig magyar nyelven írott jelentése szerint a posta fellendülését és rendbehozását különösen a császári zsoldos hadak okvetetlenkedése és rablásai, a felszaporodott rablók garázdálkodásai, továbbá a főurak és azok szolgáinak túlkapásai akadályozzák. A képhez tartozik annak ismerete, hogy a nemesség szolgái útján az egész királyi területen, sőt még annak határain túl is élénk összeköttetést tartott fenn oly módon, hogy a szolgák élelmezését, elszállásolását, sőt szállítását is erőszakkal a népre hárította.

A Paarok és a bécsi udvari kamara egyaránt arra törekszenek, hogy a zűrzavaros helyzetet kihasználva, ismét megtörjék a magyar posta függetlenségét. Hogy ez egyelőre nem sikerült, az annak tulajdonítható, hogy a Paarok és a bécsi udvari kamara között is ellentét és súrlódás állott fenn. A bécsi udvari kamara jórészt a magyar urak nyomására a Paarok jogigényével szemben arra az álláspontra helyezkedik, hogy a magyar posta az osztrákoktól független és különálló. Így a pozsonyi főpostamester hatásköre lassanként teljesen összezsugorodott. Hogy a magyar postának ebben az időben milyen csekély volt a tekintélye, azt bizonyítja gróf Hoffkirchen komáromi várparancsnok eljárása, aki leveleinek késedelmes kézhezvétele miatt Pakay főpostamestert Pozsonyban annyira megbotoztatta, hogy nevezett sérülései következtében 1675-ben meghalt.

A Paarok postai uralmának térfoglalása

A harmincéves háborút a westfáliai béke (1648) fejezte be. Európában a vezető helyet Franciaország foglalta el. A westfáliai békében azonban a Habsburgok Kelet felé szabadkezet kaptak. A magyar piac, a magyarországi kereskedelem hasznával akarták saját tartományaik fejlődését elősegíteni, támogatni.

A XVII. század vége felé újabb kísérletek történtek a magyar posta igazgatásának a Paar-család hűbérében levő osztrák postákkal való egyesítésére. Az egyesítés 1690-ben meg is történik. A Paar-család ugyanis kieszközli, hogy Magyarországra nézve új adománylevéllel biztosítsák a posta feletti hűbér jogát. Ebben az időben már hiányzik az a tényező, amely a Paar-család akciójának ellenállhatott volna: a szabadságukban megtört magyar hatóságok nem mutattak ellenkezést.

A postamesterek kinevezése a Paar-család kezébe került, amely a posta­mesterségeket financiális szempontok figyelembevételével tölti be. A posták

fenntartásával járó kiadásokat azonban továbbra is a kincstár viseli (kamarák, harmincadok). A bevételeket a kincstár ellenőrzi és a Paar-család a posta jövedelméből tekintélyes évi összeget húz.

Különféle intézkedések történtek, amelyek mind azt a célt szolgálták, hogy a posta jövedelmét és ezen belül a Paar-család jövedelmét növeljék. így szigorúbban veszik a regálét és megszigorítják a portómentességet. I. Lipót 1695-ben két postai rendtartást is kibocsát. Ezekben felelevenítik a tilalmat a ládák és hasonló nehéz tárgyak szállítására vonatkozólag, és kimondják, hogy az utasok is legfeljebb 50 font poggyászt vihetnek magukkal. A földtulajdonosoknak megtiltják, hogy a postaszállítókat telkeik és házaik utáni tartozásaikon felül megterheljék és hangsúlyozzák, hogy a földtulajdonosok a postalovakkal egyáltalán nem rendelkezhetnek. A magánosok minden erőszakosságtól büntetés terhe alatt tartózkodni kötelesek, a hatóságokat és a bíróságokat utasítják, hogy a postamestereket védjék meg. A posta alkalmazottai mentesek a katonai beszállásolás és más katonai szolgáltatás alól.

Ha a postaállomásokon az udvari személyek, valamint az udvari követek részére nincs elég ló, a polgárok kötelesek — olcsó díjazás mellett —kisegíteni a postaállomásokat. Az utas a lovat állomásonként köteles fölváltani. Ha rossz időjárás miatt a rendes utak használhatatlanok, a posta mellékutakat is használhat, és ilyen esetben a kerítéseket is ledöntheti. A lovakat bérbeadó vállalkozónak szigorúan tilos leveleket gyűjteni, a postakürtöt használni, a közönséget a posta használatától elcsábítani, vagy utasokat elöl lovagoló szolgákkal és felkötött bőrtáskával vezetni. A posta betöltése vagy létesítése alkalmából a szükséges lakást és elhelyezést méltányos áron rendelkezésre kell bocsátani.

A postadíjakra nézve az uradalmaknak, kolostoroknak és tisztviselőknek nem darabonként, hanem csoportosan feladott levelezéseinél a szállítási díjra vonatkozólag a levelek mennyisége szerint a postamesterrel meg kell alkudni.

Az 1698-ban megjelent második pátensből megtudjuk, hogy az engedélyezett portómentességgel a kedvezményezettek gyakran visszaélnek. A portómentességet magánalkalmazottaikra is kiterjesztik, sőt a tilalom ellenére idegen leveleket és újságcédulákat küldözgetnek. Ezért az udvari postahivatal jogosított a levelezést és a csomagokat a fél jelenlétében felbontani. Az újságcédulák szerkesztése a főpostamesterre tartozik.

Tudni kell, hogy újságcédulákat a postahivatalok már I. Miksának Velence ellen viselt háborúja óta adtak ki és küldtek szét kereskedőházak és más érdeklődők részére a náluk összegyűlt hírek alapján. Ezek az újságcédulák (a mai újságok elődjei) sokáig kéziratként, majd nyomtatásban is megjelentek.

Az osztrák postai rendtartás tehát Magyarországon is érvényesült. Ezzel egyidejűleg megszűnt a „Magyarország főpostamestere” elnevezés is. A pozsonyi főpostamester, úgyszintén a többi főpostamester és szállító a magyar kamara fennhatósága és felügyelete alól felmentve Paar grófnak volt köteles hűségfogadalmat tenni. A szolgálatból való elbocsátás és kinevezés joga, amelyet eddig a király gyakorolt, szintén a Paar-családot illette meg.

I. Lipót egy további postai pátense kimondotta, hogy a postamesterek és szállítók postáikat személyesen tartoznak ellátni. Kötelezték a postamestereket arra, hogy szavatosság mellett csupán megbízható, becsületes és katolikus

szolgákat fogadjanak fel. A postamesterek azokon a postalovakon kívül, amelyek után járandóságukat kapják, még bizonyos számú lovat és legalább két hintót kötelesek tartani, hogy a szolgálatot minden eshetőségre nézve kifogástalanul elláthassák. A hetenként kétszer ide-oda járó ordinaria postát éjjel-nappal, mindenkor meghatározott időben lóháton kell szállítani. A posták az útközi állomásokon annyit időzhetnek, amennyi a posta fel- és leadására szükséges. Külön postát vagy stafétát sürgősségükre tekintettel erős ügetésben pontos időre kell szállítani. Az óraleveleket pontosan ki kell állítani és felülvizsgálatra beküldeni. Az útjából hazatérő postás az útközben kapott postát köteles volt magával vinni. Az érkező utast a körülmények szerint lóval vagy kocsival azonnal el kellett látni, hogy tovább utazhassék. A pátens a továbbiakban felhívja az utasok figyelmét, hogy az erőszakoskodástól és gorombaságtól büntetés terhe alatt tartózkodjanak és fizessék meg hiánytalanul a lóért személyenként járó fél birodalmi tallért. Egy lovat csak könnyű kocsihoz volt szabad befogni és a nagy nehéz kocsikat teljesen kizárták a szállításból. Ha annyi utas érkezik, hogy egyszerre valamennyit nem lehet elszállítani, az utazók várják sorukat és a postaszállítót felhatalmazták, hogyha az utasok erőszakoskodnak, vagy a helyi hatóságok segítségét vegyék igénybe, vagy az erőszakra erőszakkal feleljenek. A postaszállítónak egy lovat mindig vissza kell tartania, hogy a király netán érkező stafétája késedelem nélkül továbbítható legyen. A lóháton vagy a kocsin érkező utas nem követelhette, hogy ugyanúgy továbbszállítsák, mert e tekintetben a helyi viszonyokat és alkalmakat kell figyelembe venni. Gyanús és ismeretlen egyént, aki nem érkezett már postán vagy igazolvánnyal nem rendelkezik, szállítani nem volt szabad. A postamesternek nem volt joga az utast a rendes postavonaltól eltérőleg más úton vagy egyfolytában (nem állomásról állomásra) szállítani, hacsak a környéken lakó uraságról nincs szó, akiket, ha a szolgálat megengedi, a rendes útvonalon kívül eső lakóhelyükre szabad volt elvinni.

A lovakat bérbeadó gazdákat a levélgyűjtés és a postamódra való utasszállítás tilalmát illetőleg ellenőrizni lehetett. Az útközben leadandó levelekre ügyeimmel kellett lenni, és azokat a várakozó küldöncökkel vagy más megfelelő alkalmatossággal kellett elvinni.

A Paar-család szervező működése az erdélyi postákra is kiterjedt. Amint ugyanis Apaffy Mihály fejedelem halála után Erdély I. Lipót uralma alá került, egy az erdélyi posták ügyében 1698-ban kelt királyi leirat kijelenti, hogy a postaügyet a király hűbéreként a gróf Paar-családra átruházta, és elrendeli, hogy Erdélyben is a postákat ugyanúgy szervezzék át, mint az a többi tartományban és Magyarországon van.

I. Lipót már 1693-ban elrendelte, hogy Nagyszebenben postaigazgatóságot állítsanak fel, és onnan három postajáratot rendezzenek be Brassóig, Kolozsváron át Szilágysomlyóig és Déván át a temesi bánság felé.

II. Rákóczi Ferenc postája

Részletesen foglalkozunk Rákóczi Ferenc postájával, mert ez volt az első minden vonatkozásban ízig-vérig magyar postaszervezet.

Rákóczinak a posták szervezésére vonatkozó intézkedéseit Léván 1705.

január hó 1-én kelt rendeletéből ismerjük. Rákóczi sajátos postaszervezetet létesített, amely kiépítettségére és sűrű hálózatára nézve az eddigi magyarországi postákat messze felülmúlta. A Rákóczi-posta, amely elsősorban a hadi és közigazgatási érdekeket szolgálta, mint személy- és levélszállító intézmény működött. A belföldi levélposta minden irányban hetenként kétszer közlekedett. A fejedelem udvarától az indítás szerdán és szombaton történt. A levelek gondos kezelésére, a posták érkezésének és indításának, a jövő-menő utasokra vonatkozó adatoknak pontos fejegyzésére igen nagy súlyt fordított. A visszaéléseket, a súlyosabb hibákat halálbüntetéssel torolták meg.

Rákóczi postáit, eltérően az erdélyi ősi szokástól, nem az útbaeső községek megterhelésével, hanem az államkincstár költségén tartotta fenn. Az országos pénztárból fizetésül 60 magyar forintot, a segédpostamesternek 24 forintot rendelt, a helységeket pedig kötelezte, hogy a postaállomásokhoz közel, ezek részére egy-egy darab legelőt hasítsanak ki. A vármegyék kötelesek voltak a postalovak számára elegendő abrakról és szénáról gondoskodni. Új postaállomást vagy új postavonalat csak a fejedelem engedélyével lehetett létesíteni és irányelvül szolgált, hogy a postavonalak megokolatlan szaporítása az országot felesleges kiadással ne terhelje. A postaállomások egymástól két, legfeljebb három mérföldnyi távolságban voltak. A posta alkalmazottait a hadiszolgálat, zsoldostartás, nemkülönben mindennemű adózás alól felmentették.

Rákóczi már 1703 novemberében főpostamestert nevezett ki Szepessy János személyében. Szepessy Magyarország és Erdély főpostamestere címét viselte.

A Rákóczi-posta kétféle levelet közvetített: közönséges és sürgős levelet. A közönséges levelet az időnként közlekedő rendes postával, a sürgős levelet gyorspostával feladása után azonnal el kellett szállítani. A rendes postajárat hetenként kétszer meghatározott napon és órában közlekedett, és azt senki kérésére vagy tilalmára késleltetni, nem volt szabad. A leveleket összekötve, lepecsételt csomagban szállították, útközben a levélcsomagot felbontani, abba levelet elhelyezni vagy onnan levelet kivenni tilos volt.

A közönséges levél díja az egész útra ívenként 4 poltura volt. A sürgős levélhez (stafétához) postánként számítva 75−75 pénzt kellett mellékelni és az óralevelekben feltüntetni, kinek mennyi jár.

A gyorsposta két postamérföldnyi távolságot másfél óra alatt, a közönséges levélposta két óra alatt volt köteles megtenni. A postamester naplót vezetett és ebben ellenőrizte, hogy a posták az utat a kiszabott idő alatt teszik-e meg. Az idő ellenőrzése céljából a postalegény által vitt óralevélbe (currens) minden állomáson be kellett írni az indítás és az érkezés idejét.

A Rákóczi-féle első postarendelet szigorúan meghagyja a postamestereknek, hogy tisztük, sőt életük elvesztésének terhe alatt ügyeljenek arra: a rendes (ordinaria) vagy a rendkívül sürgős (stafetális) levelek el ne vesszenek, és azokat fel ne bontsák. A postamesternek a levelek adatait, az érkezés napját és óráját, a címeres futárok (curir) érkezését-menését fel kellett jegyeznie a maga naplójába (diariumba).

Rákóczi nagy gondot fordított az utasszállításra is. Az utasok szállításának szolgálatát elsősorban a fejedelmi futárok és követek, továbbá a fővezértől és generálisoktól küldött futárok vették igénybe. Magánegyént csak útlevél vagy



Postai útlevél (passus postalis) 1704-ből Rákóczi Ferenc aláírásával

a főpostamester nyílt rendelete alapján lehetett szállítani. Egy ló után személyenként és állomásonként 90 dénárt, és ott ahol elindultak 60 pénz beíratási díjat (beíratási díj = discretio), azonfelül korbácspénzt fizettek. A fejedelem útlevelével és címerével rendelkező futárokat, továbbá a hadvezérektől a fejedelemhez utazókat a postamesterek a viteldíj feléért voltak kötelesek szállítani. A viteldíjat nem az utasoktól, hanem számadásuk alapján utólag kapták meg.

A szállítás állomásról állomásra történt. Ha az utat esőzés vagy vízáradás megrongálta, erről a postamestereknek azonnal értesíteni kellett a helyiségek bíráit, a vármegyék tisztjeit. A postáknak vízáradás esetében szabad volt az utakról letérni, és a töltéseket használni.

Rákóczi postáinak négy fővonala volt: az északi, a középső és a déli fővonal, amelyek az ezekből sűrűn kiágazó mellékvonalakkal összefüggő hálózatot alkottak. A negyedik fővonal volt az erdélyi fővonal, erről azonban nincsenek adataink. -

A postavonalak a következők voltak:

I. Az északi fővonal Lőcse és Besztercebánya végállomásokkal: Besztercebányáról kiindulva Revucán át Rózsahegyre, innen a mai Kassa-Oderbergi

vasút mentén Olaszi, Okolicsna, Hibbe, Lucsivna, Svábóc útvonalon Lőcsére, onnan Korotnokra, Bertótra, Eperjesre és Licsérden át Kassára vezetett, majd innen Szinna, Vilmány állomásokon áthaladva Szikszón csatlakozott a másik fővonalhoz, ahonnan egyrészt kelet felé Medgyaszón, Szerencsen, Tállyán át Tokajig ágazott el, másrészt nyugat felé Edelényen és Sajókazán át Putnoknak, illetőleg Cakón, Rimaszombaton keresztül Losoncnak fordult, ahol össze volt kötve nyugat felé Vámosfalva, Ocsova állomásokon át Zólyommal, ez pedig Besztercebányával.

II. A középső fővonalnak főága: Vadkerttől északra Losoncnak, ettől keletre fordulva Rimaszombat, Cakó, Putnok, Sajókaza, Edelény, Szikszó, Medgyaszó útvonalon Szerencs, Tállya, Tokaj felé haladva a Tiszán túl Nyíregyházán át Nagykállónál kapcsolatba jutott a fővonallal. Egyik mellékága Mocsonoktól Tardoskedden, Érsekújváron át Bátorkesziig, másik elágazása: Nagykértől Bakabányán, Selmecen, Zólyomon át Besztercebányáig tartott. A harmadik mellékvonal Léva és Rózsahegy között a következő állomásokkal rendelkezett: Léva, Kistapolcsány, Nagytapolcsány, Nyitra -Zsámbokrét, Bajmóc, Tótpróna, Túróc-Zsámbokrét, Nolcsova, Rózsahegy.

A negyedik mellékvonal Nyírbátorból: Mátészalka, Vásáros-Namény, Tarpa, Tiszaújhely, Beregszász érintésével Munkácsig, illetőleg Szerényen át Ungvárig tartott. Rákóczi rendelkezésére 1706 elején felállították a Léva-Beszterce-Losonc mellékvonalat is.

III. A déli fővonal Magyaróvár és Kolozsvár között Magyaróvártól Győr és Komárom érintésével Budának tartott s innen Hatvannál a középső vonallal összeköttetést tartva fenn a Tisza felé haladt, Ároktőn túl a csegei réven átkelve a Hortobágyon át Debrecenbe, innen dél felé Nagyváradra, délkelet felé Margittán, Szilágysomlyón, Zilahon és Magyarzsomboron át Kolozsvárra vezetett.

Szepessy főpostamester erőszakos természetű, kapzsi ember volt, aki a postamesterek pénzét is hűtlenül kezelte. Ezért Rákóczi 1707-ben megfosztotta őt állásától és helyére Kossovics Márton főhadbiztost állította, aki nem főpostamesternek, hanem a „magyarországi posták directorának” nevezte magát. Az új postaigazgató nagy eréllyel látott hozzá, hogy a postákat rendbehozza. 1708-ban Kassán kiadott járati kimutatás szerint Magyarországon 63 postaállomás volt, 20 postamester és 43 veredarius kezelésében.

Kossovics 1709-ben a postamesterek részére részletes kezelési utasítást is adott ki, amely 24 pontba foglalva közli a postákra vonatkozó szabályokat. Ebből az utasításból ismerjük meg a Rákóczi korabeli postások egyenruháját is. Az egyenruha egyszínű kék vagy vörös posztóból készült magyar ruha volt, dolmánnyal és mentével. A postalegények kürtzsinórja vörös-kék-fehér színű volt, rojtos díszítéssel.

Rákóczi postája természetesen a katonai szükségletekhez alkalmazkodott.

A külfölddel való levelezés szintén a hazai postaszervezetekre támaszkodott. A posta továbbította a fejedelmi udvarba érkező és onnan küldött leveleket. Igen nagy nehézségeket okozott azonban a leveleknek a határon túlra történő továbbítása.

A futárok mint tudjuk, csak útlevéllel közlekedhettek. Útleveleket azonban ellenséges országba nem kaphattak, így a leveleket csupán óriási kerülő-

vel lehetett szállítani. Ennek következtében sokszor nem érkeztek meg a címzetthez: elvesztek, elkallódtak, az alkalmi postások elhányták, az ellenség kezébe kerültek. Ezért is vált szokássá, hogy ugyanazt a levelet (majdnem mindig rejtjeles levelet) három-négy másolatban is útnak indították különböző utakon. Rákóczi egyébként a rejtjeles levelezést a belföldi forgalomban is használta.

Az Európa északi és nyugati részeibe irányuló posta hazai irányító állomása Lőcse volt. Itt székelt Berthóti Ferenc generális. Az ő feladata volt nemcsak az átmenő hágók katonai ellenőrzése, de ő irányította a külföldről érkező leveleket, futárokat is a fejedelmi udvarba. Nála jelentkeztek az idegenbe menő fejedelmi kurírok és ő továbbította Északnak a postán küldött leveleket is. A Lengyelországon átmenő postaforgalom a szabadságharc külföldi összeköttetése szempontjából kezdettől fogva a legfontosabb volt. A leveleket Bonnac márki, XIV. Lajos Danckában székelő követe közvetítette. Rákóczi magával a márkival is sűrű levelezésben állott, nem egyszer hetenként jöttek és mentek válaszok. Lengyelországon át a rendes postát is igény bevették, de a háborús viszonyok miatt ez a posta nemegyszer hónapokra teljesen leállt. Ezért inkább futárok, egyes lengyel főurak emberei, alkalmi úton levő kereskedők vagy különböző hadsereg alakulatai hozták és vitték a leveleket.

A levelek útja Lőcsétől Danckáig szerencsés esetben három hét, általában azonban ennél több volt. Innen azután további egy hét, tíz nap kellett Berlinig. Boroszlón keresztül kb. három hét alatt érkezett Berlinbe a levél.

A külföldön levő magyar megbízottak gyakran panaszkodnak amiatt, hogy a levelezés nagy kiesésekkel, akadozva folyik. Brenner abbé is danckai küldetéséből arról panaszkodik, hogy a bécsi lapok fantasztikus híreket közölnek a magyarokról, s ő csak hónapok múlva tudja megcáfolni. Kökényesdi László Brüsszelben, majd Versaillesben szintén nagy késéssel és rendkívül hiányosan kapja a postát. Mindenki a magyarországi híreket kérdi tőle és a levelek hiányoznak. A császári propaganda azonban sokkal jobban működik. A zsibói csata után pl. azt híresztelik, hogy a fölkelésre döntő csapást mértek, Károlyi elesett, Forgách a császáriakhoz állt, Rákóczi pedig Lengyelországba menekült, — és Kökényesdi nem hogy megcáfolni nem tudta mindezt, de hetekig ő maga is bizonytalanságban volt, hogy mit higgyen el belőle, mit nem.

A bizonytalan és lassú postaközlekedésen Rákóczi többször is próbált javítani, ez azonban még átmenetileg sem igen sikerült. így megpróbálkozott azzal is, hogy megbízottainak jutalmat ígért, ha leveleit gyorsan kézbesítik. Arra is gondolt, hogy saját költségén külön postaszervezetet létesít Krakkó és Dancka között. 1707. augusztus 16-án a Danckába visszautazó Kray Jakabnak utasításba is adja, hogy beszéljen az ügy megvalósításának gyakorlati módozatairól Ross Vilmos krakkói postamesterrel. 1707. szeptember 25-én Ross ebben az ügyben Rákóczinál járt, de hogy milyen eredménnyel, semmi nyomát nem lehet találni. Bizonyosra vehető, hogy az nem valósult meg. Azt azonban tudjuk, hogy a Dancka felé menő levelezést ekkor és a továbbiakban is Ross Vilmos kezéhez irányították, és ezért évi 200 forintot kapott Rákóczitól.

Rákóczi 1707-ben arra utasítja az orosz cár mellérendelt követét, Nedecz-

kyt, hogy javasolja a cárnak közvetlen postaszolgálat kiépítését Magyarországra, és hogy közös megegyezéssel garantálják a posták biztonságát, „mert sok múlik és a jövőben is sok fog múlni az európai fejedelmekkel való levelezés biztonságán". Orosz részről is felmerült a gondolat, hogy rendszeres külön postát szerveznek Magyarországon át Bécsbe, de aztán egyik sem valósult meg.

A postául alkalmazott küldöncök a helyi viszonyokkal többé-kevésbé ismerős, a nyelvet is beszélő emberekből kerültek ki, és parasztok, kisnemesek egyaránt akadtak közöttük. Hosszú utakon, lovon, kocsin, nemegyszer gyalog, ezer veszély között vitték és hozták a leveleket, illetőleg kivételes esetekben a szóbeli üzenetet.

