

ENGI JÓZSEF

Pihenő

A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlat

A kezdetektől a 19. század végéig

A közúti közlekedéssel könyvtárnyi szakirodalom és szaklap foglalkozik. Az utakról, a műtárgyakról, a járművekről, a mozgatóerőről, a kiszolgáló létesítményekről, a közlekedési és jogi szabályokról, az utakon közlekedőkről, a defenzív vezetésről, a balesetek elemzéséről és még számtalan részterületről bőven található irodalmi anyag. Ez a terjedelmes ismeretanyag azonban a közúti közlekedés szervezésével és vezetésével átfogóan külön fejezetben azért sem foglalkozik, mert olyan hatályos törvényekről, utasításokról, rendeletekről van szó, amelyek a technika fejlődésével, a közúti közlekedés feladatainak bővülésével többször is változtak. Ezekkel a változásokkal együtt változott a szervezeti forma, munkakörök szűntek meg és újabbakat hoztak létre, azokat pedig újabb belső utasításokkal, rendeletekkel szabályozták, a régieket pedig hatályon kívül helyezték és feledésbe merültek. Ezekből mutatunk most be egy csokorra való.

A közúti közlekedést azzal a pontosítással tekinthetjük egyidősnek az emberiség történetével, hogy az első utak az ivóvizekhez, a vadászó és halászó helyekhez vezető gyakran használt ösvények, csapások voltak. A döntő változás akkor történt, amikor őseink rátértek a földművelésre és bővítették a szerszámok körét, megalkották a kerekes járművet. A kerék felfedezése az emberi haladás döntő jelentőségű eseménye volt, az állatokkal vontatott szekér pedig jelentősen megnövelte a szállítási teljesítményeket.

A rabszolgatartó államokban nagy vagyont halmoztak fel, és ez nagyszabású építkezéseket tett lehetővé, ami szükségyszerűen maga után vonta a közlekedési eszkö-

zök fejlesztését is. A vas felfedezése után erre is megnyílt a lehetőség, és megkezdődött a korábbinál sokkal jobb minőségű szekerek tömeges gyártása. A közlekedés kezdetben ezekkel a járművekkel is a természetes utakon bonyolódott le. A féket ekkor még nem ismerték, ezért a lejtőkön lefele csak nagyon óvatosan haladhattak. A kereskedelem fejlődése és a kialakuló államok igazgatása, védelme szükségessé tette a természeti akadályokat leküzdő, biztonságos műutak építését. Az ókori útépítésben az asszírok nyomán a perzsák, majd a rómaiak és a kínaiak jártak élen, de a legnagyobb mesterek a rómaiak voltak. A rómaiak öt évszázad alatt építették ki közel 300 ezer kilométer hosszú úthálózatukat, és kijavítottak, átépítettek sok régebbi perzsa, görög, egyiptomi és kelta utat is.

A római úthálózat és az egész közlekedési rendszer elsősorban katonai célokot szolgált és annak tökéletesen megfelelt. A rabszolgaságra felépített társadalmi rendszerben azonban arra is szükség volt, hogy a provinciák terményeit a vízi közlekedés mellett a szárazföldön is viszonylag gyorsan és biztonságosan lehessen a birodalom központjába, Rómába szállítani. Rómából