A külföldi posta egy, az előzőektől elütő fontos ágát képezte a. török portával, illetőleg az ottani magyar és francia rezidenssel való levelezés. A Balkánon át rendszeres postajáratnak ebben az időben még nyoma nincsen, sőt még arra sincs lehetőség, hogy a karlócai békében szabad átvonulást nyert császári kurírok útközben lovat váltsanak. A futárnak tehát vezetéklovakat kellett magával vinnie, ami roppant költségessé, amellett lassúvá tette az útját. Ezért főleg kezdetben, Rákóczi és portai megbízottai inkább alkalmi utazókkal, főleg a sűrűn jövő-menő török kereskedőkkel küldték leveleiket, ez viszont eléggé bizonytalan postaközlekedés volt.

A portai posta két főúton haladt. Az egyik a Nándorfehérvár-Nis-Szófia-Philippopolis-Drinápoly útvonal, a másik a Moldvának kerülő, vagy egyenesen Havasalföldnek menő Bukarest-Ruszcsuk-i út, amelyik Drinápolyban csatlakozik az előzőkhöz. A fejedelmi posta általában csak Nándorfehérvárig vagy Moldvába Jászvásárig (Jasi) vitte a levelet, onnan azután a vajda emberei, illetőleg a belgrádi rezidens, Pápai Gáspár közvetítésével török kereskedők továbbították Pápai Jánosnak és Horvát Ferencnek az isztambuli „erdélyi ház"-ba.

A felvidékről a legrövidebb útvonal Kecskemét-Szabadka-Újvidék-Nán­dor­fe­hér­vá­ron át vezetett, az ezen való közlekedést azonban több mint bizonytalanná tette, hogy közbeesett a szerémségi szerb határőrvidék. Ezért Belgrádból jövet a staféták Temesvárnak kerültek és azután a Partiumon vagy Erdélyen át Debrecen felé vették útjukat.

Moldva és Havasalföld felé a postajárat meglehetősen élénk volt. Egyrészt a vajdákkal való barátinak mondható politikai kapcsolatok, másrészt az idehúzódott erdélyi kuruc emigráció révén sűrű levelezés épült ki. 1706 januárjában a fejedelem meghagyta a Moldvába küldött Bay Andrásnak, hogy „maga mellé négy jó, hív postát fogadjon”, és a fejedelmi udvarral rendszeres összeköttetést tartson. A moldvai vajda udvara vált azután a portai posta egyik főállomásává hosszú időre.

A moldvai postaút használatához azonban a Portának is hozzá kellett járulnia. Rákóczi 1705 végén utasította isztambuli megbízottait, hogy a francia rezidens közbenjárásával szerezzék meg ezt a hozzájárulást. 1706 január elején a nagyvezír megadta az engedélyt. Nehogy azonban a császáriak a karlócai békére hivatkozva belekössenek, az engedély nem magyar posták küldésére vonatkozott, hanem arra, hogy a vajda emberei szállítsák a fejedelem leveleit.

Moldván át a levelek átlagban másfél, két hónap alatt értek Isztambulba. Visszafelé gyorsabban jötték, aminek oka valószínűleg az lehetett, hogy Jászvásárból az ott várakozó fejedelmi posta azonnal indult, a portára menet viszont néha heteket hevert a levél ugyanitt. Nándorfehérváron át az út rövidebb volt. 1706-ban a posta mégis jóval lassabban ért célba, mert a levelet vivő kereskedők néha hetekre megállapodtak útközben. A levelek kézbesítésével különben portai viszonylatban éppannyi baj volt, mint az északra irányuló postánál. Gyakori volt, hogy két-három egyszerre érkezett, meg. Mindez sok zavart okozott, és magyar szempontból csak enyhítette a helyzetet, hogy portai viszonylatban a császáriak postája sem volt jobb, mint a kurucoké. Ahogy Pápai egyik nap feljegyezte naplójába: „Egy csausz azt a hírt hozta: »a magyarok Budát víjják.” Mivel ritkán kapunk hírt — írta — „ha úgy nincs is, mégis töltjük időnket vele, míg más hírünk nem érkezik".

A portai posta megbízhatatlansága Rákóczit végül is arra bírta, hogy saját kurírjával küldje a leveleket. 1706 végétől kezdve tudunk ezekről a futárokról. Az első időben főleg Moldván át jártak, 1707-ben azonban a hadihelyzet miatt mindinkább Nándorfehérvár felé mentek, és a város valósággal a kuruc futárposta egyik központjává lett.

Az, hogy minden objektív nehézség ellenére a fejedelem rendszeres össze köttetést tudott fenntartani diplomatáival és a külföldi udvarokkal, egyaránt dicséri Rákóczi szervezőkészségét és megbízottai ügyességét.

II. Rákóczi Ferenc postája, amely Ausztriától független, önálló, ízig-vérig magyar postaintézmény volt, tanúságot tesz arról, hogy a magyar intéző tényezők önmagukra utaltan milyen nagy közforgalmi érzékkel intézték a posta ügyét is.

Rákóczi terveiben szerepelt nagyszabású postai hálózat kiépítése. Tervének keresztülvitelében azonban megakadályozta a szabadságharc hanyatlása.

A vesztett csaták nyomán Rákóczi postája is hanyatlásnak indult és a szatmári békekötés után, 1711-ben a tárogatókkal együtt elhallgatott a vezérlő fejedelem kuruc postáinak kürtszava is.

A magyar posta a gyarmatosító, feudális Habsburg-abszolutizmus
hatalmi szervezetének kiépítése idején

Magyarországon, a Rákóczi szabadságharc bukása után még nehezebb lett a polgári fejlődés kibontakozása. Ennek oka egyrészt a nemzeti függetlenségért vívott küzdelem kudarcában állott, másrészt abban keresendő, hogy Magyarország termelőerőinek fejlődése messze elmaradt még a Habsburg birodalom örökös tartományainak gazdasági fejlődésétől is.

A XVIII. század első felében Magyarországon is a merkantilizmus az érvényesülő állami gazdaságpolitika. Az a tény viszont, hogy az államhatalom nem magyar, hanem idegen volt, ennek a gazdaságpolitikának kiteljesülését akadályozta.

A gyarmati rendszer kiépítése fokozatosan történt. A Habsburg-politika Magyarországgal szemben a szatmári békekötés (1711) után azt tűzte ki céljául, hogy központi hatalmát kiszélesítse és megszilárdítsa. E cél érdekében

hatalmi szervezetét újjáépítette. Az újjáépített hatalmi szervezet lett azután a fokozatosan bevezetett gyarmati rendszer alapja.

1711-ben egy királyi leirat elrendeli a postáknak Magyarországon és Erdélyben való helyreállítását. A kurucok által elkergetett és a Habsburgokhoz hű postamestereket visszahelyezik állásukba, fizetésüket újból folyósítják. Bár III. Károly (1711−1740) trónralépése alkalmával a Paarok hűbérjogát újból megerősítette, az 1712−1715. évi országgyűlésen hozott 1715. évi XXII. törvénycikk ismét leszögezi, hogy a vezérpostamester (generális postarum magister) alá rendelt postamesterek és veredariusok csak magyar éspedig birtokos nemesek legyenek. Ebből is látszik, hogy a magyar országgyűlés a Paarok hűbérjogát nem akarta elismerni. Természetesen a magyar országgyűlés akarata — mint annyiszor, most is — papíron maradt, mert a helyzetet továbbra is a Paarok uralták és tetszésük szerint adományozták a postamesterségeket. A nagyobb javadalmazású állásokat idegeneknek juttatták, és hogy a törvény rendelkezésének „megfeleljenek”, szükség esetében magyar nemességet eszközöltek ki.

Az 1722−1725. évi országgyűlésen az ipar és kereskedelem, a telepítés és a vízi közlekedés szabályozását elrendelő és az ország közgazdasági szempontjait figyelembevevő törvények sorozata készült. Ezekkel áll összefüggésben III. Károlynak az az elhatározása, hogy a háborúkban kimerült államkincstár érdekében pénzügyi szempontokat figyelem bevéve mind Magyarországon, mind Csehországban és az osztrák örökös tartományokban a postaintézményt állami kezelésbe vegyék.

Az 1722. évi egyezség szerint a Paar-család kiváltságairól lemondott, aminek fejében a posta évi 60 000 forint kárpótlás fizetésére kötelezte magát. Kimondották, hogy a postákat ezután a bécsi udvari főpostahivatal fogja igazgatni. A hivatal legfőbb tisztviselője azonban mindig a Paar-család legöregebb férfitagja lesz, aki a magasabb postai tisztségekre a kinevezés jogát is gyakorolja. Ezenkívül a család összes tagjai portómentesen levelezhettek és az ingyenes utazást is biztosították számukra.

Bécsben arra törekedtek, hogy a Habsburgok uralma alatt álló összes államokban a posta regálé legyen és közös ügyként szerepeljen éppen úgy, mint a külügy, a hadügy és a pénzügy. A reformot III. Károly 1722. július hó 1-től végre is hajtotta. Először is a posták felállításának jogát nyilvánította regálénak, azután pedig az összes postaállomások valamennyi épületét saját címerével láttatta el és az összes postákat az osztrák hivatalokkal együtt a bécsi legfőbb udvari postahivatal vezetésére bízta. Ugyancsak 1722. évi július hó 1-től kezdve a belföldi forgalomban az eddigi ½ latonként 6 krajcárban megállapított levéldíjat ½ latonként 8 krajcárra emelték fel, míg a külfölddel való forgalomban továbbra is megmaradt a ½ latonként eddig fizetett 6 krajcáros díjtétel.

A postamesteri utasszállítás védelmére egy 1726-ban kelt pátens csak a külön kiváltsággal rendelkező fuvarosgazdáknak engedi meg a lóváltással (tehát postamódra) és négyes fogaton való utasszállítást. A kocsikat és lovakat bérbeadó kiváltságos fuvarosok részére tarifát állapítanak meg. Ott, ahol a posták járnak, magánküldöncök levélgyűjtéssel nem foglalkozhatnak. Az urasági küldöncök csak gazdáik leveleit vihetik, ellenben a posták által ki nem szolgált helyeken bármely alkalmatosságot igénybe lehetett venni.

A jövőben csak az udvari levelezés és a meghatározott állami hatóságok levelezése élvez díjmentességet. Ebből kifolyólag a magyar városoknak és vármegyéknek a levelek szállítását 1741-ig átalányban kellett fizetni. A budai tanács hivatalos levelezéseinek szállításáért pl. 1726-ban 100 forint évi átalánydíjat fizetett. Az átalánytarifát a városok részére az 1741. évi XXXI. törvénycikk szüntette meg.

Mária Terézia 1743-ban a posta vezetését a főkancellárra bízta. A Paar családnak azonban bizonyos kinevezési jogköre megmaradt. Az udvari kamarának pedig megmaradt az a hatásköre, hogy a nagy postahivatalokhoz a bevételek ellenőrzésére kirendelt tisztviselők kinevezése iránt a királyhoz előterjesztést tegyen és a posta pénzügyeit intézze.

1750-ben a posta vezetése a „Directorium in publicis et cameralibus” nevű hatóság elnökére ment át. Az említett hatóságnál a postaügyekre külön hivatalt állítottak fel. 1755-ben udvari postabizottságot alakítottak, amelynek elnökévé a Paar-család egyik tagját tették meg. A posta állami kezelésbe vételével egyidejűleg az egész postát átszervezték. A nagyobb postahivataloknál nem szerződéses postamestereket, hanem állami tisztviselőket alkalmaznak. Ezek a postahivatalok felügyelő hivatalokként (praefecturák) működnek és a postamesteri hivatalok felett közigazgatási hatáskörrel is rendelkeznek.

A postaállomások működését tételes szabályok határozták meg. így:

1. A polgári, katonai és egyházi hatóságoknak, hivataloknak, földesuraknak és általában mindenkinek kötelessége volt a postát védeni és támogatni.

2. A postaházak (postaállomások) annak jeléül, hogy tartozékaikkal együtt kivételes helyzetben vannak, az uralkodó címerét viselték. Ez időponttól kezdve látják el tehát a postaházakat címer táblával.

3. A postaházakba katonaságot betelepíteni tilos volt.

4. A postamesterek és alkalmazottaik mindennemű adózástól és egyéb köztehertől, a postajáratok pedig vám-, híd-, rév-, útipénz fizetése alól mentesek voltak.

5. A postalovakat közmunkára, előfogatra nem volt szabad kirendelni.

6. A postakürttel adott jelre a posta előtt minden utasnak és könnyű járműnek ki kellett térnie, a nehéz járművek kötelesek voltak megállni, a menetelő katonaság pedig helyet engedni.

7. A postai alkalmazottaknak vagy a postajáratoknak a visszatartása büntetés alá esett.

8. Ugyancsak büntetés alá esett a postai egyenruhával (amictus postalis), a postai zsinórral (funiculus) és a postakürttel (cornu) való visszaélés. A postamestereket a főútvonalak mentén berendezendő postaállomások felállításánál, ló, takarmány és egyéb postaszolgálati szükséglet beszerzésénél támogatni kellett.

9. Ha útközben a postaló kidőlt, a postalegény az úton vagy a mezőn talált bármely lovat a legközelebbi postaállomásra igénybe vehette.

10. Rossz időben a posta az útról a mezőre térhetett, és ezen hajthatott tovább, míg ismét jó útra talált.

11. Ha a postát megtámadták, erről mindenki, akinek tudomására jutott,
köteles volt a hatóságnak nyomban jelentést tenni, hogy ez a rablókat üldözőbe vegye és a kárt elhárítsa.

12. Ha a postalegényt útközben baleset érte, a vele találkozó legelső utasnak a postát a legközelebbi helységig kellett kísérnie, ahol a földesúr vagy a hatóság feladata volt a postát a postaállomásig tovább szállítani.

A közlekedési hálózat kibővítése és megjavítása lényeges feltétele volt a forgalom növekedésének, amelyre a merkantilista gazdaságpolitikában nagy súlyt vetettek.

Az állam a közlekedés fejlesztésének költségeit általában a lakosságra, elsősorban az adózó népre hárította és csak egész kivételesen vállalta magára. Inkább csak az irányítás és az ellenőrzés gyakorlását tartják fenn, mint állami feladatot. A XVIII. század első felében egyetlen nagyszabású állami útépítés folyt Magyarországon: a Károly úté, amely Károlyvárost Portó Rév-vel, illetőleg Buccari-val kötötte össze. Ez az út elsősorban katonai célokat szolgált, de gazdasági jelentősége is nagy volt, mert megteremtette a nagyobb lehetőséget a magyar áruk tengeri kivitelére.

Az állami kocsiposta életbeléptetése

Mária Terézia uralkodására (1740−1780) esik a delizsánsz néven ismeretes személy- és csomagszállító kocsiposta forgalomnak a megindítása. Addig a postamesterek az utasoknak lovat adtak rendelkezésre, előfogatot vagy közönséges kocsit, az ebből származó bevétel a postamester magánjövedelme volt. Ezzel szemben a delizsánszok meghatározott útvonalakon nem alkalomszerűen, hanem menetrendhez kötötten közlekedő társaskocsik voltak, amelyek az utasokon kívül csomagokat és pénzküldeményeket is szállítottak. A delizsánszt a kocsison kívül kalauz (conductor) kísérte, akire a küldeményekre és az utazás rendjére való felügyelet volt bízva.

Mária Terézia 1749-ben elrendelte, hogy delizsánszjáratokat valamennyi főpostavonalon be kell rendezni. A delizsánszjáratokat Taxis herceg bécsi megbízottja, Lilien báró szervezte meg.

A delizsánszjáratok vezetésére 1750. október 15-én Bécsben postakocsi főexpedíciót szerveztek, a tartományi fővárosokban pedig postakocsi expedíciót, amelyek a legfőbb udvari postahivataltól függetlenül irányították a delizsánsz szolgálatot.

1750-ben császári pátens jelenik meg, amely a fuvarosokat eltiltja a postával szembeni magánversenytől és kimondja, hogy olyan helyeken, ahol delizsánszokat rendszeresítettek, pénzküldeményt, valamint 20 bécsi fontig terjedő áruküldeményt csak postakocsin szabad szállítani. Ha azonban a posta a küldeményeket férőhely hiányában nem fogadta el, a magánfuvaros a szállítást elvállalhatta.

Magyarországon 1752. szeptember 18-án vezették be a delizsánsz közlekedést. A XVIH. század végéig azonban csak három delizsánszvonalról van tudomásunk. Ezek:

1. Bécs-Pozsony között mindennap,

2. Bécs-Buda között hetenként egyszer,

3. Buda-Temesvár-Nagyszeben között minden negyedik héten.

Bécsből minden hétfőn reggel 8 órakor indult a delizsánsz és Budára szerdán reggel érkezett. Budáról vasárnap reggel 8 órakor indult és Bécsbe ért kedden délben. Az érkezett postaküldeményeket levélhordó kézbesítette házhoz Budán és Pesten. A bécsi postakocsival elküldendő pénzt vagy csomagot szombaton este 6 óráig kellett feladni. A szállítási díj olcsóbb volt mint a levélpostán.

A kocsiposta expedíción a pénzesleveleket nyitva vették fel, és miután ellenőrizték, hogy a pénz benne van-e, a levelet nemcsak a feladó, hanem a hivatal pecsétjével is lepecséltelték. Amikor a postakocsi nagyobb pénzösszeget vitt magával, fegyveres katona ment vele, aki 1 forint napidíjat kapott. Az utas vitelbére mérföldenként 20 krajcár volt. A rendeltetési állomásig ennek az egész összegét előre kellett lefizetni. A postakocsisnak állomásonként 5 krajcár borravaló járt. Az utas 50 font poggyászt szabadon vihetett magával.

A postakocsi kisebb távolságokra két mérföldet tett meg három óra alatt, nagy távolságra három mérföldet öt óra alatt.

1749. évben Magyarországon tíz levéljárat közlekedett, összesen 454 mérföldnyi vonalon 165 postaállomással. A kocsi járatok végállomásai a következők voltak:

1. Bécs-Pozsony,

2. Bécs-Sopron,

3. Bécs-Körmend,

4. Bécs-Pétervárad,

5. Bécs-Járfalu,

6. Bécs-Buda (első járat),

7. Bécs-Buda (második járat),

8. Bécs-Buda (harmadik járat),

9. Bécs-Debrecen,

10. Bécs-Rózsahegy.

E járatokon a levélposta általában hetenként kétszer közlekedett lovon vagy könnyű kocsival.

A levélpostán rendes szállításra legfeljebb 5 font súlyig lehetett levelet vagy csomagot feladni. Az ennél súlyosabb küldeményeket csak a hetenként egyszer induló postakocsival szállították.

A delizsánszjáratok bevezetése természetesen nem azt jelentette, hogy a járatok egyszerre behálózták az egész országot. Amint említettük, a XVIII. század végén még csak három ilyen delizsánszjárat volt. Az utasokat tehát rendszerint extrapostával a postamester kocsiján vagy az utas saját kocsiján vitték. Ha a kocsi nehéz volt, vagy személypoggyásszal túl volt terhelve, az utas költségére pótfogatot kellett alkalmazni. Az utasnak vagy hozzátartozójának a lovakat ostorral hajtani nem volt szabad. Ha az utas előre rendelte meg a lovat, lovanként 30 krajcár várakozási díjat kellett fizetnie. Az utazáshoz útlevél volt szükséges.

Minden utaskocsival vagy lóháton érkezőt haladéktalanul tovább kellett szállítani. Ha ez ló hiányában nem volt lehetséges, és lovat a lakosságtól sem lehetett szerezni, az utasnak várnia kellett.

A vidéki vendéglősöknek, polgároknak és parasztoknak szigorúan megtiltották, hogy utasokat fedett kocsin vagy hintón pénzért szállítsanak, vagy

hátaslovat bérbe adjanak,kivéve ha az utas olyan helyről indult el, ahol posta vagy engedélyezett fuvar nincs.

Útközben a kocsis gyakran fújta a postakürtöt. Erre nagy szükség volt, mert a kürttel jelzést adtak a szemben levő más járműnek, hogy térjen ki a postakocsi elől. A kitérő kocsi néha órákra bennragadt a sárba és így útját csak nagy késedelemmel tudta folytatni. A posta közlekedését pedig mindenáron biztosítani kellett. Ehhez fűződtek mind a hatóságok, mind a magánosok érdekei. A postakürt használatával nagyon sok visszaélés volt és ebben a nemesek jártak az élen. Erőszakoskodásaikkal, valamint azzal, hogy magánkocsijukat postajáratnak álcázták, valósággal rémei voltak a magyar országutaknak.

A postalegényt hajtókönyvvel és menetenként postacédulával (óralevéllel) látták el. A postacédulából a postamester bármikor megállapíthatta, hogy a hiba, a késedelem, a kár honnan ered, és ki felelős érte. Egyébként a postalegény működéséért a postamester teljes felelősséggel tartozott.

A postacédulába a postaküldeményeket beírták és ugyanide jegyezték fel az érkezés és az indítás időpontját is. Staféták számára egy lovat mindig tartalékolni kellett. A szemközt jövő postalegények stafétáikat vagy rendes postájukat, valamint a szemközt jövő kocsikból a lovakat kölcsönösen kicserélték, hogy gyorsabban visszatérjenek állomásaikra.

A leveleket feladásuk előtt le kellett zárni. A kisebb helyekre szóló leveleken a legközelebbi várost vagy postahivatalt a címben meg kellett jelölni. Egy 1750-ben kelt rendelet megszabta, hogy a feladási helyet mindig a címirat fölé jegyezzék fel. A rendes posta (ordinaria) élelmiszereket nem szállított. A leveleket megérkezésük után a nagyvárosokban nem kézbesítették azonnal házhoz, hanem 24 óráig visszatartották, hogy értük személyesen jelentkezni lehessen. Ha a visszatartási idő után a levelekért senki sem jelentkezett, azokat a címzettnek levélhordó kézbesítette.

A felvétel alkalmával a leveleket meg kellett mérni, és a postamester a súlyt, valamint az értük kifizetett díjat a levél hátlapjára, a címzett által fizetendő díjat az előlapra rávezette. A feladáskor beszedett díjakról a postamester felvevőnaplót, a címzettől beszedett díjakról kézbesítőnaplót vezetett. A naplókat a hó végén a havi számadáshoz kellett csatolni. Ezenkívül a díjakat a leveleket kísérő iratba (rovatlapba) is bejegyezték.

Ha valamely nagyobb helyre több levél volt, azokból csomagokat készítettek. Kisebb helyekre osztályozó állomások közvetítésével küldötték a leveleket.

Az induló és érkező postákról, stafétákról és az ajánlott levelekről a hivatalok külön naplót vezettek.

A század közepén a törvényszéki idézések mintájára tértivevényes ajánlott leveleket léptettek életbe. Ugyanis a törvényszékek régóta a levelekhez átvételi elismerést is mellékeltek, amelyet a címzett a kézbesítés alkalmával aláírt és amelyet a posta ezután a törvényszéknek nyomban visszaküldött. A levélküldésnek ezt a módját a XVIII. század közepén már magánosok is felhasználhatták, ha a vevény visszaküldéséért a feladó egy ugyanolyan rendeltetésű, ½ latos levél súlydíját megfizette. Ezeket a leveleket „recomandirt” leveleknek nevezték.

A kocsiposta létesítésével egyidejűleg megengedték pénzes levelek küldését is. 1755-től tehát a recomandirt levelekben pénzt is lehetett elhelyezni oly módon, hogy a feladó a postahivatalban a felvevő előtt a pénzt megolvasva volt köteles a levélben elhelyezni, a levél átvételéről pedig a feladó nyugtát kapott, sőt elveszés és kifosztás esetében a posta a károsultnak teljes kártérítést nyújtott. Ezzel az intézkedéssel megoldást nyert a pénzküldés fontos kérdése is, melynek lényeges hatása volt a postaforgalom emelkedésére.

1750-ben a fél-bérmentesítést eltörölték: a belföldi és az örökös tartományokkal való forgalomban a teljes díjat a feladásnál vagy a kézbesítésnél lehetett leróni, de az egyéb külfölddel való forgalomban a teljes díjat a feladásnál mindenképpen meg kellett fizetni. 1751-ben mégis visszaállították a félbérmentesítést és új díjszabást vezettek be.

A feladási hely nevét vagy kézírással, vagy pedig a postamesterek egyéni ízlése szerint készült bélyegzővel tüntették fel. A legrégibb ismert magyarországi helybélyegzést egy 1752. április 13-án Debrecenben feladott levélen találták.

A kézzel való felírás munkájának megtakarítása végett tértek rá a postamesterek a bélyegzők készítésére, mert így gyorsabban és kisebb fáradsággal láthatták el a leveleket a hely megjelölésével. A bélyegzéseket eleinte a levél címoldalán vagy a hátoldalán alkalmazták. 1768-tól már általában csak a címoldalon fordulnak elő. A leveleket néha a rendeltetési vagy az átmenő postahely is lebélyegezte.

1748-ban levél gyűjtőhelyek felállítását rendelték el. Ahol ilyen levélgyűjtőhelyek nem voltak és a leveleket magánküldönc hozta postára, ez a levéldíj felét, három mérföldet meghaladó utaknál a díj egyharmadát köteles volt a postamesternek beszolgáltatni, aki erről a küldöncnek írást adott. Két olyan hely között, ahol a posta egyáltalában nem létezett, szabad volt a levélgyűjtés és a szállítás. Ezenkívül uradalmak, elöljáróságok és községek saját hivatalos postájukat mindenütt saját küldönceikkel küldhették, de ezeknek idegen levelek szállítását elvállalniuk nem volt szabad. Az ily küldöncöket a legközelebbi postaállomásnál név szerint be kellett jelenteni és a küldöncjelvénnyel ellátni.

Külföldről a küldöncök kereskedelmi csomagokat és szorosan azokhoz tartozó levelezést hozhattak és vihettek. Más levelezés gyűjtése és szállítása tilos volt, és ezt a tilalmat a vámhivatalok a határokon ellenőrizni voltak kötelesek. Ahol postakocsik közlekedtek, a 8 fonton aluli csomagok és hírlapcsomagok szállítása is tilos volt.

Amikor a naponta közlekedő levéljáratokat bevezették, a városi és más engedélyezett küldöncök további megszorítását tervezték, ez ellen azonban egyes községek állást foglaltak, utalással arra, hogy ezek a küldöncök nemcsak híreket közvetítenek, hanem a polgárság és iparosok részére bevásárlásokat eszközölnek, és hivatalos ügyekben is nagy terjedelmű jelentéseket és pénzeket visznek, amelyeknek postán küldése rendkívül költséges volna.

A postamesterségeket szerte az országban rendszerint helybeli jómódú birtokosnak, ennek elhalálozása esetében pedig özvegyének vagy fiának, illetőleg annak adták, akinek módjában volt a postaházat és felszerelését megváltani.

A század második felében örökjog nélkül úgy is adományozzák a postamesteri állásokat, hogy a postamesternek az állomás beszüntetése vagy elvétele esetére 800−12 000 forint megváltási összeget biztosítottak. A postamestereknek egyébként jogukban volt bizonyos feltételek fennállása esetében állomásukat eladni vagy másra átruházni.

Különbséget tettek aközött, hogy a postaállomások örökölhetők voltak-e vagy pedig nem. Az örökölhető postaállomások a levélpostát ingyen szállították, a többiek viszont díjazást kaptak. Valamennyi állomás azonban a különböző bevételekből (viteldíj, lóbérlés díja, levéldíj) aránylagosan részesedett. A kocsiposta szolgálat kezeléséért a bevétel 5%-át élvezték.

A postamesteri javadalmazást igen sok helyen a postaföldek használata egészítette ki. Legelőt és kaszálót adtak ugyanis a postalovak részére, mégpedig hogy kéznél legyenek, lehetőleg a postaállomás közelében.

Mint e kor különleges intézményét meg kell még említenünk a „kambiatura” nevű postaintézményt. A kambiaturát a töröktől visszafoglalt temesi bánságban ennek kormányzója, gróf Mercy tábornok létesítette. Gróf Mercy a közlekedés rendezésére már 1719-ben úgy intézkedett, hogy az utakat és a. réveket mielőbb jókarba hozzák. Az utak ugyanis járhatatlanok voltak, és a kereskedelmi ügynökök, kalmárok és futárok nem tudtak fuvart kapni.

A személy, poggyász és áruszállítás eleinte kincstári kezelésben volt. A szállítók többnyire kiszolgált német katonák voltak, akiket a kerületek vezetői alá rendeltek. Az állomásokon személyszállító kocsikon kívül teherszállításra ökrösszekerek is voltak készenlétben. Eleinte meghatározott egységes díjszabás nem volt. Olyan helyeken, ahol nem voltak vendéglők, a postaszállítók tartoztak az utasoknak jutányos áron szállást és élelmezést adni.

Emellett a „Banatisches Fuhrwesen” mellett udvari kamarai engedéllyel 1727-ben magánfuvarozási vállalat is alakult, amely Bécs és Temesvár között tartott fenn hetenként egyszer összeköttetést. Ez a vám és a harmincad alól fel volt mentve, de egyébként állami támogatást nem élvezett.

- A Mercy kormányzó által a kincstár költségén létesített kambiatura intézmény állomásai egymástól öt-öt mérföldnyi távolságra estek. A kambiatura kinevezett tulajdonosa a kincstártól rendszeres évi fizetést kapott. Az állomást a kinevezett tulajdonos örökségképpen családjára hagyhatta vagy el is adhatta. Ezzel szemben köteles volt legalább nyolc jó lovat tartani megfelelő szerszámmal, két nyereggel, két kocsival és két kocsissal. A hivatalos utast a szomszéd állomásra 17 krajcárért, a magánutast 24 krajcárért kellett elszállítania. Ugyanannyi járt a különposta (staféta) elviteléért is. Kezdetben a kambiatura csak hivatalos utasokat és stafétákat szállított, később azonban magánszemélyeket is vitt.

A kambiaturákat csakhamar megbízták levélposta szállítással, továbbá levelek felvételével és kézbesítésével. Ha a telep, amelyen a kambiaturát felállították, beváltotta a hozzá fűzött reményeket, a fuvarozó állomást postahivatallá alakították át.

Horvát−Szlavónország területén, amint a török uralom alól felszabadult, olyan sikerrel alkalmazták a kambiatura intézményt, hogy néhány állomása, mivel az elhagyott vidéken postahivatalt fenntartani nem volt gazdaságos, még 1848-ban is fennállott.

A posta a felvilágosodott abszolutizmus alatt

A Habsburg birodalomban a felvilágosodott abszolutizmus II. Józsefben (1780−1790) talált legjellegzetesebb képviselőjére, II. József a feudális rend válságát felismerve, annak korszerűsítése céljából testestül-lelkestül a felvilágosodott abszolutizmus hívévé szegődött.

A felvilágosult abszolutizmus postai intézkedéseiben is markánsan megnyilvánult.

II. József már 1781-ben elrendelte, hogy az ügymenetet a felesleges formaságok kiküszöbölésével egyszerűsítsék. 1783-ban megszüntette az udvari postabizottságot. A postaállomások és járatok berendezését, valamint beszüntetését az egyesített udvari kancelláriához és kamarához utalta. Ez utóbbi hivatal látta el a postai belszolgálat, a kezelés és a díjszabás ügyeinek irányítását is.

A személyzeti ügyeket továbbra is a vezérpostamester intézte, azonban a felügyelő postahivatalok vezetőit, valamint a rovancsbiztosokat, a külön kocsiposta hivatali főnököket és ellenőröket, nemkülönben az örökös postamestereket a vezérpostamester előterjesztésére a király nevezte ki.

A pénzkezelést, továbbá a számvevői teendők ellenőrzését továbbra is a császári királyi udvari posta számvevőség intézte. Viszont a magyar helytartótanács gyakorolta ezentúl Magyarországon az alábbi postai joghatóságot:

1. ítélkezett afölött, aki postaügyben kibocsátott és Magyarországon kihirdetett általános postajogok ellen vétett;

2. ha a postaalkalmazott vagy postamester kihágást követett el, pl. utazóval szemben;

3. ha a vármegyék és a községek a megrongált hidakat és utakat felszólítás után sem voltak hajlandók jókarba helyezni;

4. ha a postamester panaszával a helytartótanácshoz fordult.

A posta belkezelése, járatrendje, üzletszabályzata és tarifája azonban továbbra is az osztrák tartományokkal egyenlő szabályok szerint a bécsi főpostaigazgatóságnál maradt.

II. József idejében jelent meg az első magyar nyelvű hírlap Pozsonyban „Magyar Hírmondó” címmel, amelyet a posta példányonként egy félévre 1 forintért szállított.

II. József 1786-ban beutazta az országot. Utazása során a postaszolgálat működésével kapcsolatban sok személyes benyomást szerzett. Ezért Bécsbe való visszatérte után utasítást adott a helytartótanácsnak új postavonalak létesítésére. így jöttek létre 1787-ben a Buda-Szentes-Nagyvárad, továbbá az Aradra elágazó vonalak, valamint a Nagyvárad és Kolozsvár közt rendszeresített új vonal és a Székesfehérvártól Körmendig, Kanizsáig húzódó postavonalak. A kambiatura vonalakat is egyre gyakrabban bevonják a postai szolgálatba.

Magyarországon, Horvátországot, és Szlavóniát is beleértve, összesen 8 posta­prae­fectusi kerület állott fenn: Buda, Pozsony, Kassa, Temesvár, Zimony, Kőszeg, Várasd és Eszék székhellyel. Erdélyben, Nagyszebenben volt postapraefectura.

Mindezek a szervezeti intézkedések alapjául szolgálhattak volna annak,
hogy a posta működését megjavítsák és hazánkban is végre jól működő és szervezetileg is erős postaintézmény jöjjön létre. A magyar uralkodó osztály azonban, amely a nemesi adózás felvetése és a földmérés megindítása óta, nemkülönben a német nyelvrendelet következtében ellenállásra készült, a postát is gyűlölte és annak fejlődésében a bécsi hatalom fokozott térfoglalását látta. Ahol csak lehetett, nehezítették a posta tevékenységét. Az állami posta rendkívül ellenszenves intézmény volt. Ezt kihasználva a mészárosok, hentesek, kolduló barátok üzletszerűen űzték a levélszállítást. A nemesek és a rendek pedig a leveleket nem bízták a postára, hanem külön küldönccel továbbították egyik nemesi udvarháztól a másikig, úgyhogy a hivatalos posta mellett jelentős magánhírszolgálat is kialakult. De nemcsak a levélszállításnál igyekeztek az állami postát elkerülni, hanem az utazásoknál is saját kocsijukon utaztak. Gombamódra elszaporodtak a magánfuvarosok is, akik a postánál sokkal drágábban és lassabban közlekedtek.

A magyar posta a feudalizmusból a kapitalizmusba való
átmenet korszakában

I. Ferenc (1792−1835) uralma alatt szertefoszlik az az illúzió, hogy a Habsburg reformok átformálhatják Magyarországot.

A magyar posta intézményeire Ausztria továbbra is teljes erővel ránehezedik és azokat osztrák vezetés alatt igyekszik tartani. Ebben az alkotmányellenes törekvésben Ausztria főérve az volt, hogy a postajövedék és a postai díjak megszabása királyi jognak számított.

Az osztrák postavezetés igyekszik kihasználni és saját pozícióinak megerősítésére fordítani azt a tényt, hogy a személyzet körében nagy volt a fegyelmezetlenség, a szolgálati érdekeket egyáltalán nem becsülték semmire sem. Az 1802. évi országgyűlésen még a követek is erélyesen támadják a postát.

1803-ban a helytartótanács rendeletben fenyegeti meg a postamestereket, hogy ellenük, ha nem teremtenek rendet, a legszigorúbban fog eljárni, a postalegényeknek pedig megbotozást helyez kilátásba.

I. Ferenc 1808-ban leiratban panaszolja az udvari kancelláriánál, hogy a leveleket rendkívül lassan továbbítják és szállítják, úgyhogy két-három hét is beletelik, amíg a címzetthez elérkeznek.

1813-ban Paar Károly — mint 1722-ben egyik őse, korábbi kiváltságairól — lemond a postaügyek központi vezetéséről és csupán a vezérpostamester címet tartja meg magának. A posta jövedelméből a családnak 66 000 forint évi járadékot adnak, valamint portómentességet, ingyen utazást és a postasíp használatát biztosítják.

Ezt az eseményt Magyarországon megpróbálják ismét a posta belső függetlenségének megteremtésére felhasználni, de sikertelenül. Csupán annyit sikerül elérni, hogy a postatisztviselőket a jövőben a magyar kormányszervek nevezik ki.

Ausztria a postahivatalokból valóságos kémszervezetet igyekszik formálni, hogy a magyar közigazgatási és társadalmi tényezők levelezését állandó megfigyelés, cenzúra alatt tartsa. A postamesterek még a vármegyék hivatalos leveleit is lefoglalják. Az 1825. évi országgyűlés is szót emel az ellen, de

teljesen hiába. A politikai kémkedés még fokozottabb mértékben folyik tovább.

Egyes megyék a postát többé nem is használják, hanem ismét saját lovas küldönccel bonyolítják le a levelezéseiket. Erre a rendszerre nézve jellemző adat Kossuth Lajos lapjának üldözése. Az 1832−36-i országgyűlés berekesztésének idejéig Kossuth az „Országgyűlési Tudósítások” című írott lapját zárt levelekben küldötte szét. De ezután a Metternich-kormány már ezt sem engedte, és ezen Pest vármegye közgyűlésének előterjesztése és a nádor közbelépése sem tudott segíteni. Kossuth azontúl lapját csak a vármegyék közvetí-



Levélpostai díjszabás 1815-ből

tésével, lovasküldöncök útján küldhette szét, amíg csak 1837 nyarán be nem következett elfogatása. De nemcsak Kossuthnak, hanem az országgyűlés tagjainak levelezését is kémlelik. A kijelölt leveleket felbontogatják és azoknak kivonatát a bécsi rendőrség útján Metternichhez és magához I. Ferenchez is eljuttatták.

Kossuth Lajos egy 1836-ban Ugocsa vármegye főjegyzőjéhez írt levelében ezt mondja: ,,A posta lassú is, költséges is, hitetlen is."

Mindezek ellenére a levéltitok megsértését farizeus módon szigorúan büntették, ahol ebben nem a „cabinet noir” érdekei játszottak közre.

1838-ban a helytartótanács saját hatáskörében bocsát ki rendeleteket, amelyben a postahivataloknak megengedi, hogy magyar nyelven tegyék felterjesztésüket. Ez a rendelkezés az 1790. évi XVI. törvénycikken alapul, amelyben a király biztosította a rendeket, hogy bármiféle ügyekre nézve idegen nyelvet nem fognak használni. A helytartótanács egyúttal azon volt, hogy az uralkodó osztály érdekeinek megfelelően a postahivatalok csak vagyonos és „jó magyarnak” bizonyult nemesek kezében kerülhessenek. Az 1839-ben megnyitott Győr-Székesfehérvár-Szekszárd-i új postavonalnál ezt a szempontot már teljes egészében érvényesítették is. A vonal postamesterei a következők voltak: gróf Eszterházy Miklós, báró Lusénszky Károly, gróf Zichy Károly, gróf Széchenyi Lajos és nemes Horváth József. Az új postajárat 20 órával rövidítette meg a Belgrádon és Nisen át hetenként kétszer közlekedő ún. „török posta” főjáratát.

1840. november 17-én a helytartótanács elrendelte, hogy a postahivatalok csak magyar szövegű vevényeket használjanak, a tértivevényeket pedig belföldre magyar, külföldre és Ausztriába latin nyelven állítsák ki.

1844-ben a magyar nyelv elnyerte egyeduralmát a közigazgatás és a közoktatás minden területén. Az 1844. évi II. törvénycikk alapján azután végleg elrendelték minden postaszervnél a magyar nyelv hivatalos használatát. Az 1844. évi V. törvénycikk kimondta a nem nemeseknek is minden országos hivatalra, tehát bármely postai tisztségre való alkalmazhatóságát is. Az 1847-ben kiadott helytartótanácsi rendelet a postaállomásoknak újból meghagyta hogy hivatalos irataikban és jelentéseikben kizárólag a magyar nyelvet használják.

A bécsi igazgatás kénytelen volt tudomásul venni a magyarországi változásokat. Ezt abból a tényből is látjuk, hogy a Bécsből irányított magyar kocsiposta vevényeit egyik oldalon magyar, másik oldalon német nyelven nyomtatták ki azzal az utasítással, hogy a belföldre szóló küldeményeknél a magyar, az Ausztriába szóló küldeményeknél pedig a német szöveget kell kitölteni.

1837-ben új postapátens jelenik meg. A pátens szabatosan megállapítja a postaregálé fogalmát és kimondja a posta kizárólagos jogát a levelek és az időszaki hírlapok, továbbá az utasok szállítására. Ugyanakkor megszűnt a kizárólagos jog az árucsomagokra nézve.

A pátens 1838-ban Ausztriában életbelépett, Magyarországon és Erdélyben azonban az osztrák postaigazgatás csak a postapátenst kiegészítő 1838. november 1-i kocsipostai és az 1839. május 1-i levélpostai üzletszabályzatot és rendtartást léptette életbe.

Ennek azért van jelentősége, mert hazánkban így az osztrák postapátens nem volt érvényben, amiből kifolyólag nálunk igen sok, a postával versenyző vállalat alakult. Ezek közül a legkiterjedtebb a „gyorsparasztoké” volt. Említésre méltók még a Pest-Balatoni gyorskocsik, és méginkább a Biasini-gyorskocsik, amelyek Nagyváradtól Kolozsvárig közlekedtek. Az említett magánvállalatok a későbbiek során a csomagküldemények szállításán kívül sokszor levelek csempészésével is foglalkoztak. Ezért igen sok baj volt velük és a postaigazgatóságok gyakran léptek fel ellenük. Az osztrák postaigazgatás, amikor a vállalatok osztrák területen is működni akartak, a lovaikat elvette és ellenük postajövedéki kihágás címén eljárást indított. Sok vita után végül 1840-ben kimondották, hogy az üzletszerűen fuvarozó magyar vállalkozók a hatósági útlevéllel ellátott utasokat Ausztria területére is szabadon szállíthatják, és működésük nem meríti ki a postajövedéki kihágást akkor, ha lóváltást nem vesznek igénybe.

1823-ban a bécsi kocsiposta igazgatója Ottenfeld Miksa azzal a javaslattal lepte meg a postaigazgatást, hogy könnyű, csupán öt utas befogadására alkalmas postai gyorskocsikat helyezzenek forgalomba úgy, hogy azok négy váltott lóval éjjel is közlekedjenek. A postaigazgatás Ottenfeld javaslatát kísérletképpen elfogadta. 1823-ban megindult az első fekete-sárgára festett gyorskocsi Bécs és Brünn, majd Bécs és Prága között, amely utóbbi a régi delizsánsszal szemben az utat öt nap helyett 36 óra alatt járta meg. Az újítás nagy sikert aratott. 1824-től már Bécsből Pozsonyba is indítanak gyorskocsikat. A gyorskocsik minden nap közlekedtek, és a Bécs-Buda utat az eddigi 49 óra helyett 31 óra alatt tették meg. A gyorskocsi Bécsből indult este 7 órakor, Budára ért harmadnap éjfél után 1 órakor. Visszafelé indult délután 4 órakor, Bécsbe ért másnap este 11,30 órakor.

Az utas 14 forint 54 krajcár vitelbért fizetett ezüstben és 50 font poggyászt ingyen vihetett magával.

Budáról Győrön át Bécsbe még akkor is járt a gyorskocsi, mikor Pestet Béccsel már vasút kötötte össze.

A gyorskocsi levélpostát is vitt. Forgalomba állításuk után a gyorskocsikat nevezték el delizsánsznak, a régi delizsánsz neve pedig malleposta lett. A gyorskocsin utazók poggyászát, terjedelmes csomagokat, nehéz ládákat stb. társzekéren vitték a gyorskocsi után. Egy-egy utast azonban ezekre a kocsikra is felvettek.

A XIX. század elején Magyarországon Horvát−Szlavónországot is beleértve 365, Erdélyben 56 postaállomás volt. Ezenkívül Magyarországon 24, Erdélyben pedig 3 helyen levélszedőséget rendeztek be.

1829-ben Ausztriában egyesítik a kocsi- és a levélpostát. Ugyanez azonban Magyarországon és Erdélyben ellenállásba ütközött. A helytartótanács és a főkormányszék ugyanis állást foglalt az ellen, hogy a magyar állami közintézménynek tekintett levélpostát kapcsolatba hozzák a kocsipostával, amelyet Bécsből igazgattak. Ennek következtében Magyarországon a levélposta továbbra is a helytartótanács és a főkormányszék végrehajtó és ellenőrző hatáskörében maradt, míg a kocsiposta igazgatását a bécsi postai főigazgatóság alá rendelt budai, illetőleg Erdélyben a nagyszebeni kocsiposta főexpedíciók látták el.



A kassai postakocsi expedíció hivatalos értesítője a Kassa és Buda között közlekedő
postakocsiról. 1826.

### A postaszemélyzet helyzete és a postakezelés fejlődése a xix. század elején

A XIX. század elején kialakul a postai alkalmazottak státusa is. A fizetések az akkori viszonyokhoz képest csekélynek mondhatók. Az ellenőrök évi 400 forintot, a tisztek 250−300 forintot kaptak. A főjövedelmet a mellékdíjak tették. Ilyenek voltak a feladási 3 krajcáros vevénydíj, az újságcsomagolási, a kézbesítési, az értesítési illetékek stb. Ezeket összegyűjtötték és tekintet nélkül az illető alkalmazott beosztására, egymás között felosztották. Ennek a rendszernek következményeképpen a személyzet lehetőleg sokat dolgozott, nehogy a mellékjövedelmet megrontó személyzetszaporításra legyen szükség. A mellékjövedelem néha fejenként évi 800−1000 forintra is rúgott. A mellékjövedelmeket 1842-ben megszüntették az akkor életbeléptetett új tarifával kapcsolatban, kárpótlásként fizetési pótlékokat állapítottak meg.

A postamestereknek vagy haszonrészesedésük volt a bevett postadíjakból, vagy állandó fizetést kaptak. A jövedelem másik része a szállítási díjakból folyt. Emellett kincstári földeket is kaptak haszonélvezetre. Egyes postaállomások még örökösödési joggal vagy azzal a kedvezménnyel rendelkeztek, hogy az állomás megszüntetése esetében bizonyos kártalanítási összeget is kaptak. Később ilyen jogokkal állomásokat már nem engedélyeztek, hanem a postamestereket szerződés alapján nevezték ki.

1845-ben a postamesterek helyzetük javítására országos mozgalmat indítottak. A magyarországi praefecturák két-két kiküldöttje Pesten értekezletet tartott és megbízottat választottak, hogy ügyeikben a helytartótanácsnál és a bécsi főpostaigazgatóságnál eljárjon. Az eredményt nem ismerjük.

A posta a levél- és a csomagforgalmon kívül a hírlapszállítást is ellátta. A hírlap megrendelése vagy a kiadónál, vagy a postán történhetett. A hírlapok szállításáért a kincstár az előfizetési díj 10−15%-át kapta. A megrendelő postahivatal 12−15 krajcár mellékdíjon kívül 10 példány után még egy ingyenpéldányt is kapott. Az előfizetési pénzeket a postahivatalok díjtalanul küldték meg. 1840-ben hazánkban 26 magyar, 18 német és 9 más nyelvű lap jelent meg.

1819-ben a nyomtatványt külön küldemény fajtaként beiktatják a postai forgalomba. A nyomtatványokra (currensek) kedvezményes díjszabást alkalmaznak, mégpedig oly módon, hogy a rendes levél viteldíjának csak egyharmadát kellett ezután fizetni.

1830-ban a levelek általános házhoz kézbesítésével kapcsolatban hozták be hazánkba a poste restante kezelést. Előbb három hónapig, majd később csak egy hónapig kellett a poste restante küldeményeket a hivatalban őrizni.

Rendezték a kézbesíthetetlen levelek kezelését is. A kézbesíthetetlen levelekről készített jegyzéket egyrészt a postahivatalokban ki kellett függeszteni, másrészt a hírlapokban is közzé kellett tenni. A levelek feladásának megkönnyítésére levélgyűjtő szekrényeket rendszeresítenek. Ezek a levélszekrények természetesen ebben az időben még csupán a portós levelek feladására szolgáltak. A levélszekrények fekete-sárga színűek voltak és előoldalukon rájuk ragasztott papírlapon a levélszekrények használatára vonatkozó tudnivalókat lehetett elolvasni.

Pénzesleveleket ekkor már csak kocsipostával lehetett küldeni. A pénzt
nyitott levélben kellett a postára hozni és a levelet a feladó és a hivatal pecsétjével kellett lezárni.

1843 óta megengedték, hogy pénzt és kisebb csomagot levélpostán is továbbítsanak a legközelebbi kocsiposta állomástól a rendeltetési helyig.

1789-től 1817-ig a levél díja egységes volt. Ettől kezdve a forgalom folytonos visszaesése folytán a belföldön távolság szerint tagolt (zónaszerű) díjszabást vezettek be. 1817-ben kimondották, hogy a díjat, amelyet eddig a feladó és a címzett felében fizetett, a jövőben az egyik vagy a másik egészben köteles megfizetni.

1817-ben a postabélyegző használata általánossá válik. Elrendelik, hogy a postahivatalok lehetőleg lássák el magukat bélyegzővel és azt alkalmazzák a levél címlapján. A bérmentesítésre vonatkozó szándékot a feladó vagy magára a levélre írta, vagy pedig a postára adáskor a küldeményhez csatolt kísérő cédulára.

A tarifa egymásután többször változik. Az értékek és csomagok díjazására nézve háromféle tarifa volt: ezüsttarifa, bankócédula-tarifa és málhatarifa. Arany küldeményért az ezüst-tarifának csak a felét kellett megfizetni. Az ezüst- és bankócédula tarifa alapján a feladó csak az érték után, a málhatarifa alapján pedig csak a súly után fizetett díjat. A megengedett legnagyobb súly 100 font volt. Terjedelmes málháért 5 fontig másfélszeres díj járt.

Az utasszállítás díját gyakran emelték. Külön díj járt belső ülésért, külön a külsőért, az ölben gyermekért, a nagyobb gyermekért, a kocsisnak külön ostorpénzt, a különpostáknál hajtópénzt kellett fizetni. Ehhez járult még borravaló a kocsisnak, a kenőcspénz, továbbá a postamester kocsijának igénybevétele esetében a kocsihasználati díj.

A nem megfelelő hálózat, az aránylag ritka közlekedés, a drága tarifa, valamint a kiszolgálás megbízhatatlansága miatt nagyobb arányú forgalom nem fejlődött ki. 1837-ben Magyarország lakossága kb. 12 millió volt, ugyanakkor a postahivatalok száma (a levélszedőségeken kívül) 402. Erdélyben a lakosság száma 2 millió 200 ezer volt, a postahivatalok száma 61.

1847. december 26-án Bécs és Pozsony között, osztrák alkalmazottakkal megnyílt az akkori Magyarország első távíróállomása. A távíróállomáson Bain-féle delejtűs távjelző készüléket használtak, amelyet Eckling módosított. Bain készülékével a betűket a delejtű jobbra és balra való kitéréséből összeállított ábécé segítségével továbbították. Eckling módosításával a jelzéseket csengők adták. A távíróállomás 1848. június 12-ig működött Pozsonyban. Az első magyar felelős minisztérium megalakulása után Bécs az osztrák alkalmazottakat visszahívta és az állomás működését megszüntette.

A posta működése az 1848−49-es szabadságharc alatt

1848 tavaszán forradalmi hullám söpört végig Európán. Hazánkban is megkezdődött a küzdelem a függetlenségért és a polgári átalakulásért.

1848. április 7-én megalakult az első független magyar kormány. A postaügyek intézése Klauzál Gábor földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi miniszter felügyelete alá került. Az 1848. évi III. törvénycikk rendelkezési alapján Klauzál Gábor tüstént hozzálátott a posta magyarrá tételéhez. Már április

26-án rendelet jelent meg az összes postapraefecturákhoz. A rendeletben többek között Klauzál a következőket mondja:

1. Minden olyan postai tárgyak iránt, amelyek a hazai törvények által meghatározott körhöz tartoznak, vagy ahhoz tartozniuk kellett volna, melyek tehát a magyar királyi Helytartótanács, s a m. kir. udvari kamara intézkedését illették, a hivatalos jelentések határozatom alá lesznek terjesztendők.

2. A postajövedelmek ezentúl a maga útján a budai főfizetőhivatalhoz fognak szállíttatni.

Két nappal később Kossuth Lajos, aki pénzügyminiszter lett, az alábbi rendeletet adta ki:

„A pénzügyministerium a körébe tartozó valamennyi ügyekre nézve működését f. é. május 1-ső napjától fogva kezdendi meg. Ezekhez tartozik a posta tiszta jövedelmeknek kezelése s kiadása, és ebbe vágó pénztári minden intézkedések. Ennélfogva a kerületi főpostatisztségnek meghagyatik, hogy a fentjelölt naplókat a Pénzügyi ministeriumot illető valamennyi tárgyalási benyújtványokat ugyanahhoz intézze."

A magyar posta függetlenségére és önállóságára vonatkozó első lépések ezzel megtörténtek.

Az első lépéseket nemsokára továbbiak is követték. Elrendelték, hogy a kincstári személyzet a postaigazgatóságnál, a postamesterek és a postakiadók pedig az alispánnál az alkotmányra felesküdjenek. A magyar nyelvnek a hivatalos eljárásokban való kötelező használatát a helytartótanács már korábban — 1847. május 4-én — elrendelte, így erre nézve újabb intézkedésre nem volt szükség. Utasítás történt azonban arra, hogy a hivatalok bélyegzőit nemzeti címerrel és magyar nyelvű felirattal kell elkészíttetni. 1848. július 1-én pedig leszállították a levéltarifát.

A kormány nagyszabású postai reformterveken dolgozott. Ezek közül legjelentősebb lett volna a levélbélyeg bevezetése, amivel megelőztük volna az osztrák postaigazgatást. Than Mór, a kiváló festőművész már 1848. július 3-án elkészítette a magyar bélyeg tollrajzát, amelynek kerete piros, alapja fehér, közepe (a címer) pedig zöld volt. Than a bélyegtervet elküldte Urschitz Jakabnak, az állami nyomda vezetőjének. A bekövetkezett események miatt azonban a tervezet nem került megvalósításra.

A független magyar kormány egyébként is nehézségekkel küzdött a posta irányításában.

Bár a postamesterek régi kinevezési okmányait bevonták és új okmányokat adtak ki részükre, a német szellemű igazgatási személyzet kicserélésére semmi intézkedés nem történt. A kormány ugyan nagy fontosságot tulajdonított annak, hogy a posta nemzeti jellege minél jobban kidomborodjék, ez a törekvés azonban csak a külsőségekben nyilvánult meg. így például minden postakocsisnak a postasípot nemzetiszínű zsinóron kellett viselnie.

A kormány lemondása után az országgyűlés az ügyek vitelével a Honvédelmi Bizottmányt bízta meg. A posta élére a baloldal egyik ismert vezetője, Madarász László, a rendőrség erőskezű főnöke került. Madarász egész szívvel igyekezett a postát a szabadságharc szolgálatába illeszteni. A postamesterek egyre-másra kapták a fontos rendelkezéseket.

Rendkívül meggyorsítják a Debrecen-Nagyvárad közti postajáratokat.

Ennek azért volt nagy a jelentősége, mert a kormány a budai fegyvergyárat Nagyváradon állíttatta fel és innen történt az Erdélyben operáló magyar csapatok felszerelése.

Madarász a továbbiakban jónak látta felhívni a postahivatalokat arra, hogy a budai postafőigazgatóságtól semmiféle intézkedést vagy rendeletet ne fogadjanak el.

Az országban dúló háború a postahivatalokat nehéz helyzetbe hozta. A postamesterek rendszertelenül kapták illetményeiket, a postaszolgálat ellátására pedig nem rendelkeztek kellő számú lóval. A postaszolgálat e



Induló delizsánsz a debreceni postahivatal előterében, 1849. (Dioráma a Postamúzeumban)

hiányosságai mellett a postaforgalom számadatai természetesen csak szerények lehettek. 1848-ban 4 314 000 levélpostai és 177 000 pénz- és csomagküldeményből állott a posta forgalma. Az 1849-es forgalomról nincsenek adataink.

1848-ban megszületett a szabad magyar sajtó. A sajtó terjesztése a forradalmi kormány egyik programpontja lett. Ezért Klauzál Gábor földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi miniszter kiadta az első magyar hírlapszabályzatot.

A szabályzat a hírlapelőfizetések elfogadásáról és a hírlapmegrendelések foganatosításáról szól. A budapesti főpostahivatalban külön hírlaposztályt szerveztek. A hírlaposztály a postahivatalokkal minden év végén köteles volt közölni azoknak a hírlapoknak a jegyzékét, amelyekre a hivatalokban elő lehetett fizetni. Az évközben megjelenő hírlapok előfizetésére nézve külön rendeletek intézkedtek. A hírlapszabályzat utasította a hivatalokat, hogy a hírlap-

jegyzékben feltüntetett hírlapokat milyen módon rendeljék meg, közölte továbbá a nyomtatványmintákat és a tarifát.

A legnagyobb nehézségek ellenére a postai hírlapforgalom igen tekintélyes volt. 1848 novemberében pl. a pesti postán a magyar lapok 19 478 példányszámban jártak vidékre: köztük „Kossuth Hírlapja” 5153, a „Pesti Hírlap” 2554, a „Március 15.” 733, a „Nemzeti Újság” 795 példányban.

A háborús idők következményeképpen azonban az előfizetők száma csökkeni kezdett. 1849 közepe táján Szemere belügyminiszter a Hivatalos Közlönynek a községekhez való ingyenes megküldését azzal okolta meg, hogy a hírlapokra általában nincs előfizetés, és „a postán a legolvasottabb lap alig bír 200 előfizetővel."

Buda visszafoglalása után a postaügyek vezetését a Közlekedési Minisztérium postaosztályára bízták. A postaosztály az egész magyar posta nagyszabású átszervezését vette tervbe, elképzeléseit azonban már nem tudta valóra váltani, mert a reakciós nagyhatalmak összefogása és intervenciója vérbefojtotta a magyar szabadságharcot.

Az osztrák posta Magyarországon

Az 1848−49-es szabadságharc leverése után a posta teljesen osztrákká vált, a vezető postatisztviselők osztrákok vagy pedig a Habsburgokkal rokonszenvező emberek lettek. Az a tény azonban, hogy a viszonylag lényegesen fejlettebb és modernebb osztrák postaviszonyokat hazánk területére is áttelepítették, kedvezően hatott a postaszolgálat magyarországi fejlődésére. Számos postai újítás és a kezelési szolgálat egyszerűsítése esik erre az időre, amely végeredményében Magyarországon megalapozta a modern, nagyüzemű postaszolgálatot.

A posta főfelügyelete Bruck Károly miniszter kezébe került. Bruck a levél- és kocsiposta igazgatását egyesítette és ezzel lehetővé tette, hogy a postaszolgálat gyorsabbá, „megbízhatóbbá” és jövedelmezőbbé váljék. Ebből a célból rendezték a postaigazgatóságok hatáskörét is. A postaigazgatóságokat elválasztották a kezelési szolgálattól, amivel lehetővé tették, hogy a postaigazgatóságok kizárólag az irányítással és az ellenőrzéssel foglalkozzanak. Fokozatosan kincstári kezelés alá vették azokat a nagy postahivatalokat, amelyek ellenőrző postatisztek felügyelete alatt működtek, és csak a szállítást bízták a hivataloknál továbbra is a postamesterekre. A postamestereket már nem élethossziglani kinevezéssel, hanem felmondható szerződéssel alkalmazták.

Az egyik legfontosabb postai intézkedés 1850-től kezdve a bélyeg bevezetése volt. Ugyanakkor új tarifát is léptettek életbe.

A bélyeg bevezetése előtt minden egyes közönséges levelet a postaalkalmazott kezéhez kellett adni, aki a levelet megmérte, megdíjazta, a díjakat a levélre feljegyezte, és a beszedett összegről számadást vezetett. Hogy a közönséget a feladásnál való bérmentesítésre, és ezzel a levélbélyegek használatára ösztönözzék, a nem bérmentesített levelek után laponként 3 krajcár pótilletéket hoztak be. A levélbélyegek árusításával üzleteket is megbíztak, és ezzel kapcsolatban Budán és Pesten kereskedőket ajánlott levelek felvételére is feljogosítottak.

1850-ben új postai pátenst adtak ki. A pátens Magyarország területére is életbe léptette az 1837. évi osztrák postatörvényt. A postaregálé azonban mégsem terjedt ki az utasszállításra. A pátens igen nagy jelentőségű a modern magyar posta életében, mert hosszú ideig Magyarországra nézve szabályozta a postakezelést és a különböző postai szolgáltatásokat. Az új postatörvény tehát kimondotta, hogy az állam fenntartott kizárólagos joga zárt levelek, nyitott címmel ellátott levelek, időszaki lapok szállítása. A pátens továbbá a postai küldeményeket kiemelte a lefoglalás és végrehajtás alól, kimondotta, hogy postai helyiségeket nem szabad igénybe venni katonai beszállásolás céljára, mentesítette a postalovakat, postakocsikat a közmunka alól, és végül a fenntartott jog védelmére szankciókat állapított meg. Részletesen szabályozták továbbá a postaigazgatóságok, postahivatalok, mozgóposták stb. működési hatáskörét, a postai alkalmazás feltételeit, a postai vizsgák rendjét és a személyzet fizetését.

1850-ben bevezetik a postabiztosok intézményét. A postabiztosok feladata lett a hivatalok ellenőrzése, rovancsolása, munkájuk irányítása és általában a kincstár érdekeinek felügyelete. Rendezték a postahivatalok szervezetét is. A postahivatalok postaküldemények kezelésével foglalkoztak, a postaállomások feladata viszont csak a szállítószolgálat ellátása volt. Azokat a hivatalokat, amelyek mindkét feladatot ellátták „postaállomás és postahivatal” néven nevezték. A levélszedőségek új neve „postakiadóság” lett.

1850-ben Ausztria területén, a Bécs-Oderberg vonalon megindul az első mozgóposta. Szükségessé válik a posta és a vasutak közti viszony rendezése. Ez 1851-ben következik be. Kimondják, hogy a vasutak a postai küldemények és a küldemények kezelésével, illetőleg szállításával megbízott postai alkalmazottakat ingyen kötelesek szállítani. Emellett a mozgópostakocsikat is ingyen kell a vasutaknak vontatni és fenntartani.

A gőzhajózás is bekapcsolódik a postaközlekedésbe. A hajók Bécs, Győr, Pest, Zimony, Orsova, Galac, Braila, Konstantinápoly közt, majd Fehértemplom, Újpalánka és Moldva közt viszik a levélpostát.

A vasutaknak és a gőzhajóknak a posta szállítási szolgálatába való beállítása után egyelőre továbbra is fejlesztik még a postakocsi járatokat. így visszaállítják a szabadságharc alatt megszűnt régi összeköttetéseket, és ezenkívül számos új malle- vagy kocsipostajáratot rendeznek be. Érdekes, hogy a Pest-Szolnok-i vasút megnyitása után a Pestről Kolozsvárra menő malle kocsit a gyorsítás érdekében Szolnokig vasúton szállították és innen ment tovább országúton.

Utasokat nemcsak a gyorskocsi és mallejáratok, hanem a postamesterek saját küldönckocsijaikkal és régi módon, „különpostával” is szállítottak. A küldönckocsi alatt könnyű szekeret vagy kocsit kell érteni, amelyen a postamester felelősségére a postamester kocsisa vagy küldönce vitte a levelezéssel együtt a csomagokat és zárt ládában a pénzes és értékes küldeményeket. Ezenkívül a postamester ún. kariol-kocsikat is tartott. A kariol-kocsik azonban nem utasokat szállító, hanem csomagok és pénz, valamint levelezés szállítására szolgáló zárt kocsik voltak, amelyeket kincstári alkalmazott kísért. A hetenként kétszer-háromszor közlekedő kariol- és küldönckocsik mellett a levelezés közvetítésére továbbra is lovas vagy talyiga posta létezett, a csak

levélforgalomra berendezett kisebb helyekre pedig rendszerint gyalogküldönc közlekedett.

A magán kocsivállalatok működését egyrészt engedélyhez kötötték, másrészt a posta szolgálatába állították. E vállalatok bekapcsolásával a postaigazgatásnak lehetővé vált kincstári költség nélkül a postahálózatot kiterjeszteni. Emellett, ahol vasút még nem közlekedett, újfajta gyorskocsikat is hoztak forgalomba, amelyek kalauz nélkül közlekedtek. A gyorskocsi a levél- és kocsipostán kívül négy utast szállított.

Miután az egyre erősbödő forgalom miatt a nyitott pénzeslevelek tartalmának ellenőrzése nagy torlódással járt, 1850-től megengedték a pénzeslevelek zárva való feladását. Ugyancsak ebben az évben léptették életbe a postautalványok forgalmát is. Nagy könnyebbséget jelentett, hogy a postautalványokat a levélpostával naponta el lehetett küldeni, míg a pénzesleveleket csak a ritkábban induló kocsiposta vitte. Hazánkban először csak az igazgatósági székhelyeken felállított postahivatalok válthattak egymással utalványokat.

Az utalványozási eljárás igen körülményes volt. A felvevő postahivatal ugyanis a címzett adataival és az utalványozott összeggel kitöltött postautalványt visszaadta a feladónak. A feladó ezután az utalványt levélben a címzett részére megküldötte, míg a posta csupán egy értesítőt küldött a rendeltetési hely postapénztárának, amely az összes adatokat tartalmazta. A rendeltetési hely az értesítő és az utalvány összehasonlítása után fizette ki az összeget. Az utalvánnyal küldhető legnagyobb összeg kezdetben 50 forint volt, majd ez fokozatosan 100, 500 és 1000 forintra emelkedett.

1860-ban külön áruminta díjszabást állapítanak meg. Ugyanebben az évben életbe léptetik az utánvételes küldemények forgalmát is. Az utánvétel összege kezdetben 50 forint, 1863-tól kezdve 100 forint lehetett.

1855-ben az összes postahivataloknál bevezetik a levelek házhoz kézbesítését, 1859-ben pedig az expressz levélforgalmat.

1850-ben Bécs és Pest között távíróvonal létesült. A vonalat Steinbrückön át Zágrábbal is összekapcsolták. A vonal gyors kiépítésére az osztrák elnyomó hatóságoknak nagy szüksége volt. Ezért eleinte csak hivatalos táviratokat továbbítottak. Nemsokára azonban német nyelvű magántáviratok felvételére is lehetőség nyílott. A távíróforgalom emelkedése háttérbe szorította a stafétaszolgálatot, amelynél gyorsabb és olcsóbb is volt. Egy staféta pl. Pestről Debrecenbe 24 forint 30 krajcárba került. Ugyanakkor a távirat díja a magántáviratoknál 2 pengő forint kezelési költség, 24 pengő krajcár kézbesítési díj, a szódíj pedig mérföldenként (7,5 km) egytől-húsz szóig 5 krajcár, 21−60 szóig 10 krajcár, 61−100 szóig 15 krajcár volt. Este 9 órától reggel 7 óráig a feladó kétszeres díjat fizetett. Jellemző, hogy a három Morse készülékből álló pesti távíróállomás katonai épületben, a Károly-kaszárnyában volt elhelyezve.

A MAGYAR POSTA A KAPITALIZMUS KIFEJLŐDÉSE IDEJÉN

A posta a dualizmus korában

Az 1867-es kiegyezéssel megalakult Osztrák−Magyar Monarchiában lehetőség nyílt — bár erősen korlátolt mértékben — önálló magyar államberendezkedés kialakítására.

1867. február 17-én megalakult a magyar kormány. A magyarországi és az erdélyi posták legfőbb vezetését 1867. május hó 1-től kezdve a magyar földművelés-, ipar- és kereskedelmi minisztérium vette át.

Posta- és távírdaviszonyainkat Ausztriával az 1867. évi XVI. törvénycikk állapította meg, amely kimondotta, hogy ,,a posta- és távírda-ügy a két állam területén külön, de amennyiben a forgalom érdeke megkívánja, egyforma elvek szerint fog rendeztetni és igazgattatni. Az állami posta- és távírdaintézet részére fenntartott jogok, az ezen intézeteknek a közönség részéről való használata, a postaküldeményekért való jótállás, a díjszabás és számvitel iránt jelenleg fennálló határozmányok és szabályok csak a két törvényhozás, illetőleg a két kormány közös egyetértése útján és mindkét területre nézve egyenlő módon változtathatók meg.” E törvénycikk szerint tehát a postakezelés, valamint a tarifák csak az osztrák kormány beleegyezésével voltak megváltoztathatók, a magyar posta fejlődése ezért egyelőre még mindig az osztrák postaviszonyok fejlődésével kapcsolódott össze. Ez az állapot 1888-ig fenn is állott, mert bármilyen díjszabásra vagy belkezelésre vonatkozó újításról volt is szó, azt csakis a bécsi kereskedelmi minisztériummal létrejött megállapodás alapján lehetett végrehajtani.

1867. május 1-én jelent meg először a „Rendelvények a magyar postahivatalok számára” című postai hivatalos lap. Az abszolutizmus ideje alatt beözönlött, illetőleg az osztrák vezetéstől átvett osztrák alkalmazottakra való tekintettel 1887 augusztusáig a lapot magyar és német nyelven szerkesztették.

1867. május 4-én Gervay Mihályt országos főpostaigazgatóvá nevezték ki. Kinevezésével olyan férfi jutott a magyar posta élére, akinek vezetése alatt a posta fejlődése hamarosan nagyarányú lendületet vett.

Gervay egyik legelső intézkedésére a postahivatalok homlokzatáról eltávolították az osztrák címereket és helyette magyar nyelvű, magyar címerrel ellátott új címtáblákat kellett kifüggeszteni. A fekete-sárga postakocsikat zöldre és pirosra festették át, a kétfejű sasos pecsétnyomókat magyar címerrel, a túlnyomóan német helynevű bélyegzőket pedig magyar helynevűvel cserélték ki. A posta jelvénye a magyar korona lett.

A kiegyezésnek megfelelő bélyegek 1867. június 1-től kerültek mindkét országban forgalomba. Az új bélyegek az uralkodó arcképével voltak ellátva és az értéket jelző számjegyen, valamint a „kr” jelzésen kívül semmiféle felírás nem volt rajtuk.

Az önálló bélyegnek, mint az önálló magyar posta névjegyének a kérdése mindjárt a kezdetben külön gondot okozott. Először az Egyetemi Nyomdára szerették volna bízni a bélyeg gyártását. A bécsi Államnyomdában folytatott tanulmányok alapján azonban kiderült, hogy az Egyetemi Nyomdában a

bélyeg egyelőre nem állítható elő.Ezért a magyar kormány kénytelen volt 1871-ig[[1]](#footnote-1)\* a bécsi Államnyomdához fordulni. A Wiener Zeitung 1867. évi 126. számának közlése szerint a magyar és az osztrák kormány között megegyezés jött létre, hogy a bécsi Államnyomdában vagy külön-külön készíttetnek maguknak levélbélyeget, vagy pedig azonos bélyegképpel közös bélyeget vesznek használatba. A tárgyalások elején először külön magyar levélbélyeget akartak életre hívni. A bécsi Államnyomdában 33 tervezet készül még 1867 elején. A tervezeteket zsinórdíszek ékítik. Az egyiknek a közepén a magyar korona van egyedül, a másikon pedig a korona a magyar címerrel foglal helyet.

A magyar kormány a bécsi Államnyomdában tett megrendelésével egyidejűleg mindjárt bejelentette, hogy a legrövidebb időn belül a magyar fővárosba kívánja átvinni a levélbélyegek és az okmánybélyegek nyomását. Bejelenti továbbá tulajdonjogi igényét a saját költségén készíttetett nyomódúcokra. Sőt kiköti, hogy a bécsi Államnyomda köteles a magyar állam által kiküldött munkaerőket megfelelő kiképzésben részesíteni. Külön vízjelet is terveznek. Erről tárgyalást folytat a bécsi Államnyomda a Schlögelmühle-i papírgyárral.

A külön magyar rajzú és külön vízjelű bélyegek azonban mégsem valósultak meg. Nem magyar bélyegeket, hanem csak ,,új” bélyegeket bocsátottak ki.

Az osztrák erőfeszítéseket egyébként mutatja az is, hogy az 1867. szeptember 1-én kiadott 50 krajcáros bélyegekre rákerült egészen kisalakban az osztrák császári korona. Ezek a bélyegek 1871. évi július 31-ig voltak forgalomban. Az osztrák intenciók a magyar posta intézményeivel, működésével, megjelenési formáival kapcsolatban lépten-nyomon megmutatkoznak.

Ebbe a kategóriába tartozik, hogy az a teljesítmény, amelyet a bécsi Államnyomda az új bélyegekkel Magyarországnak nyújtott, 1867-ben nem állott az 1850−67-es évek bélyeggyártó korszakának minőségi magaslatán.

Magyarországon 1867-ben intézményesen biztosították az évszámos keletbélyegzőket. Ezek kerek, virágdísz nélküli, hó és napot, évet törtalakban jelző ún. szabványos bélyegzők voltak. Eleinte az egyes hivatalok külön csináltatják, majd alakítják át bélyegzőjüket. Később az állam központilag rendel ilyeneket a körmöcbányai pénzverdében, a festék szolgáltatást pedig a pesti Strobentz céghez irányítja. Külön rendelet szól arról, hogy a beszáradt festéket disznózsírral kell felhígítani.

1869. október 1-én a világ első levelezőlapját a magyar és az osztrák postaigazgatás adta ki. Az ötletet dr. Hermann bécsújhelyi katonai akadémiai tanár, a Neue Freie Presse című lap 1869. január 26-i számában megjelent cikkében vetette fel, de a magyar Gervay Mihályé az érdem, hogy tárgyalások kezdődtek az új, igen olcsó postai küldeményfaj bevezetésére.

Az újítás szó szoros értelemben forradalmi volt és világszerte a legnagyobb feltűnést keltette.

A levelezőlap magyarországi bevezetése körül azonban ugyanolyan misztifikáció történt, mint az első bélyegnél. Ugyanis rajta is az összmonarchia jelképezőjét akarták becsempészni, ezúttal német felirat formájában. A levelezőlapokat ugyanis a bécsi Államnyomdában először csak német feliratú,
.

magyar címeres alakban állították elő. Ezért sürgősen pótlólag magyar feliratú példányokat kellett utánrendelni. És bár Bécsben is, Pesten is egy napon (1869. szeptember 22-én) jelent meg a kibocsátó közlemény, október 1-től kezdve már több mint 1 millió darabot küldtek szét egy hónap alatt mindkét típusból a vidéki magyar postahivataloknak, sőt egyidejűleg bőven elterjedt Magyarországon a kétfejű sasos levelezőlapok használata is. Meg kell jegyezni, hogy a bécsi Államnyomda minden próbanyomat bemutatása nélkül szállította a levelezőlapokat. A nagy sietségben olyan példányok is készültek, amelyen a „postaintézet” szó „dostaintézet” formájában jelent meg.

A levelezőlapok forgalma nőttön-nőtt. 1871-ben kettő és fél, 1872-ben három és fél, 1873-ban hat és félmillió levelezőlapot kézbesített a magyar posta.

A siker láttán a külföldi postaigazgatások is megmozdultak. Először a német, majd sorjában a luxemburgi, a svájci, az angol, a belga, a holland, a dán, a finn, az orosz, a francia, az északamerikai, a spanyol, a román és a szerb postaigazgatások vezették be. A külföldi postaigazgatások azonban nem mindjárt ismerték fel a levelezőlapok olcsóságában rejlő nagy előnyöket, így a legtöbb országban a levelezőlapok díja egyenlő volt a levél díjával, és csak később szállították le a levelezőlap díját.

Nemsokára felmerült az a gondolat, hogy a levelezőlapokon valamilyen képet is ábrázoljanak. A posta kezdetben különböző nehézségeket gördített a képeslevelezőlap útjába, megszabta méreteit, felírását és súlyát is. A közvélemény nyomására azonban be kellett látni, hogy a képeslevelezőlapok forgalma nemcsak a közönség érdekét szolgálja, hanem a postának is hasznára válik.

A levelezőlap a nemzetközi forgalomban a berni első postakongresszus határozata alapján 1875. július 1. óta szerepel. A párizsi kongresszuson kötött egyezménynek meg­fe­lelő­en pedig 1878. július 1-től kezdve úgyszólván valamennyi országban elterjedt.

Később különféle rendszerű levelezőlapokat készítettek. így 1880-ban a magyar posta válaszos-levelezőlapot rendszeresített. 1886. július 1-től kezdve pedig zárt levelezőlapokat bocsátottak ki.

1873-ban a posta mintájára a távíró is bélyegeket adott ki a táviratok bérmentesítésére és a befolyt jövedelmek könnyebb elszámolása céljából.

Az 1874. október 9-én kötött világposta szerződésben Ausztria−Magyarország mint egységes szerződő fél jelentkezik. Ennek folytán Magyarország nem is kap külön átszállítási díjrészletet a levelezés szállításáért, hanem az osztrák postával együttesen csak egy díjrészletet. Ugyanez volt a helyzet az 1878-ban kötött nemzetközi colis- (csomag) szerződés megkötése alkalmával is.

Az egységes díjterület csupán Ausztriára volt kedvező, mert előmozdította a Balkánra való kivitelt; a nyugat is kedvezően értékelte ezt a helyzetet, mert csomagdíja egy díjrészlettel olcsóbb volt.

De a magyar posta belföldi szolgálatának kiépítésében is korlátozva volt és egyes intézkedéseiben szükség merült fel az osztrák postaigazgatással való egyetértő eljárásra.

Mindezen megkötöttségek ellenére a magyar posta erős fejlődésnek

indult. A legfontosabb feladat volt a postahálózatnak, a postaszállítási és kézbesítési vonalaknak minél tökéletesebb kiképzése. A postajáratok száma 1868-tól 1873-ig 1231-ről 2462-re; 1886-ban 5455-re, a bejárt kilométerek száma pedig ugyanezen idő alatt 17 . millió km-ről 42 millióra emelkedett. Pesten rövidesen 9 új postahivatalt nyitottak meg. A berendezendő főpostahivatal részére a Gránátos, Zsibárus és Úri utca sarkán díszes postapalotát emeltek. Ez ma: a Főposta épülete, ahol a Budapest 4. sz. postahivatal és a Központi Távíróhivatal működik. Ezt megelőzőleg a pesti főposta a Hatvani utcai Grassalkovich-házban volt elhelyezve. 1886-ban már 34 postahivatal, több mint 240 levéljegy áruda működött a fővárosban és 157 levélszekrény volt kifüggesztve. Budapesten 1885-ben bevezették a csomagok házhoz kézbesítését, a levelezést pedig naponta ötször-hatszor kézbesítették.

1871. május 1-től, miután a budai Államnyomdát már felállították, új, az osztrák igazgatástól eltérő bélyegeket nyomtattak,[[2]](#footnote-2)\* amelyeken jobbról borostyán, balról tölgyfalevélfűzéssel körülvéve az uralkodó arcképe, alatta a koronával fedett magyar birodalmi címer volt. A bélyeg értékét a két alsó szegletre alkalmazott számok jelölték. A bélyeget kőnyomdán állították elő. Ugyanakkor új hírlapbélyegeket is készítettek, amelyek középen a magyar postajelvénnyel (postakürt, fölötte magyar korona) hirdették a magyar posta önállóságát.

1871. július 15-től kezdve már ugyanilyen rajzú bélyeget réznyomattal hoztak forgalomba.

Az 1871. május 1-től kiadott bélyegeket tekintik általában az első magyar bélyegeknek.

A tárgyalt korszakban egész sor postai intézkedést vezetnek be, amelyek részben a posta szervezetére, részben a postai hálózatra és a közlekedésre, részben a posta üzletágaira, tarifáira vonatkoznak. Ezek közül említésre méltó, hogy 1874-ben megszüntették az értéknyilvánítás nélkül feladott csomagokra vonatkozó frankokényszert. Az ajánlott leveleknél megszüntetik a kötelező pecsételést, az expressz leveleknél pedig a kötelező ajánlva történő feladást. Szabályozták a tértivevények kezelését is.

Baross Gábor minisztersége a magyar posta fejlődésének új fejezetét jelentette. Egyik legfontosabb intézkedése volt a postának és az addig különálló távírónak 1887-ben történt egyesítése. Az egyesített intézmény pénzügyi helyzete pedig a postai ág jövedelmezőbb voltánál fogva lehetővé tette a távíró számára is a gazdaságosabb, gyorsabb és intézményesebb műszaki fejlesztést.

1881. május 1-én Budapesten a Fürdő utca (most József Attila utca) 10. sz. házban megnyílik az első telefonközpont. A telefonhálózatot kezdetben Puskás Ferenccel az élen magántársaság szervezi. 1883-ban a munkát Puskás Tivadar folytatja. 1887-ben világossá válik, hogy a távbeszélőt is célszerű állami kezelésbe venni. Az első fontos lépés ez ügyben az 1888. évi XXXI. törvénycikk megalkotása volt, amely a távírók, a telefon és a villamosjelzők létesítését az állam fenntartott jogai közé sorolta. Az ingatlanok tulajdonosait kötelezték, hogy a közhasználatú távíró- és telefonvezeték elhelyezését és felerősítését földjükön és épületeiken díjtalanul tűrjék el, ami a vezetékek létesítését lényegesen megkönnyítette.

Az állami telefonhálózat létesítését 1889-ben azzal kezdették, hogy az akkor magánvállalkozásban már működő néhány városi hálózatot egy évtized folyamán fokozatosan megváltották, a hosszabb távolságra való (interurbán) telefonálás céljából kettős vezetékre fokozatosan átépítették, és lassanként újabb városi telefonokat létesítettek, most már kizárólag állami üzemben.

1888-ban létrejött az Ausztriával kötött postaegyezmény, amely a belforgalomra nézve a magyar posta szabad mozgását jelentős mértékben biztosította. Ezután a postai belkezelés teljes mértékben átalakult.

Először Budapesten, azután a vidéki városokban behozzák a gépi ürítésű levélgyűjtő szekrényeket.

A feladott postaküldemények immár több mint 91%-a közönséges levélposta, és túlnyomólag levélszekrény útján kerül feladásra.

A géprendszerű levélszekrények előnyeit Magyarországon már igen korán felismerték. Doromby József postatiszt az 1885. évi országos kiállításon bemutatott egy géprendszerű levélszekrényt, amely nagy figyelmet keltett. Doromby találmányát a szabadalmi joggal együtt eladta Árkay Sándor budapesti lakosnak. Árkay ezután új és némileg módosított, alul nyitható levélszekrényt tervezett, amelyhez zsákvászonból készült gyűjtőzsákot használt. A levélszekrénynek azonban nagy hibája volt, hogy az alsó ajtaja rosszul zárt és az oda került leveleket az ürítésnél gyakran szétroncsolta.

1889 márciusában Wlcek Vendel gráci műlakatos egyajtós szekrényt mutatott be, amelynél az alul elhelyezett ajtó a gyűjtőzsák betaszítására akadálytalanul nyílt, s a levelek sértetlenül hullottak alá. Rövid, eredményes kísérlet után öt ilyen szekrényt függesztettek ki Budapest utcáin.

1893-ban vezették be általánosan a fővárosban a gépi ürítésű levélszekrényeket, amelyeknél a levelek gyűjtése a levélszekrény aljára tolt és a szekrény alsó részével egyidejűleg automatikusan nyíló és záródó táskával történik olyképpen, hogy a leveleket gyűjtő alkalmazott a levelezéshez nem férhet hozzá. És míg azelőtt a levélgyűjtő szekrényeket nagyrészt kézzel ürítették és a gyűjtött anyagot gyalog vitték a postahivatalokhoz, azontúl a gyűjtéshez kis egyfogatú kocsikat vesznek alkalmazásba.

Az újfajta levélszekrényekből a fővárosban mindjárt kétszerannyit függesztettek ki és a gyűjtési fordulók számát a balparti belső részeken napi 10−13-ra, a nagykörutakon túl 8−12-re, Budán 8-ra szaporították. 1897 óta a levélgyűjtő szolgálathoz motoros tricikliket állítottak be, amelyek a levélszekrények napi még gyakoribb ürítését tették lehetővé.

A kezelési reformnak egyik legfontosabb tényezője a vasúti postaszolgálat kiépítése és kiterjesztése. 1888-ig csak a fővonalakon közlekedtek mozgóposták, amelyek az anyagot útközben feldolgozták. 1888-ban behozták a csomag- és pénzeslevél átrovatolását a mozgópostákon, ami által ezek a küldemények is oly gyorsasággal voltak szállíthatok, mint a levelezés. A mozgópostai kezelést a továbbiakban nemcsak a forgalmasabb irányokra, hanem a mellék vonalakra is kiterjesztették.

A távíró fejlődése terén világszerte nagy feltűnést keltett két magyar ember, Pollák Antal és Virág József gyorstávírója. Első gépüket Budapesten 1899-ben mutatták be a mérnök- és építész egyletben. A berendezés ekkor

még Morse-jelekkel óránként 80 000 szót továbbított. A találmányt feltalálói nemsokára tökéletesítették és folyóírás továbbítására is alkalmassá tették. Az új betűíró gyorstávíró folyóírással 40−45 000 szót továbbított óránként.

### A magyar posta a xx. Század elején és az első világháború idején

A századeleji gazdasági válság a posta, a távíró és a távbeszélő forgalmában is éreztette hatását. A XIX. század végén megindult fejlődés menete megtorpant és csak lassúbb léptekben haladt előre. Néhány érdekes esemény azonban ebben az időszakban is gazdagította a posta történetét. így pl. 1900-ban rendelet jelent meg a postai levelezőlapoknak kartonpapírból való készítésére. A rendelet szerint az addig használt papír gyenge minőségű volt. Az Államnyomda ezért a nemzetközi öt- és tízfilléres rózsaszínű, illetőleg szürkészöld színű levelezőlapokon kívül — amelyeket már 1900. január 1. óta kartonpapíron állítottak elő, — 1900. június 1-én megkezdte a világos barna-sárga színű belföldi egyszerű és válaszos levelezőlapoknak jobb minőségű papíron való kiadását.

Az 1900. évi X. törvénycikk alapján megszűnik a naptárak, hirdetmények, hírlapi beiktatások, külföldi hírlapok és időszaki lapok illetékbélyeg-kötelezettsége.

1900. augusztus 1-én rendszeresítették a „faluzó levélhordó” intézményét. Az intézmény kísérletképpen ugyan már 1893 óta fennállott (1893-ban 48 községben), de akkor nem vált be és inkább csak a zárótáska közvetítésre szolgáló kézbesítő és gyűjtőjáratokat szaporították. Ezeket a járatokat szervezték át faluzó levélhordó járatokká.

A faluzó levélhordó olyan községekben (pusztán, telepen stb.) teljesített szolgálatot, ahol postahivatal még nem volt. Ilyen helyekre ugyanis kézbesítő és gyűjtőjáratot rendeztek be. A járatot a falu tartotta fenn. A faluzó levélhordó az utolsó postahivatalhoz érkezett küldeményeket a járatba bevont helyeken kézbesítette, illetőleg a közönség részéről feladni kívánt küldeményeket összegyűjtötte és a legközelebbi postahivatalhoz beszállította.

A faluzó levélhordói intézmény megvalósítása az 1900-as évek postai vezetésének haladó lépése volt.

1900. augusztus 9-én rendelet jelent meg arról, hogy a belföldi forgalomban, valamint a magyar-német és a magyar-osztrák csereforgalomban ezentúl a levelezőlapok hátsó lapjára képek vagy más dísztárgyak ragaszthatók, de csak olyan módon és mérvben, hogy ezáltal a levelezőlap nyílt levelezés jellege csorbát ne szenvedjen. A képeket, díszítményeket stb. ennélfogva egész terjedelmükben kellett a levelezőlapra ragasztani úgy, hogy a levelezőlappal tartós egészet képezzenek.

1900 novemberében szabályozták a magánipar által előállított levelezőlapon alkalmazható felírásokat. E szerint a belforgalomban csak olyan levelezőlapokat lehetett felhasználni, amelyeket címoldaluk homlokzatán szembeötlő betűkkel, magyar nyelven „Levelező-lap” felírással láttak el. A magyar felírást követhette a „Levelező-lap” kifejezésének horvát, német vagy olasz

nyelvű fordítása is, de e más nyelvű jelzések csak külön sorban és csak a magyar nyelvű felírás alatt állhattak.

A külfölddel való forgalomban el kellett fogadni a magánipar útján előállított olyan levelezőlapokat is, amelyek csupán csak a francia nyelvű „Carte Postale” felírást viselték. A magyar nyelvű felírás tehát elmaradhatott ugyan, de akkor a felírásnak a francián kívül más nyelven sem lehetett helye.

1901-ben szervezték meg az ún. postai ügynökségeket is. Ezek tulajdonképpen korlátolt szolgálatot végző és a belkezelés tekintetében egyszerűsített fiókpostahivatalok voltak. A postai szükséglet kielégítésére hozták létre olyan községekben, amelyekben a költségesebb, teljesen önálló postahivatalnak nem volt elég működési területe, de ahol körjegyzőség székelt, vagy valamely iparvállalat volt és így a forgalom élénkebbé vált.

A postai ügynökség rendszerint csak postakezelési teendőket végzett. Megbízhatják azonban postaszállítással, esetleg kézbesítő- és gyűjtőjárat fenntartásával, valamint távbeszélő-szolgálattal is.

A postai ügynökség vezetője lehetett a községben levő tanító, lelkész, jegyző, kereskedő, gazdász vagy más erre értelménél fogva alkalmas, 18. életévét betöltött, erkölcsileg és poétikailag kifogástalan, rendezett anyagi viszonyok között élő és kellő biztosítékot nyújtani tudó egyén (férfi vagy nő) akit a szolgálattal szerződésileg az illetékes postaigazgatóság megbízott.

Ha a postaügynökséget vasúti állomáson állították fel, az ügynökség vezetésével az állomás elöljárót bízták meg.

A posta nagy reményeket táplált a postai ügynökség létrehozása iránt. A későbbiek során be is bizonyosodott, hogy az új intézmény a faluzó levélhordói intézményhez hasonlóan igen jelentős lett.

A közönség kényelmére, továbbá hogy a bélyegkészletét mindenki tiszta és sértetlen állapotban megőrizhesse, vagy hogy mindenkor magánál hordhassa, a posta 1901-ben kísérletképpen a bérmentesítésre leginkább használt 5, 6, 10, 25 és 35 filléres bélyegekről egyenként 24 darabot tartalmazó kis füzetet hozott forgalomba. Bár az újítás Amerikában általánosan el volt terjedve, a magyar közönség nem igen vette igénybe.

Az első gépkocsi Magyarországon 1895-ben jelent meg. A posta két fiatal mérnöke: Kolozsváry Endre és Haltenberger Samu hamarosan tanulmányozni kezdte az autó postai szolgálatban való alkalmazását. Ennek eredményeként a magyar posta 1900-ban az összes külföldi postaigazgatásokat megelőzve, pályázatot hirdetett háromkerekű gépjárművek szállítására. A felhívás a külföldi gyárakon kívül a hazai ipart is megmozgatta. Ajánlatot tett Csonka János is, a műegyetem műhelyvezetője, aki Bánky Donát műegyetemi tanárral együtt szerkesztett gépkocsikat. Az ő nevükhöz fűződik különben a robbanó motorok porlasztójának feltalálása is. A stabil motorokon jól használható világraszóló találmányukat gépjárművön a gyakorlatban elsőízben postakocsikon próbálták ki.

Benzinmotoros triciklik már 1900. november óta álltak alkalmazásban levélgyűjtő szolgálatra. A gépüzemet a budapesti postaigazgatóság úgy rendezte be, hogy a triciklik 10 járatot láttak el, egyenként 17 fordulóval. A fordulók számát a karácsonyi és az újévi forgalom alkalmával 34-re lehetett növelni. Napi 17 forduló mellett egy fordulóra 95 fillér költség esett, ugyanez

a lóüzemnél 1 korona 20 fillér volt. Ugyanakkor a lóüzemnél csak napi 12 fordulót lehetett teljesíteni. Mindebből az következett, hogy a motoros triciklik használatával a szolgálat olcsóbb és gyorsabb lett s a biztonság is megnőtt. Ez a gazdasági eredmény tovább javult azzal, hogy a gépkocsik karbantartása az eddigi költségesebb magánvállalattól a budapesti kincstári kocsijavító műhely kezelésébe került.

A gépkocsik a postaszolgálatban igen jól hasznosítható járműveknek bizonyultak. E téren a magyar posta járt elöl példaadással, ami 1903-ban már a külföld postáinak érdeklődését is felkeltette.

A levélgyűjtésen kívül a helyi levelek gyorsabb közvetítése érdekében is bevezették a gépkocsit. 1903-ban a pesti oldalon levő postahivatalok és a központi postahivatal között, továbbá az óbudai postahivatal és a Keleti, valamint a Nyugati pályaudvaron levő irányító postahivatalok között, végül a kőbányai postahivatal és a központi postahivatal között gépkocsi járatot rendeztek be. A járatok fenntartására öt darab négykerekű gépkocsi volt használatban.

1903. november 1-től kezdve portójegyek használatát léptették életbe a bérmentesítés nélkül vagy elégtelenül bérmentesített, postára adott levélpostai küldeményeket terhelő és a címzettektől beszedendő díjak (portó) biztosabb ellenőrzése céljából. A portójegyek a feladásnál a postaküldemények bérmentesítésére nem használhatók.

A portó jegyeket a közönség részére árusítani, vagy a közönségtől fizetésképpen, esetleg becserélés végett elfogadni nem volt szabad.

1903-ban megengedték, a kereskedők, iparosok, gyárosok érdekeinek előmozdítása céljából, hogy levélpostai küldemények burkolatára, címszalagjára, valamint a levelezőlapokra a címoldalra a feladó nevén, állásán és lakásán kívül a saját vállalatára vagy üzletére vonatkozó ábrákat, képeket, hirdetéseket nyomhassanak.

A levelek borítékján vagy címszalagján ezeket mind elöl, mind hátul is alkalmazni lehetett és csak terjedelmük tekintetében állott fenn az a megszorítás, hogy a címirat áttekinthetőségét ne zavarják, továbbá a bélyegzőlenyomatok, valamint a postai kezeléssel járó megjegyzések alkalmazására elegendő hely legyen.

A magánipar által előállított zárt levelezőlapokat nem volt szabad „Magyar kir. posta” felirattal vagy a magyar címer nyomatával ellátni.

1906-ban a hatósági állatorvosok részére ragadós állati betegségek fellépésének bejelentésére olyan portómentes levelezőlapokat rendszeresítettek, amelyek fehérszínű, kemény papíron vörös nyomással készültek és szelvénnyel voltak ellátva. A szelvény a feladókönyvet pótolta. A hatósági állatorvosok ezeket a levelezőlapokat bármely postahivatalban feladhatták. A hivatalok a felvétel alkalmával a szelvényt a levelezőlaptól leválasztották és bélyegzőlenyomatukkal ellátva a feladónak visszaadták. A ragadós állati betegségek megszűnésének bejelentésére fehérszínű kemény papíron kék nyomással készült levelezőlapokat használtak. Ezek nem voltak szelvénnyel ellátva és így a rendes postai feladókönyvekbe bevezetve kellett őket postára adni.

1909 végén már 110 mozgóposta (közte 8 tengeri hajóposta) és 469 kalauzposta közlekedett. Ugyancsak 1909 végén levél- és csomagpostát postaközegek

61 vasútvonalon 200 vonatban, vasúti közegek pedig 116 vasútvonalon 340 vonatban, csupán levélpostát vasúti közegek 601 vonatban közvetítettek.

A géprendszerű levélgyűjtő szekrények számát 206 darabbal szaporították 1909-ben, ami által a használatban levő géprendszerű levélszekrények darabszáma 3908-ra emelkedett.

1909-ben a magyar posta berendezéseire és szolgálatának működésére nézve több külföldi igazgatás részéről történt érdeklődés. Ez bizonyítja, hogy a magyar posta ebben az időben már világszínvonalon működött. Ismertetéseket kértek többek között: a francia igazgatás a magyar csomagszolgálatra, az olasz igazgatás a távírószolgálatban használt nyomtatványokra, a szerb igazgatás postaépületi tervrajzokra, a bolgár igazgatás távíróoszlopok szállítására vonatkozólag.



Ajánlott küldemények feladására szolgáló automata

A postaszolgálatban meghonosodott gépkocsiüzem két irányban fejlődött: a nagyobb vidéki városok helyi forgalmában és a helyközi személyszállítással kapcsolatban.

1910-ig gépkocsikat a postaszolgálat körében csakis a fővárosban és kizárólag levélzárlatok, valamint expresszcsomagok közvetítésére használtak. Csupán 1909 évvége felé folytak kísérletek Szegeden az összes postai küldeményeknek, tehát a közönséges csomagoknak is gépkocsikkal történő szállítására. A kísérletek kedvező eredménye alapján azután 1910-ben fokozatosan 10 vidéki városra terjesztették ki a gépkocsi­üzemet.

A helyközi forgalomban személyszállításnál elsősorban azok a községek jöttek számításba, amelyek a vasúti hálózattól távol voltak, tehát kedvezőtlen közlekedési viszonyok között éltek.

1911-ben már összesen 9 vonalon közlekedtek személyszállító gépkocsijáratok, az üzemvonalak összes hossza 540 km, a szállított személyek száma pedig több mint 28 000 volt.

Abból a célból, hogy bárki a címére érkező könyvelt postai küldemények
és a táviratok átvételénél a feladásnál vagy más alkalommal személyazonosságát a postahivatalok előtt könnyen igazolhassa, 1912-ben arcképes igazolványokat, ún. azonossági könyvecskéket rendszeresítettek.

A Posta Központi Járműtelep működési körét a posta gépkocsi üzemének fejlesztése következtében az egész ország területére kiterjesztették. 1913-ban a Járműtelep gondozása alatt állott 412 lófogatú kocsi, 161 budapesti gépkocsi, 63 vidéki gépkocsi, 409 budapesti kerékpár, 316 vidéki kerékpár, 711 kézikocsi, 1141 budapesti és 4049 vidéki levélgyűjtőszekrény. Ugyancsak a Járműtelep gondoskodott a fővárosban a gépkocsi- és levélgyűjtőjáratok fenntartásáról is. 1913-ban bevezették azt a szolgáltatást, hogy aki ajánlott levelét levélszekrény útján adja fel és a borítékra nevét is feljegyzi, személyazonosságának igazolása után a postahivataltól utólag feladási igazolványt kaphat. Abból a célból, hogy ezeket a leveleket könnyen fel lehessen ismerni, vörössávos borítékkal hozták forgalomba. A közönség a feladás e kényelmes módját nemcsak Budapesten, hanem sok vidéki városban is szívesen vette használatba. A postába vetett bizalomnak lehet tekinteni azt, hogy az ily feladott ajánlott leveleknek mindössze 1,6 %-a volt az, amelyekről a közönség feladási igazolványt kért.

A helyi ajánlott levelek gyorsabb és kényelmesebb bérmentesítése céljából 1913. február 1-től 16 filléres bélyegeket hoztak forgalomba.

Ugyanebben az évben olyan levelezőlapokat rendszeresítettek, amelyek címoldalát középen függőleges vonal osztja ketté, hogy annak bal oldali része is felhasználható legyen írásbeli közleményekre.

A posta távíró- és távbeszélőforgalma az 1914 év első felében is rendes, emelkedést mutatatott. Az év derekán azonban kitört a háború, ettől kezdve a posta egész szervezetével és rendelkezésére álló összes eszközeivel a had-, viselés szolgálatába szegődött, és működésének mérvét, és irányát elsősorban a hadiállapot érdekéhez szabta.

A világháború kitörésekor a központi hatalmak Kelet felé csaknem teljesen el voltak szigetelve szövetségeseiktől. Felmerült annak a szüksége, hogy a szövetségesekkel mihamarabb vezeték nélkül összeköttetés álljon rendelkezésre. Az első magyar helyhez kötött rádióállomást tehát a világháború hívta elő: a háború kitörésekor napok alatt kellett Berlinben az állomást kiválasztani, megrendelni és Budapestre szállítani.

Az állomás Csepel szigeten épült fel, Csepel községtől bérbevett mintegy 60 kataszteri hold területen, és 1914 októberében az állomást a forgalomnak ünnepélyesen átadták. Itt jegyezzük meg, hogy a magyar postának ez volt az első csillapított rezgéseket használó rádióadó- és vevőberendezése. Megnyitása napjától nagyfontosságú katonai és diplomáciai levelezést bonyolított le; magánlevelezésről szó sem lehetett.

A csepeli állomás egyik emlékezetes történelmi szerepét akkor játszotta, amikor 1917. november 30-án a bécsi hadügyminisztérium utasítást adott az állomásnak, hogy hívja meg Pétervárt és adjon le egy táviratot Czernin külügyminiszter aláírásával. A távirat a központi hatalmak fegyverszüneti tárgyalásainak megkezdésére vonatkozott. Ez volt az első eset a világháború alatt, hogy a központi hatalmak rádió útján érintkeztek az Antant-államokkal.

A Magyar Tanácsköztársaság megalakulása után ezen az állomáson folytak le a kormány és Lenin táviratváltásai.

A háborús esztendők munkateljesítményei természetesen nem bírálhatók el az eddigi kritikai módszer szerint.

Már az 1914. év jövedelmezőségét nagymértékben csökkentették nemcsak a különféle forgalmi korlátozások, engedélyezett díj- és portómentességek, hanem az egész postaintézetnek a háború következtében fokozott mérvben történt igénybevételével járó kiadások is (éjjel és rendkívüli szolgálatok díjazása, járatok kirendelése, hadbavonult személyek pótlása stb.). Míg a háború a posta forgalmát, főként a postai díjmentes forgalmat jelentékenyen megnövelte, és ezzel kapcsolatban nagyobb munkateljesítményt követelt, a jövedéki bevételekben az arányos és természetes emelkedés elmaradt.

A hadiállapot és a vasúti szállításoknak vele összefüggésben álló korlátozása sok nehézséget okozott a posta, főként a csomagforgalom lebonyolítása körül. A posta teljesítőképességének legmesszebbmenő fokozásával volt csak lehetséges a csomagforgalmat úgy lebonyolítani, hogy a magyar gazdasági élet, a háború okozta közlekedési zavarok és nehézségek miatt minél kevesebb kárt szenvedjen. Gyakran azonban oly mérvű volt a postai csomagok torlódása, hogy a magán csomagforgalmat időközönként egy-egy napra be kellett szüntetni.

A magyarországi árvízkárosultak javára 1914-ben a posta Árvíz-bélyegeket hozott forgalomba, amelyek minden egyes darabja után a névértéken felül még 2 fillér folyt be az árvízkárosultak javára.

A háborúban megbetegedett és megsebesült katonák felől tudakozódás céljára a „Magyar Vöröskereszt Tudakozó Irodájának, Budapest” címmel 5 filléres válaszos levelezőlapokat rendszeresítettek. Az elesettek özvegyeiről és árváiról való gondoskodás jegyében az érvényben levő bélyegeken kívül „Hadisegély, özvegyeknek és árváknak két (2) fillér” jelzéssel ellátott bélyegeket hoztak forgalomba. A bélyegek mindegyike után az értéken kívül a vevőtől még 2 fillért kellett beszedni.

A befolyt két filléres többlet 90%-át a hadjáratban elesettek özvegyeinek és árváinak javára számolták el, 10%-át pedig mint jutalékot a kincstári és nem kincstári postahivataloknál az elárusító alkalmazottak kapták meg. Az érték-cikkárusítóknak kiszolgáltatott hadisegély bélyegek után a jutalék az érték-cikkárusítót illette meg.

A hadbavonultakkal való levelezésre forgalomba hozott tábori postai levelezőlapokat a postahivatalok darabonként 1 fillérért árusították. A magyar postaigazgatás a mozgósítás alkalmával három tábori főpostahivatalt, 44 tábori postahivatalt és 30 hadtáp postahivatalt látott el személyzettel, az összes felszereléssel és járművekkel.

Az általános mozgósítás a postaalkalmazottak sorait rendkívül megritkította. Csak annak nem kellett bevonulnia, aki a népfelkelő kort is túllépte már, vagy pedig időközben a hadiszolgálatra alkalmatlanná vált. Ezt a nagy érvágást a posta csak azért tudta eleinte elviselni, mert a felvételi szolgálat korlátozása, a hadi menetrend életbeléptetése, az interurbán távbeszélő forgalom szünetelése és az első ijedtség által okozott általános bizalmatlanság folytán a forgalom lényegesen csökkent. Később a helyzet azonban rendkívül

súlyosra fordult, és különösen a csomagforgalomban nem tudott a posta helytállni. Hiába nyirbálták meg a személyzet szabad idejét. Hiába szűntek meg az éjjeli szolgálat után következő másfélnapi szabadnapok. Hiába rendeztek be egymásután díjazott rendkívüli szolgálatokat. A nagyobb, átrovatoló hivataloknál, ahol a helyszűke is éreztette káros voltát, rendkívüli eszközökhöz kellett folyamodni. A posta katonai segítséget vett igénybe és a katonai segítséggel tudta csak a forgalmat fenntartani.

Az olyan poste restante levélküldeményeket, amelyeknek címiratában a címzett nevének kiírása helyett címül egyes betűt vagy szavakat, számokat alkalmaztak, nem volt szabad kézbesíteni. A teljes címmel ellátott poste restante levélpostai küldeményeket is csak abban az esetben lehetett kézbesíteni, ha a címzettek személyazonosságukat igazolták.

Az Amerikai Egyesült Államokba és az azokon túl fekvő semleges államokba árukat nem tartalmazó közönséges leveleket és válaszlap nélküli levelezőlapokat 1917 januárjától német kereskedelmi tengeralattjárókkal lehetett küldeni a következő feltételek mellett:

1. A levelek és a levelezőlapok ugyanazoknak a korlátozásoknak voltak alávetve, mint amelyek a semleges külföldre menő ily küldeményekre a cenzúrázás szempontjából fennállottak, pl.: a levelek nyitva való feladása, rövid és jól olvasható közlemények stb.

2. A levelek súlya a 60 grammot nem haladhatta meg.

3. A leveleket és a levelezőlapokat a feladáskor bérmentesíteni kellett és a levél címoldalát „Tauchbootbrief” jelzéssel kellett ellátni. Ez a jelzés tengeralattjáró levelet jelentett.

4. A levelekre és a levelezőlapokra az Egyetemes Postaegyesület díjtételei voltak érvényesek, vagyis a levéldíjak 20 grammig 25 fillér, 21−40 grammig 40 fillér, 41−60 grammig 55 fillér, és a levelezőlap díja 10 fillér volt.

Ezekhez a díjakhoz járultak még a tengeralattjáróval való szállítás rendkívül költségeinek fedezésére szolgáló pótdíjak, amelyeket a feladáskor a feladónak kellett megfizetnie. Ezek a pótdíjak levelezőlaponként 3 korona 20 fillér, 21−40 grammig terjedő levelekért 6 korona 40 fillér és 41−60 grammig terjedő levelekért 9 korona 60 fillér volt.

A pótdíjat nem a leveleken és a levelezőlapokon, hanem a külső borítékon postabélyegekben kellett leróni, amely bélyegeket a felvevő postahivatal a levél (levelezőlap) bérmentesítésére szolgáló postabélyegekkel együtt lebélyegzett. Ha egy közös külső boríték alatt több levél vagy levelezőlap került feladásra, a pótdíj minden levélért (levelezőlapért) külön járt és egyösszegben volt lerovandó a külső borítékon. Ugyanis a feladónak a tengeralattjáróval továbbítandó küldeményt egy nyitott külön borítékba kellett elhelyeznie és erre „Tengeralattjáró levél, Budapest 72” címet kellett írni.

1917. augusztus hó 1-vel szürke színű papíron előállított tábori postai levelezőlapokat bocsátottak forgalomba. Ezeknek a levelezőlapoknak az volt a rendeltetésük, hogy a közönség azokban a viszonylatokban használja, amelyekben az általa feladott tábori postai levelezést a tábori postai portómentességet megilleti. Az új tábori postai levelezőlapok alakra nézve abban különböztek az eddigiektől, hogy azok vastag vonallal elválasztott alsó része a hivatalos feljegyzések céljaira szolgált, a rendeltetési hely bejegy-

zésére szolgáló helyen pedig „Tábori posta száma . . .” szavakat alkalmazták. A levelezőlapok ára darabonként 1 fillér volt, és azokat minden postahivatal és értékcikk-árusító árusította. A rózsaszínű tábori postai levelezőlapok árusítását 1917. június hó végével megszüntették és a postahivatalok a rózsaszínű levelezőlapokat kötelesek voltak augusztus hó végig díjtalanul szürke színű levelezőlapokra becserélni.

### A magyar tanácsköztársaság postája

1918 kora őszén már világossá vált, hogy a központi hatalmak elvesztették a háborút. A Wekerle-kormány október 23-án lemondott. Két nappal a kormány lemondása után a Károlyi-párt, a Radikális-párt és a Szociáldemokrata párt megalakította a Magyar Nemzeti Tanácsot. A Nemzeti Tanács programja követelte az azonnali békekötést, a demokratikus szabadságjogok kiterjesztését. Október 26-án megjelent a Nemzeti Tanács 12 pontja. Egész nap szóltak a hivatalos telefonok, a személyzetet a Nemzeti Tanácshoz való csatlakozásra hívják fel.

Az október 30-ról 31-re virradó éjszakán a tüntető tömeg a Keleti pályaudvaron megakadályozta egy menetzászlóalj frontra indulását. A katonák csatlakoztak a tüntető tömeghez és felesküdtek a Nemzeti Tanácsra. A budapesti helyőrség katonái megszállták a fontosabb postaépületeket, a központi távírdát, a pályaudvarokat, a kaszárnyákat. Órák alatt egész Budapest a munkásság és a katonaság kezébe került. A munkásság általános sztrájkba lépett és kivonult az utcára, hogy megvédje a forradalmat.

A Nemzeti Tanácshoz csatlakozott postaalkalmazottak végrehajtó bizottsága „Postástanács"-csá alakult.

1918. november hó 15-én megváltoztatták a postabélyegek és postai értékcikkek szövegét. Eszerint a király arcképével készült 10, 15, 20, 25 filléres, továbbá a királyné arcképével készült 40 és 50 filléres postabélyegeknek az Államnyomdánál levő félgyártmányait addig, amíg a készlet tartott „Köztársaság” felülnyomással bocsátották forgalomba. E bélyegkészletek elfogytával mind az aratókat, mind a parlamentet ábrázoló postabélyegeket hasonlóképpen „Köztársaság” felülnyomással készítették el. 1919 januárjától az összes postabélyegek és értékcikkek a magyar korona nélkül és „Magyar Posta” felírással készültek.

A Köztársaság kikiáltása napjának emlékére a Budapest 1, 2, 4, 9, 10, 57, 62 és 72. sz. postahivatalok „Magyar Köztársaság” feliratú bélyegzőket használtak, és a postahivatalok a náluk feladott levélpostai küldeményeket ezzel a bélyegzővel bélyegezték le. 1918. november 20-án elrendelték, hogy Magyarország volt uralkodójának, valamint családtagjainak képeit, az őket ábrázoló egyéb tárgyakat, szobrokat a postahivatalok helyiségeiből azonnal el kell távolítani.

A Nemzeti Tanács 1918. november 16-án, a Köztársaság kikiáltása napján hatóságot megillető portómentességet kapott. A sajtószabadságot korlátozó, a háborús állapotokra vonatkozó törvény alapján kibocsátott rendeleteket a kormány hatályon kívül helyezte, a külföldről érkező sajtó-

termékek cenzúráját megszüntette, a postai küldemények kártérítését pedig korlátozta.

1919. március 21-én a hatalom vérontás nélkül a proletáriátus kezébe került. Létrejött a Magyar Tanácsköztársaság.

Nemsokára azonban már fegyverrel kellett megvédeni az új államhatalmat. Külön Postás Vörös Ezred is alakult.

A Postás Vörös Ezred igen aktív részt vett a felvidéki harcokban. A Miskolc körüli harcokban elesett postás vöröskatonák emlékére a felszabadulás után a budapesti főposta aulájában és a Budapest 72. sz. postahivatal bejárata melletti falon helyeztek el emléktáblákat. Borsod megyében az ongai és a felsőzsolcai temetők bejáratánál a Postások Szakszervezete emlékoszlopot állított fel az ott eltemetett postás vöröskatonák emlékére.

A Tanácsköztársaság kormánya minden nehézség ellenére sem mulasztotta el, hogy a posta vonalán a szükséges intézkedéseket megtegye. Így pályázatot ír ki kommunista bélyegek megrajzolására. A fiatal magyar művészek örömmel vettek részt a pályázaton és akkoriban bélyegen még szokatlan, merész vonalú arcképábrázolással örökítették meg a forradalmi hősöket: Marx Károlyt, Petőfi Sándort, Martinovics Ignácot, Dózsa Györgyöt és Engels Frigyest.

A bélyegsorozat a magyar tanácsok első országos gyűlésének napján, 1919. június 12-én került forgalomba. A tanácskozás részvevőinek a sorozatot emléklapon nyújtották át. Az emléklap 2100 számozott példányban készült. Felirata ,,1919. március 21 - 1919. június 12. A Magyar Posta ajándéka a magyarországi tanácsok első országos gyűlésének emlékére."

Egyes emléklapokat fekete és piros színű keletbélyegző lenyomattal is ellátták. Számos emléklapra a Tanácsköztársaság vezetőinek aláírását is megszerezték az ülésen részt vett tanácstagok.

A bélyegtervezetekről négyszeres nagyságban rézmetszetek készültek, és ezeket a tervezők aláírásával ellátva hozták forgalomba. Az első sorozat hamarosan elfogyott, ezért a metszetekből második kiadás is készült.

### A magyar posta az ellenforradalmi rendszer idején

A Tanácsköztársaság bukása után a postaalkalmazottak helyzete rendkívül súlyos volt. A nyomasztó anyagi viszonyok, a menekült postaalkalmazottak nagy száma, a posta óriási deficitje, a külfölddel és a postatakarékpénztárral szemben fennálló sok százmilliót kitevő tartozások, a közönség teljes bizalmatlansága, a berendezések, anyagok hiánya, az állam nyomorúságos pénzügyi viszonyai, a külföldi és átmenő forgalom teljes hiánya és a belföldi forgalom igen nagymértékű megcsappanása súlyosan érintette a postás dolgozókat is.

Az 1925. évi XXXV. törvénycikk rendelkezéseinek megfelelően 1927-ben a postai szolgálatban is végrehajtották a pengőértékre való áttérést. A posta már 1926-ban pengő és fillér értékű új bélyegeket hozott forgalomba.

A pengőértékre való áttéréssel a postai díjtételek állandósultak. Ezért újból vissza lehetett állítani a háború előtt jól bevált rendszert, amely szerint a feladók az értékleveleket, értékdobozokat és csomagokat nem készpénzzel,

hanem postabélyegekkel bérmentesíthették. (A korona állandó és fokozatos romlása, valamint a kiadások folytonos emelkedése ugyanis már a háború vége felé indokolttá tette, hogy a levélbélyegekkel való bérmentesítés helyett bizonyos küldeményfajoknál a feladóktól a bérmentesítés díját készpénzben szedjék be és számolják el, aminek az egyik célja az volt, hogy a bélyegek előállításának a költségeit megtakarítsák.)

Rendszeresítették a távirati postautalvány- és csomagfelvételi szolgálatnál a feladóvevény-szelvénnyel ellátott fedezeti lapot, illetőleg a ragszámos és feladószelvény-szelvényes szállítóleveleket, továbbá a belföldi csomagforgalomban a szállítójegyzéket, amellyel a feladó ugyanazon címzett részére szállítólevél nélkül korlátlan mennyiségben adhat fel csomagküldeményeket.

1927-ben megjelent a magyar posta első rendszeres kezelési szabályzata.

Az ipar és a kereskedelem érdekeire való tekintettel, a tömeges csomagfeladás megkönnyítése végett Budapesten díjtalan csomaggyűjtő szolgálatot rendeztek be. Ezáltal lehetővé vált, hogy egyes nagyobb cégek és iparvállalatok feladandó csomagjaikat a posta maga szállítsa el a cégtulajdonos telepéről.

A közúti postajáratok gazdaságos kihasználása, másrészt a vasutak által nem érintett helyek közt az utazás lehetővé tétele érdekében a postai anyag szállításán kívül 1927-ben újból bevezették a személyszállító forgalom lebonyolítását. A posta ezt a forgalmat autóbuszokkal látta el és mindazokon a helyeken, ahol gazdaságosnak mutatkozott és a vasúti forgalomnak nem volt kárára, célszerűen fejlesztette is.

A távírószolgálatban a megcsappant és változott forgalmi viszonyok mérlegelésével, szűkös anyagi keretek között kellett a távíró felújításának céltudatos munkáját megvalósítani. Az első feladat a nemzetközi távírókapcsolatok helyreállítása volt. A következő tennivaló az új helyzetnek megfelelő műszaki berendezések tervezésében állott.

A budapesti központi távíróhivatalban négy munkahelyes, egyenként 40 vonal befogadására alkalmas munkaelosztó váltó készült. A váltóra befutó hívások 60 kezelő munkahelyre voltak szétoszthatók. A munkahelyeken a vétel a teljesítmény fokozása végett fónikusan, azaz hallás útján történt. Ez a berendezkedés a szolgálat lényeges javulásával járt.

A vidéki nagyobb gócpontokban koncentrációs, központosító váltókat alkalmaztak.

Ugyancsak helyre kellett állítani a magyar távbeszélőszolgálatot is, Ennek a budapesti, szegedi, pécsi és debreceni automata központok, a bécsi és szegedi távkábel és a falurendszerű központok voltak látható bizonyságai.

A posta a budapesti távbeszélő hálózatot az automata központok üzembehelyezését megelőzőleg, az 1925−1929. években csaknem teljes egészében átépítette. A rekonstrukció során felülvizsgálta az addig alkalmazott építési rendszereket, anyagokat és készülékeket is. Az automatikus rendszer, a közönség kívánságai és a nehéz pénzügyi helyzet, a régi berendezések átalakítását, új műszaki meggondolások alapján gazdaságosabb építési módszerek kidolgozását tette szükségessé.

A magyar postaigazgatás 1926-ban megrendelte a már akkor Bécsig kiépített nyugat-európai távkábelhálózathoz csatlakozóan a budapest-bécsi, illetőleg budapest-pozsonyi távkábelt az e kábel létesítésére magyar cégek-

ből alakult alkalmi társaságnál, amely a távkábel megépítését 1927 augusztus havában befejezte. Ezzel lehetővé vált, hogy a távbeszélőforgalmat majdnem az összes nyugat-európai távbeszélőhálózatokkal, sőt Amerikával is felvegyük.

A rádiószolgálatot a magyar posta szintén erősen fejlesztette. Magyarország így a legmodernebb technikai eszközökkel bekapcsolódott a nemzetközi drótnélküli távíróforgalomba. Drótnélküli összeköttetés volt Németországgal, Franciaországgal, Angliával, Spanyolországgal, továbbá Szófia, Pisa, Krakkó és Fiume városokkal.

A rádióállomások mind a külföldi rendes távíróforgalom lebonyolítására szolgáltak. De felmerült annak a szükségessége is, hogy a repülőszolgálat céljaira is állítson fel a posta rádióállomást. Csepelen létesítettek is ezen a nagy állomáson kívül még egy újabb, kisebb energiájú rádióállomást.

Külön rádió vevőberendezést létesített a posta a külföldi gazdasági hírek felvételére. Ennek az volt a feladata, hogy a külföldi nevezetesebb tőzsdék árfolyamait rádión felvegye és a hazai érdekköröknek azonnal továbbítsa.

A fentemlített külföldi gazdasági hírek vételére szolgáló rádióállomáson kívül ugyancsak Csepelen még egy külön rádió adóállomást is állítottak fel. Ezen az állomáson továbbították a Magyar Távirati Iroda politikai, gazdasági stb. híreit, továbbá itt kaphatták meg mind a belföldi, mind a külföldi tőzsdék, piacok árjegyzéseit azok a vidéki felek, akik erre előfizettek.

1925. december 1-én a magyar posta üzem behelyezett egy újabb rádióállomást a rádióműsor-szórás céljaira. A műsort a Magyar Telefonhírmondó és Rádió Rt. adta és ennek fejében a kiadott engedélyokirat értelmében a befizetett rádió előfizetési díjakból részesedett.

Az első adóállomás a Budapesttől délre fekvő Csepel-sziget csúcsán, a főváros közepétől kb. 8 km távolságban, a postának ott elhelyezett rádióállomásán volt felállítva. Az adóhoz tartozó stúdió a városban, a Rákóczi út 22. sz. ház IV. emeletén volt egy aránylag kicsi, kb. 50 m2 alapterületű teremben elhelyezve.

Az adótechnika gyors fejlődése nemsokára szükségessé tette az adónak modernebb berendezéssel való kicserélését. Figyelembe kellett venni, hogy Magyarországon fokozatosan fontos volt a detektoros vétel lehetőségének lehetőleg az ország egész területére való kiterjesztése. Az általános gazdasági leromlás, amely nagyon sok ember részére a drága lámpás vevőberendezést és üzemét megakadályozta, volt az egyik ok, a másik az, hogy igen sok helyen a lámpás vevők üzeméhez szükséges villamos energia nem állott rendelkezésre.

Az új, nagyobb teljesítményű adó 20 kW teljesítményű volt.

1928-ban a mozgóposták (kalauzposták) levélgyűjtő szekrényei útján feladott ajánlott küldeményeket a mozgóposta főnökség nevével ellátott ajánlási ragszámmal szerelték fel. Ez időtől kezdve tehát ajánlási ragszám nélkül ajánlott küldeményt nem kezeltek. Az 1928. év folyamán a postaküldemények bérmentesítésére Franko­typ-rend­szerű, német gyártmányú és Midget-rendszerű, angol gyártmányú postai bérmentesítőgépek forgalomba hozatalát és használatát engedélyezték. E gépek a szolgálat és a közönség szempontjából a gyakorlatban jól beváltak. A bérmentesítőgépek ugyanis a postaküldeményeket nemcsak értékjegy lenyomattal látták el, hanem bélyegző

lenyomattal is, tehát a posta mentesült a küldemények külön bélyegzése alól, így biztosíthatták ezeknek a küldeményeknek gyorsabb feldolgozását és továbbítását.

1928-ban engedélyezték a Hasler-féle, svájci gyártmányú postai bérmentesítőgép használatát is.

1929-ben a táviratok feladásának megkönnyítése céljából megengedték, hogy a távbeszélőállomások előfizetői saját állomásukról távbeszélő útján adhassák fel távirataikat.

1930-ban az üzleti körlevelekre kívánt válaszadás megkönnyítése érdekében megengedték, hogy a belföldi forgalomban válaszadásra szánt levélborítékokat (levelezőlapokat) a feladók előzetesen oly megjelöléssel láthassák el, hogy a válaszlevél (levelezőlap) bérmentesítés nélkül is postára adható. Az ilyen válaszlevél (levelezőlap) szállítási díja fejében a címzettől a posta nem a hiányzó díj kétszeresét, hanem csak a díjszabás szerint rendes díjat és bizonyos mérsékelt pótdíjat szedett. A kedvezőtlen gazdasági viszonyok miatt azonban ez a forgalom minimális volt.

Az államháztartás érdekében megkövetelt legnagyobb fokú takarékosságot a vasúti és a közúti postajárati szolgálatban is érvényesíteni kellett, ennek következtében 1930-ban e szolgálati ágban csökkenés jelentkezett.

A Bélyegmúzeumot 1930. évi április hó 28-án nyitották meg. Több mint 49 000 darab külföldi bélyeget, és színek, vízjelek, valamint fogazatok szerint specializálva kb. 7000 darab különféle magyar postabélyeget állítottak ki. Bemutatták továbbá a bélyegek nyomásához használt nyomóeszközöket, régi postabélyegzőket, kliséket és a magyar postabélyegek eredeti rajzait.

Nem tették ki közszemlére, de komoly érdeklődők megtekinthették a múzeumnak régi levelekből álló gyűjteményét és más különleges bélyegeket, és a hamisítványok gyűjteményét, továbbá sztereoszkóp-szerű készülékben meg lehetett tekinteni a magyar postabélyegek különféle vízjeleit és azok különlegességeit. A múzeum hetenként kétszer, kedden és pénteken délelőtt 10 órától 1 óráig, 40 fillér belépti díj mellett volt látogatható.

A postaforgalomban az 1930. év nyarán bekövetkezett újabb világgazdasági válság óta állandóan és szinte zuhanásszerűen jelentkező csökkenés tovább tartott. A kedvezőtlen nemzetközi, politikai és gazdasági viszonyok nem maradtak hatás nélkül hazánk közgazdaságára és ezzel összefüggően a postaforgalom alakulására sem. A posta a forgalom csökkenésének ellensúlyozására a rendelkezésre álló anyagi eszközök határain belül mindent elkövetett. Több díjtételt teljesen eltöröltek, egyeseket pedig mérsékeltek, új szolgálatokat teremtettek stb. Végrehajtották azokat az összevonásokat és egyszerűsítéseket, amelyeket az ésszerű gazdálkodás megkövetelt és egyúttal a lanyhább forgalmat fokozottabb belső építőmunkára használták fel.

A Postaüzleti Szabályzatban tett egyes fontosabb intézkedések a következők voltak:

- Az állami és törvényhatósági szervek a magánfél érdekében küldött ajánlott és közönséges levélpostai küldeményeket „Hivatalból portóköteles” záradókkal ellátva, bérmentetlenül adhatták fel;

- a bíróságok, ügyészségek és bírósági végrehajtók a postára adott összes könyvelt küldeményekről kettős elismervényt kaphattak;

- a nyomtatással is ellátott papír anyagot abban az esetben, ha nemcsak a papír, hanem a rajta levő nyomtatás is mintául szolgált, nyomtatványként kellett kezelni,

- egyébként — azaz ha minta gyanánt csak a küldött papíranyag szolgált, de az azon levő nyomtatott szöveg a minta ajánlása volt — árumintaként kellett díjazni.

Az 1931. évben új látképes postai levelezőlapokat, továbbá a Zeppelin léghajó magyarországi útja alkalmából alkalmi légiposta bélyegeket hoztak forgalomba. A légiposta bélyegekre vonatkozólag egyébként az a változás történt, hogy az ilyen bélyegeket nem légiposta küldemények bérmentesítésére is fel lehetett használni.

A postán szállított összes küldemények forgalma az előző évhez képest 12,7%-kal csökkent. A csökkenés a mindinkább rosszabbodó gazdasági válság következménye volt.

Az 1932. év folyamán tovább mélyült az általános gazdasági válság és ez a posta forgalmát tovább apasztotta. A csökkent forgalom mellett a posta arra törekedett, hogy a válságnak és az államok gazdasági elzárkózásának hátrányos következményeit a szolgálat körében lehetőleg enyhítse.

A posta üzemében fenntartott gépkocsi járatokat részint a postaközvetítő szolgálat ellátására, részint pedig személy- és egyúttal postaanyag szállításra használta fel. A csak postaanyag közvetítő szolgálat ellátására használt gépkocsi járatok egy-egy város közigazgatási területén belül közlekedtek. A személy- és egyúttal postaanyagot szállító postai gépkocsijáratok száma 1932. évben 17 volt, amelyek közül 2 járat helyi, 15 pedig helyközi vagyis távolsági viszonylatban közlekedett.

A nemzetközi légipostai forgalom a nehéz gazdasági viszonyok között is a fejlődésnek oly fokát érte el, hogy Magyarországról az európai országokon kívül Ázsia, Afrika, és Amerika csaknem bármely helyére lehetett légi úton postai küldeményeket szállítani.

A távírószolgálat körében az igénybevétel megkönnyítése és a szolgálat gyorsabbá tétele céljából 1932-ben a posta az alábbi intézkedéseket tette:

A Budapest és Bécs között közlekedő légi járművekről Magyarországra és Ausztriába utas távíróforgalmat rendszeresítettek, majd ezt a szolgálatot kiterjesztették olyképpen, hogy most már nemcsak a Budapest-Bécs között, hanem a Bécs-Berlin között közlekedő repülőgépekről is lehetett táviratot küldeni Magyarországra, Ausztriába, Csehszlovákiába és Németországba.

1932-ben befejeződött a budapesti távbeszélő hálózat automatizálása.

A posta az 1933. évben is arra törekedett, hogy a szolgálatot az adott lehetőségek határán belül továbbfejlessze és még jobban egyszerűsítse. A felviteli szolgálatban a következő változások, illetőleg újítások léptek életbe:

Budapesten az eddigi „sürgős” levélforgalom helyett „helyi expressz” levélforgalmat rendszeresítettek, amelyben az összes budapesti hivatalok részt vettek. Eddig ilyen küldeményeket csak a kijelölt nagyobb postahivataloknál lehetett feladni. A budai hegyvidéki lakosság kényelmére a levélkézbesítők körútjuk alkalmával kézbesítés közben postai értékcikkeket árusítottak és ajánlott levélpostai küldeményeket, postautalványokat, valamint postatakarékpénztári csekkszámlára történő befizetéseket fogadtak el.

1934-ben a posta személyszállító autóbuszüzemét átadta a MÁV-nak.

A posta ezzel személyszállító társas gépkocsi járatait megszüntette, illetőleg az egész személyszállító gépkocsiüzemet a teljes berendezéssel, vagyis a forgalom lebonyolítására szolgáló járművekkel, kocsiszínekkel és ingatlanokkal együtt az Államvasutak személyszállító gépkocsi üzemének ellátásával megbízott . Magyar Vasutak Közlekedési Részvénytársaságnak adta át.

1934-ben a légiközlekedés iránti érdeklődés felkeltésére és fejlesztésére egyes érdekeltségek alkalmi légi járatokat indítottak.

A posta a „Levélbélyeggyűjtők Első Hazai Egyesülete” által fennállásának 50. évfordulójára rendezett bélyegkiállítás alkalmával 20 fillér értékjelzésű barnás-vörös színű, az általános forgalomban levő bélyegektől eltérő alakú emlékblokkot adott ki. Ez volt az első Magyarországon kiadott bélyegblokk.

1934-ben a posta a bélyeggyűjtők érdekében azt a rendelkezést, amellyel a postahivatalokhoz lebélyegzés és továbbküldés végett megküldött küldeményeket a postai szállításból kizárta, hatályon kívül helyezte.

Gazdaságossági okokból leszerelték a rádiótávíró adóállomások közül a csepeli rádióállomást. A csepeli rádióállomás leszerelésével az ország legelőször létesült rádióállomása szűnt meg.

Az 1936. évben alkotta meg a magyar törvényhozás a magyar postáról szóló 1936. évi XXXV. törvénycikket, amely Magyarországnak tulajdonképpeni első postatörvénye. A törvény régi hiányt pótolt. A törvény keletkezésének helyes megértéséhez a magyar postatörténet lapjait egész a szabadságharcig kell visszalapozni.

Az 1848−49. évi szabadságharc leverése után az 1850. december hó 26-án kelt császári pátens az 1837. évi osztrák postatörvényt Magyarország területére 1851. évi február hó 1-ével kiterjesztette. Bár az 1867. évi kiegyezés a magyar posta önállóságát is biztosította, a császári paranccsal életbeléptetett határozatok azonban továbbra is érvényben maradtak. Ugyanis a vám- és kereskedelmi szövetség XVIII. cikke szerint a postai szabályokat csak a magyar és az osztrák kormány közös egyetértése útján és mindkét területre egyenlő módon lehetett volna megváltoztatni. Baross Gábor minisztersége alatt, 1888-ban sikerült ugyan Ausztriával olyan megegyezést létesíteni, amely a magyar posta belső kezelésének önálló, az osztrák kezeléstől független szabályozását biztosította, a helyzet azonban lényegében nem változott, mert továbbra is a pátens intézkedései maradtak érvényben.

Lényeges változást okozott azonban már az 1908. évi XII. törvénycikk, mert az a kizárólagos postajogra vonatkozó szabályok fenntartásáról nem tett többé említést, hanem kimondotta, hogy a postát (távírót és távbeszélőt) táját területén mindkét állam önállóan szabályozza és igazgatja. Ezzel megnyílt az út a magyar postajog törvényes szabályozására.

Az 1936-os törvény jelentősége abban volt, hogy az addig túlnyomóan csak szokásjogon alapuló postajog törvényileg kapott szabályozást, továbbá abban is, hogy a törvény kifejezetten rendelkezett a miniszter rendeletalkotási joga tekintetében.

Tüzetes meghatározást találtak a törvényben az államnak fenntartott jog kizárólagosságának keretei, a postakényszer elve, a rendkívüli körülmények között szükséges rendkívüli jogkör, a díjak közadók módjára való behajtása,

a postai titok védelmének köre, a kézbesíthetetlen vagy megsérült küldeményeknek a tartalom megállapítása céljából való felbontására vonatkozó jog, végül a szükséges büntető rendelkezések. A postai fuvarozás érdekében szükséges minden más vonatkozású szabályozást a rendeleti jogalkotásnak tartották fenn.

1937-ben a bélyegkereskedők érdekében a posta a külföldre szóló bélyegküldemények feladását megkönnyítette azáltal, hogy a 100 pengő értéket meg nem haladó, használt vagy forgalomból kivont használatlan bélyeget tartalmazó küldemények értékének ellenőrzését elvállalta. Ezzel a feladók a Magyar Nemzeti Bank tanúsítványának előzetes beszerzése alól mentesültek.

A belföldi forgalomban az alábbi — említésre méltó — kezelési változások léptek életbe:

Az üzleti válaszlevelek és üzleti válasz-levelezőlapok mintájára üzleti válasznyomtatványokat rendszeresítettek.

A nyomtatvány-díjszabással feladható nyomtatványoknál a feladó a nyomtatvány e célra üresen hagyott részeiben számokat írhat. Ezzel a kereskedelmi érdekeltségek régi kívánsága teljesült. A nyomtatással ellátott, illatosított kártyákat a posta nyomtatványként szállítja.

A lebélyegzett levélbélyegeket; mint kisebb áruértékkel bíró tárgyakat a posta árumintaként is elfogadja szállításra.

A posta szabályzatainak gyűjteményes kiadásában „A. 7. Szab.” jelzéssel megjelent a Mozgópostai Utasítás. Ezzel a mozgópostai szolgálat ellátásánál az egész országban egységes kezelés lépett életbe.

Érdekes megemlíteni, hogy a Magyar Rövidhullámú Amatőrök Országos Egyesületének 1937-ben a posta engedélyt adott kísérleti távolbalátási adásokra.

1938-ban gyakorlati oktatás céljaira a posta szabályszerűen kitöltött „Iskolai célra” felülnyomással ellátott értékes nyomtatványokat bocsátott a különböző iskolák és az iskolán kívüli népművelési bizottságok rendelkezésre.

Az európai államok postaigazgatásai Brüsszelben ún. európai légipostai értekezletet tartottak. Ezen a magyar postaigazgatás is képviseltette magát. Az értekezlet célja azoknak a feltételeknek megállapítása volt, amelyekkel az európai forgalomban a levelek és levelezőlapok szállítási idejét csökkenteni lehetne. Az értekezleten a következő alapelveket fogadták el:

1. A repülőgépeket az európai forgalomban postaszállítás szempontjából éppúgy rendes közlekedési eszköznek kell tekinteni, mint a vasutakat és gépkocsikat. Az európai országokba szóló leveleket és levelezőlapokat tehát légi úton, pótdíj nélkül kell továbbítani mindazokban az esetekben, amikor a légiút e küldemények kézbesítése szempontjából időnyereséget jelent.

2. A pótdíj nélkül feladott levelek és levelezőlapok légi szállítási költségeit a postaigazgatások viselik.

3. Légipostai pótdíjat az európai forgalomban csak azokért a küldeményekért lehet szedni, amelyeket a postaigazgatások pótdíj nélkül szállítani nem kötelesek. Az egyes igazgatások légipostai pótdíjat szedhetnek tehát a légi úton szállított nyomtatványok, áruminták stb. és csomagok után, vala-

mint azokért a levélküldeményekért, amelyeknek minden körülmények között légi úton való szállítását a feladó kívánja.

A belföldi forgalomban 1938-ban az alábbi kezelési változások voltak: A kereskedelmi érdekeltségek kívánságára a belföldi forgalomban a borítékon bármely részén, tehát helyhezkötöttség nélkül lehetett hirdetéseket alkalmazni.

A bélyeggyűjtők kívánságára a posta lehetővé tette a belföldi forgalomban üres levelezőlapoknak nyomtatványként való feladását.

### A posta a fasizmus elmélyülésének idején a második világháború időszaka

Az 1938-tól bekövetkezett — Magyarországot is érintő — területi változások a postát is komoly feladatok elé állították. A postai szervezés gyorsan haladt előre. Mire a katonai megszállás befejeződött, nagy vonásokban vége tért a postai szervezés munkája is.

A megszállott területek igazgatását a honvédség vette át és így a postaigazgatással kapcsolatos intézkedéseket is a honvéd vezérkar főnöke tette meg. A honvéd vezérkar polgári csoportjában postai szakelőadó működött, aki a postai és távközlési szolgálat megszervezését irányította.

A megszállt területeken megnyitott magyar postahivatalok haladéktalanul megkezdték a magyar postabélyegek és egyéb értékcikkek árusítását, a közönséges és könyvelt levélpostai küldemények, értéklevelek és korlátozott súlyig a csomagok felvételét.

A magyar posta összes díjszabásai, üzletszabályzatai, kezelési és egyéb utasításai attól a naptól léptek életbe, amikor az egyes megszállt községekben a magyar postaszolgálat megnyílt.

A távírót és távbeszélőt átmenetileg csak a honvédség szervei vehették igénybe.

A rendkívüli viszonyokra való tekintettel 1939. december hótól kezdve az élelmiszerek külföldre való kivitelét korlátozni kellett. Élelmiszert tartalmazó csomagot — legfeljebb 1 kg súlyig —. csak a Magyar Nemzeti Bank engedélyével lehetett küldeni.

1940 júniusában elrendelik a külföldi forgalomban a postai levelezés és a távíró, valamint távbeszélő ellenőrzését. Az utasítás szerint a külföldre szóló levelezésre a feladó köteles nevét és pontos lakcímét feljegyezni. Külföldre címzett postautalványok és csomagok szállítóleveleinek szelvényére közleményt írni nem volt szabad. Külföldre címzett értéklevelekbe és csomagokba írásbeli közleményt elhelyezni tilos volt.

Itt említjük meg a második világháború alatti magyar tábori posta szervezetének felépítését. Postai szakszempontból a legfőbb tábori postaszerv a tábori postaigazgatóság volt. A tábori postaigazgatóság a fővezérség híradó osztályának szervezetszerű részét képezte.

A tábori postaigazgatóságot a tábori postaigazgató vezette, akit a magasabb állású postai közigazgatási tisztviselők közül a honvédelmi miniszter igénylésére a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter jelölt ki.

A tábori postai végrehajtószolgálatot a központi tábori postahivatal és

a tábori postahivatalok látták el. A központi tábori postahivatal feladata a postaforgalom közvetítése volt a hadsereg tábori postahivatalaihoz és hivatalaihoz. A tábori postahivatal a seregtest működési területén látta el a tábori postaszolgálatot. A hadtáp-postahivatalok pedig külön és esetenként kijelölt olyan polgári postahivatalok voltak, amelyek a külön rendeletekkel hozzájuk utalt (működő hadseregektől nagy távolságra levő) parancsnokságok és alakulatok számára közvetítették a tábori postaforgalmat.

A hadsereg feladásra szánt postaküldeményeit a parancsnokságok, alakulatok saját hatáskörükben ellenőrizték és ezt bélyegzőjükkel igazolták. E tojásdad bélyegzőnek felirata az ellenőrző parancsnokság, alakulat hivatalos elnevezését, közepén pedig az „Ellenőrizve” felírást tüntette fel. Nem ellenőrzött postaküldeményeket a tábori postahivatalok nem fogadhattak el.

A hátországból a hadsereg részéről feladott küldeményeket a hadtáp-postahivataloknál (polgári postahivataloknál) felállított postaellenőrző kirendeltségek ellenőrizték.

A bélyegzőlenyomatot a küldemény címiratának felső bal sarkán, a tábori postai levelezőlapon pedig a „Hivatalos feljegyzések” felírású helyen kellett elhelyezni.

1942-ben elrendelték, hogy a postai küldemények külsejére vagy burkolatára ragasztott nem postai, illetőleg nem magyar postai bélyegeket és bélyegszerű ragjegyeket (pl. levente bélyegjegyek, vöröskereszt levélzáró címkék, a kékszínű német tábori légipostai engedélyezési bélyegek stb.) keletbélyegzővel lebélyegezni nem szabad.

Az egész rendszer farizeus képmutatására jellemző, hogy „Ne káromkodj” és „Légy jó az állatokhoz” szövegű hirdető gépbélyegző betétek használatát rendelték el az egyes budapesti postahivataloknál. Ugyanakkor a frontra tízezrével küldték a katonákat és a fegyvertelen munkaszolgálatosokat.

A honvéd vezérkar főnökének rendelete értelmében a hadműveleti területen levő honvédek havonta csak egy tábori postai csomagot kaphattak. E korlátozó rendelkezés megtartását zöldszínű bélyegzőszelvényes tábori postai levelezőlapok felhasználásával ellenőrizték. A bélyegzőszelvényes tábori postai levelezőlapokkal való eljárás a következő volt: a hadműveleti területeken működő honvédalakulatok minden tagja meghatározott időnként kapott egy-egy darab bélyegzőszelvényes tábori postai levelezőlapot. Az eljárás egyszerűsítése céljából egyszerre 3 csomag feladására jogosító (három hónapra szóló) és így három bélyegzőszelvénnyel ellátott levelezőlapot osztottak ki. A levelezőlapot minden honvéd annak a hozzátartozójának címezte meg, akitől csomagot várt. A levelezőlapokat az alakulatok összegyűjtötték és a létszámnak megfelelő darabszám szerint egyszerre adták át a tábori postának, amely azokat szolgálati ajánlott levélben a központi tábori postahivatalhoz továbbította.

A központi tábori postahivatal a hozzá beérkezett levelezőlapokat helységenként szétosztotta és kézbesítés végett ajánlott levélben (esetleg csomagban) a darabszám feltüntetése mellett továbbította az egyes polgári postahivatalokhoz. A hivatalok az érkezett bélyegzőszelvényes levelezőlapokat ajánlott küldeményként kézbesítették a címzetteknek.

A postahivatalok eljárása a tábori postai csomagok felvételénél a követ

kező volt: a felvevő tisztviselő megvizsgálta, hogy a küldemény a tábori postai csomagokra előírt általános feltételeknek megfelel-e, majd ellenőrizte, hogy a csomag címzettje azonos-e a bélyegszelvényes levelezőlap feladójával. Ezután a felső sorban levő három bélyegzőszelvény közül az elsőt és az alatt levő bélyegzőhelyet bélyegzőlenyomattal látta el. A lebélyegzett felső szelvényt a felvevő levágta és felragasztotta a tábori postai csomagra. A levelezőlap megmaradt részét vissza kellett adni a feladónak. A levelezőlapról a szelvényeket csak a postahivatal vághatta le.

A hivatalok az alsó bélyegzőhelyen látható előző keletbélyegző-lenyomat alapján ellenőrizni voltak kötelesek, hogy ugyanabban a naptári hónapban nem adtak-e már fel csomagot.

A dísztáviratok egyszerűsítése és munkamegtakarítás céljából a dísztáviratok borítékait 1942 októberétől ablakos kivitelben állítatták elő.

1943-ban a fasiszta és németek által megszállt államok külön postai egyesületet hoznak létre, Európai Posta- és Távközlési Egyesület néven. Az Egyesület 1943. október 19-én Bécsben a következő országok részvételével alakult meg: Albánia, Bulgária, Dánia, Németország, Finnország, Olaszország, Horvátország, Németalföld, Norvégia, Románia, San Marino, Szlovákország, Magyarország. Az Egyesület iratainak hivatalos nyelve német és olasz volt. Ugyanakkor kiadták az Európai Postaszolgálat Szabályzata és az Európai Távírószolgálat Szabályzata néven ismert, német birodalmi érdekeket szolgáló szabályozásokat.

1944. március 19-én hajnalban német csapatok vonultak be az országba és a magyar, uralkodó osztályok bűnös politikáját a szolgai megalkuvás tetézte be. A kormányt Sztójay Döme Magyarország berlini követe alakította meg.

A német megszállás újabb terrorhullámot indított el: a Sztójay-bábkormány idején tömegesen tartóztatták le a baloldali érzelmű hazafias elemeket, egész sor újságot betiltottak, a zsidókat haláltáborokba vitték. Nemsokára rendelkezés jelent meg a zsidók postai szolgálatának megszüntetésére vonatkozólag.

1944 júniusában rendeletet adtak ki a gettókba és gyűjtőtáborokba szállított zsidók részére érkező küldemények kezeléséről. Ezek szerint hatóságilag kijelölt lakóhelyekre (ún. gettókba) telepített zsidók részére pénz- és értékküldeményeket, továbbá csomagokat kézbesíteni nem volt szabad, hanem az ilyen küldeményeket a feladónak kellett visszaküldeni. E küldeményekre a visszaküldés alkalmával „Szabályellenes — Non admis” feliratú kézbesíthetetlenségi jelzőt kellett ragasztani.

Korlátozták a külföldi hírlapok és folyóiratok postai előfizetését.

Elrendelték, hogy a feladó köteles nevét és pontos lakcímét az összes postaküldeményekre tisztán és olvasható írással feljegyezni.

A képes levelezőlapokat, amelyek városokat és városrészeket, helységeket, tájképeket, katonailag fontos tereptárgyakat, közlekedési és nemzetgazdasági üzemeket, saját vagy szövetséges állambeli nagyszabású építményeket vagy ezek csapatai által megszállt területekét, épületeket ábrázoltak, továbbá, amelyek a felsoroltakat térkép, képnyomat, klisé, lemez stb. alakjában ábrázolták, kizárták a postaforgalomból.

Értéklevelekben, értékdobozokban és csomagokban írásbeli közleményeket vagy számlákat elhelyezni tilos volt.

Korlátozták a levelek nagyságát is: terjedelmük kiterítve félív papírnál több nem lehetett. Az írásnak olvashatónak kellett lennie és a sorok egymástól megfelelő távolságban csak párhuzamosan egymás alá voltak írhatók. A szöveget keresztbe írni nem volt szabad. A levélpapírnak világos színűnek, a borítékának pedig bélés nélkülinek kellett lennie. A levelekhez csak a szövegrésszel érdemileg összefüggő mellékleteket volt szabad csatolni.

Írásjegyként csak latin, gót és cirill betűket volt szabad használni. A levelezés nyelve csak magyar, német, román, szlovák, kisorosz, szerb és horvát lehetett.

1944. október 15-én este a német fegyveres erők támogatásával Szálasi Ferenc, a nyilasok vezére került uralomra. A nyilasok készek voltak az egész országot hadszíntérré változtatni és vakon teljesíteni a németek minden követelését.

A hadműveletek következtében a szegedi és a debreceni postaigazgatóság Budapestre, a kolozsvári postaigazgatóság Sopronba, a nagyváradi postaigazgatóság pedig Pécsre települt.

Ekkor új rendelet jelent meg a postai küldemények ellenőrzésének kiegészítéséről. E szerint a hadműveleti területeken a postaforgalom ellenőrzését a honvédseregtest-pa­rancs­nokságok külön erre felhatalmazott ellenőrző tisztjei is végezhetik. A postahivataloknak az ellenőrző tisztek kívánságára az általuk megnevezett feladóktól származó küldeményeket ellenőrzés céljából ki kellett adniuk a postahivatalban jelentkező ellenőrző tisztnek.

A budapesti egységes távbeszélő hálózat területén a magánlakásokon berendezett és magán-előfizetésben levő távbeszélő állomásokat hétköznapokon 9 órától 13,30 óráig a forgalomból kikapcsolták.

A nyilas rémuralom idején a posta egész személyzetét honvédelmi munkára vették igénybe és a postát katonai vezetés alá helyezték.

A pesti zsidóságot gettóba tömörítik. Ennek célja a zsidók egy helyen tartása és onnan a megsemmisítő táborokba való hurcolása volt. Nem a nyilasokon és a német fasisztákon múlott, hogy ezt a gaztettüket nem tudták teljesen befejezni. A gettóban a zsidóság félrevezetése céljából postahivatalt szerveztek. A hivatalt a zsidó hitközség útján különleges sárga keresztnyomással ellátott levelezőlapokkal látták el. Erre a célra a posta a 12 és 18 filléres levelezőlapokat használta fel.

### A magyar posta a felszabadulás után

Még folytak a harcok Budapestért, amikor 1944. december 21-én Debrecenben megalakult az Ideiglenes Nemzeti Kormány, amelyben vezető, kezdeményező erő kezdettől fogva a Magyar Kommunista Párt volt.

A második világháború következtében Magyarország olyan súlyos veszteségeket szenvedett, mint még soha a történelem folyamán. A háborús veszteségek az ötszörösét tették ki az 1938-as nemzeti jövedelemnek. Súlyosbította ezt, hogy nagyobbrészt a termelés és a forgalom ellátását szolgáló javak pusztultak vagy tűntek el, és így nemcsak tőkebeli, hanem jövedelme

zőségi értéküktől, hozamuktól is elesett az ország. Az anyagi veszteségek kisebbik része esett az elhurcolt javakra, nagyobbik részük megsemmisült, örökre elveszett.

Postai intézményeink a háború következtében ugyancsak súlyos károkat szenvedtek. Főként a műszaki berendezésekben okozott pusztulás volt jelentős. De az újjáépítés itt is hatalmas lendülettel indult meg, olyannyira, hogy 1945 végéig az elpusztult közlekedési és szállítóeszközök mintegy 40%-át sikerült pótolni, pedig a veszteség csaknem 90%-os volt. A levélszekrényeknek mintegy 60%-a elpusztult, de 1945 végéig e tekintetben is eltüntették a károk negyedrészét. A légvezetékes hálózat 75%-os kárt szenvedett. Itt is az újjáépítés első esztendejében helyreállították a károk felét.

Mi sem szól ékesebben az újjáépítés nagy lendülete mellett, mint az alábbi kimutatás:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | 1938 | 1945 | 1946 |
| augusztus |
| Mozgópostai menetek száma | 520 | 165 | 214 |
| Mozgópostakocsik | 157 | 76 | 177 |
| Gépjárművek | 169 | 73 | 150 |
| Ló fogatú' járművek | 254 | 160 | 268 |
| Lovak | 248 | 230 | 372 |

1945. január 20-án már megjelenik a főváros felszabadított részében Budapest katonai parancsnokának 1. számú parancsa, amely akként rendelkezett, hogy minden hatóság, hivatal folytassa kötelessége teljesítését. Ennek alapján a Benczúr u. 27. számú házban öntevékenyen megalakult a Postavezérigazgatóság munkabizottsága, és felállították ennek szervezési osztályát. A bizottságnak kezdetben egyetlen járműve vagy egyéb összeköttetése nem volt. Ezért a felszabadult budapesti postai szervekkel való kapcsolat fenntartására gyalogjáratokat rendeztek be.

1945. január 24-én megjelenik a munkabizottság határozata, amely kimondja: ,,. . . minden budapesti és Budapest környéki postai szerv azonnal éledjen fel."

1945. február 2-án elkészült az első távbeszélő összeköttetés a Kún utcai tűzoltó laktanyában székelő szovjet városparancsnok és Budapest polgármestere között.

1945. február 8-án a Budapesti Nemzeti Bizottság a magyar posta újjászervezési munkálatainak irányításával Pápai Lászlót bízza meg. Ennek alapján a munkabizottság megszűnik és megalakul a Postavezérigazgatóság. Illetékessége azonban egyelőre csak Nagybudapest felszabadult területére terjed ki. Ebben az időben ugyanis az ország területén négy posta­vezér­igaz­ga­tó­ság működött. Debrecenben a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium Postafőosztálya, Pécsett a dunántúli felszabadult területeket önállóan irányító postaigazgatóság, Budapesten az újjáalakult vezérigazgatóság Nagybudapest területére vonatkozó illetékességgel, és Sopronban a még fel nem szabadult területekre vonatkozóan a nyilas postavezérigazgatóság.

1945. február 14-én megkezdődik a Magyar Postások Szabad Szakszervezetének széleskörű szervezése.

Február végén Nagybudapest területén már minden postai szerv működik. A vezérigazgatóság munkája erősen megnövekedik. A budapesti postaigazgatóság és a távbeszélő igazgatóság személyzeti és szervezési kérdésekkel foglalkozik, de már készült a forgalom felvételére. Műszaki szerveink távközlési berendezéseink helyreállításán dolgoztak.

1945. április 2-án a postaforgalom több viszonylatban megindult, a távíró- és távbeszélő szolgálat ott és olyan mérvben, ahogyan a berendezések helyreállítása és üzembehelyezése lehetővé tette.

1945. április 5-én megkezdődik a díjszabások rendezése. Erre sürgősen szükség van, mert az ország egyes területén más és más posta- és távközlési díjakat szednek. Május havában pedig már az egész országban korlátozás nélkül megindult a postaforgalom. Megszűnik a postavezérigazgatóság ideiglenes szervezete: a Közlekedésügyi Minisztérium Postafőosztályaként megkezdi működését a teljes szervezetű vezérigazgatóság.

Az újjáépítés lendületét, ha nem is csökkentette, de a postás dolgozók munkáját, a postaforgalom fejlesztését, az új postaszolgálat működését erősen hátráltatta az 1945. év harmadik negyedétől egyre fokozódó méreteket öltő infláció. A postai díjszabási tételek egymásután változnak meg és a dolgozók alig képesek a változásokat megfelelően követni.

Gondoskodni kellett az államapparátus megtisztításával egyidejűleg új káderek képzéséről, illetőleg átképzéséről is. 1945. év második felében elrendelik, hogy azok a kiváló tehetségű és szorgalmú postai alkalmazottak, akik iskolai tanulmányaikat anyagi okokból vagy más egyéb körülmények miatt kénytelenek voltak megszakítani, a középiskolát, illetőleg a polgári iskolát magánúton elvégezhetik. Ebből a célból Budapesten a Postások Szakszervezetének székházában és vidéken gimnáziumi és polgári iskolai előkészítő tanfolyamokat rendeztek be.

Természetesen az 1945-ös intézkedések mind magukon viselik az ideiglenesség jeleit. Nemsokára azonban ez az ideiglenesség megszűnik, a demokratikus intézmények megszilárdulnak és államunk elnyeri azt a formát, amelyben a munkásosztály a párt vezetésével kiharcolhatta hatalmát, kizárólagosságát. Az államjogi stabilizálódásnak ez a szakasza az 1945 novemberében megtartott választásokkal vette kezdetét, a reakciós elemek egyre hevesebb támadásai közepette folyt, és a párt, a magyar munkásosztály, a dolgozók győzelmével végződött.

Az 1945 utáni időszakban a posta elsősorban a hivatali hálózat kiszélesítésére törekedett. A postahelyek fejlesztésénél az volt a cél, hogy a postai összeköttetések útján a falusi és tanyai lakosságot bekapcsoljuk az ország kulturális életébe, csökkentsük a város és a falu közötti különbséget, amely 1945 előtt mérhetetlenül nagy volt. Míg 1937-ben 1875 postahivatal, 587 ügynökség (fiókposta) és 516 külterületi kezelőhely vagyis 2978 postahely bonyolította le a forgalmat, az 1960-as években a postahivatalok száma már 2300 körül van, a fiókpostáké 840 körül, a külterületi kezelőhelyek száma 2290 körül. Az utolsó békeévhez viszonyítva tehát postahelyeink száma több mint kétszeresére növekedett. A legtöbb postahely természetesen a korábbinál sokkal nagyobb forgalmat bonyolít le. A forgalom hatalmas arány-

ban történt növekedése mindenütt szembetűnő, és gazdasági, valamint kulturális életünk erőteljes fejlődését bizonyítja.

A postai szállítás vonalán különösen jellemző adatként említjük meg, hogy a gépkocsivonalak száma az 1937. évinek több mint ötszörösére, a motorkerékpárok száma az 1937. évinek több mint tizennégyszeresre emelkedett. Ugyanez vonatkozik a kilométer teljesítményekre is.

A vasúttól elzárt, kedvezőtlenebb összeköttetésekkel rendelkező vidékeken fokozatosan állítottunk be postai gépkocsi jegyzékező meneteket, valamint autó-mozgópostákat. Amíg hazánk felszabadulása előtt ez a szolgálat egészen jelentéktelen volt, addig az 1960-as évek elején a járatok száma már elérte a 30-at. Közel 300 postahely van bekapcsolva a gépkocsijáratokba.

Az 1950-es évben jelentős szolgálattal bővült a posta működési köre: ekkor vezették be a postai hírlapszolgálatot.

Már a postai sajtóterjesztés bevezetését megelőzően is bekapcsolódtak a postás dolgozók (kézbesítők) a terjesztési munkába. A terjesztés intézményes átvétele után elsősorban a postás dolgozók szorgalmas munkája révén vált lehetővé, hogy évről-évre kitűnő eredmények szülessenek. Ha közelről megvizsgáljuk, hogy melyek voltak azok a lényeges változások, amelyeket az elmúlt évek során e téren elértünk, akkor azt mondhatjuk, hogy a leglényegesebb változás az volt, amely a terjesztés — előfizetés­gyűjtés és árusítás — tekintetében bekövetkezett. A postás kézbesítők előfizetés­gyűjtésbe és árusításba való bekapcsolásával közel 8000-rel nőtt a lapterjesztők száma. Ezenkívül minden községben, ha kezdetben lassan is, sikerült az újságárusítást megszervezni. Ma már a kézbesítők havonta 5,5 millió lapot adnak el országosan, legnagyobbrészt a falvakban és a vidéki városokban. Minden faluban ott találják a kézbesítőt mint szervezőt és újságárust.

Jelenleg országosan havonta mintegy 60 millió lapot és folyóiratot terjesztünk az 1951. év első hónapjai 28−29 milliójával szemben.

A távbeszélő fejlődése is gyorsütemű volt. 1945-ben a romok eltakarításával egyidőben már januárban kézi kapcsolású központok segítségével és ideiglenes hálózaton bonyolították le a budapesti forgalmat. A Teréz, a Belváros, az Erzsébet és a Lágymányos automata központokat már 1945 májusában sikerült üzem behelyezni. A Teréz központ egy-egy 5000-es részlegének áthelyezésével 1946-ban a Lipót és a József központ is működésbe lépett. Ezekkel az átmeneti munkákkal a számkapacitás 1947-ben Budapesten 73 000-re emelkedett.

Vidéken újjáépítettük az elpusztult központokat és ezen felül még igen sok helyen gépesítettük a kapcsolást. A fejlődés ütemére jellemző, hogy az alközpontok kapacitása 1962-ben az 1937. évinek több mint ötszörösére növekedett. Az 1945 óta eltelt időszakban a távkábelhálózat fejlődésének mértékét mutatja, hogy a nyomvonalhossz az 1960-as évek elejéig több mint háromszorosára növekedett.

1951-ig valamennyi községben bevezettük a távbeszélőt, majd utána a falutelefon-program keretében a községektől távol levő tanyákat, termelőszövetkezeteket is bekapcsoltuk az országos távközlési hálózatba.

A távíró forgalmát vizsgálva azt látjuk, hogy az 1960-as évek elején feladott táviratok darabszáma már megközelíti a 8 milliót, ami közel négy

szerese az 1937. évi forgalomnak. Ilyen nagyarányú forgalomnövekedést csak korszerű gépeken lehet lebonyolítani. Ezért a budapesti Központi Távíróhivatalban és a vidéki távíróhivataloknál is a második világháború alatt még meglevő Hughes összeköttetéseket teljesen megszüntettük. Felszámoltuk a nehézkes Morse távírórendszert is. Helyettük korszerű távgépíró berendezéseket állítottunk üzembe.

1953-ban az országos telex hálózatot automatizáltuk. A magyar postának ez idő szerint 60 országgal van telex kapcsolata, ebből 32 a tengerentúli viszonylatok száma.

A nemzetközi közhasználatú (postai) távíróhálózat korszerűsítésével kapcsolatban 1960. év végén üzembehelyeztük a gentex központot. A gentex hálózaton keresztül egy sereg európai ország hasonló hálózatával létesítettünk kapcsolatot.

Ma csaknem minden európai országgal tartunk képtávíró összeköttetést üzemben.

Rádióállomásainkat a fasiszták romba döntötték, mégis 1945-ben az első szabad május 1-én a szabadsághegyi távbeszélő központ épületében felszerelt 0,5 kW-os adóval megkezdtük a műsorsugárzást, Ezzel egyidejűleg nagy lendülettel folyt a Pápa mellett megtalált 20 kW-os lakihegyi adó alkatrészéinek összeszerelése. 1945 szeptemberében a 20 kW-os adó megkezdte működését. Ugyanebben a hónapban sikerült a pécsi adót is üzem beállítani.

A hároméves terv folyamán felépült a miskolci és a nyíregyházi középhullámú adó. Az elpusztult lakihegyi 120 kW-os adó pótlására 1948-ban befejeztük a 135 kW-os lakihegyi és az ugyancsak 135 kW-os szolnoki műsorszóró adó építését.

Az első ötéves terv alatt, tehát 1950−54 között több kisebb teljesítményű vidéki műsorszóró adó mellett elkészült az ország harmadik 135 kW-os műsorszóró adója Balatonszabadiban.

1959. július l én Budapesten és ugyanez év augusztusában üzem behelyeztünk két darab 2 kW-teljesítményű URH frekvenciamodulált adót.

A rádiószolgálati águnk műszaki fejlesztésének eredményeként, valamint a lakosság egyre növekvő életszínvonalának következtében hazánkban rohamosan emelkedett és emelkedik ma is a rádióelőfizetők száma. Az 1960-as évek elején az 1947. évi 400 000 rádióelőfizetővel szemben az ország 10 millió lakosából jóval több mint 2 millió rádióelőfizetőt tartunk nyilván.

Legfiatalabb szolgálati águnk a televízió megvalósítására az újjáépítés súlyos gondjai mellett csak 1949-ben gondolhattunk. A Posta Kísérleti Intézet a Posta Rádióműszaki Hivatallal együttműködve elkészített egy 100/50 W-os, filmközvetítésre is alkalmas adóberendezést, amelyen 1954 januárjában megindultak a kísérleti adások. A budapesti Széchenyi-hegyen 1958 február hóban már egy 30 kW-os nagyadót helyeztünk üzembe. 1959-ben üzembe­he­lyez­tük a pécsi és a miskolci adóállomást, az 1960. év elején pedig az ország második nagy adóállomása Szentesen megkezdte működését. Még ugyanebben az évben került üzembe a Kékes tetején egy adóállomás. 1962 őszén kezdte meg adását a dunántúli Kabhegyen egy nagyteljesítményű adó, amelynek révén az ország nyugati részén majdnem mindenütt biztosítható a magyar televízió műsorának vétele. Ezek az adatok természetesen nem véglegesek,

hiszen a televízió állandóan fejlődik és fokozatosan újabb és újabb adóállomások és egyéb modern létesítmények születnek.

1964-ben életre hívták a postáról és a távközlésről szóló 1964. II. törvényt. Az új törvény életre hívására gazdaságszervezési, népgazdasági és jogpolitikai szempontból egyaránt szükség volt.

Hazánkban leraktuk a szocializmus gazdasági alapjait. Az új törvény híven tükrözi a gazdasági alap követelményeit és megfelelően elősegíti a hírközlés fejlődését.

A postáról és a távközlésről szóló törvény a posta részére fenntartott jogokról — kivéve a postadíjak közadó módjára történő behajtását — a régi postatörvényben foglaltakon túlmenően rendelkezik. Meghatározza a kizárólagos tevékenységi körbe tartozó főbb postai feladatokat, köztük a hírlapterjesztést, rendelkezik a postabélyeg és egyéb postai értékcikkek kibocsátásáról és forgalomba hozataláról, amely tevékenységről eddig törvényi rendelkezésünk nem volt. Külön fejezetben rendelkezik a közvetett kézbesítésről, ami a kézbesítés munkáját könnyíti meg. Részletes rendelkezést tartalmaz a posta kárfelelősségéről.

Régi jogszabályaink csak távközlési berendezés elhelyezésénél állapították meg az ingatlantulajdonos tűrési kötelezettségét. Az új postatörvény a postai berendezések (levélszekrény, bélyegárusító automata stb.) elhelyezésére vonatkozó jogot is biztosítja és rendelkezik arról, hogy város-és községrendezésnél, lakótelepek és egyéb létesítmények beruházásánál, felújításánál, a postai és távközlési célra szolgáló épületek elhelyezésénél a postai berendezések felszerelésének lehetőségét is biztosítani kell.

Az új postatörvény a klasszikus távközlési szolgáltatások (távíró, távbeszélő) mellett a rádió és a televízió műsorának sugárzását, a rádió és a televízió zavarelhárító szolgálatot és az államigazgatási hatáskörben végzett frekvenciagazdálkodást is felsorolja. Mindez a tevékenység állami feladat, amelyet kizárólagos joggal a Magyar Posta lát el.

1. \* Valójában csak 1870. szept. 30-ig, mert az Állami Nyomda az osztrák nyomdától átvett eszközökkel 1870 október elsejétől kezdte meg a magyar okmánybélyegek gyártását. [↑](#footnote-ref-1)
2. \* Valójában a nyomtatás már jóval ezt megelőzően megkezdődött. Május 1 az érrvényességük rendelet szerinti kezdete volt. Vö. III/300−301 [↑](#footnote-ref-2)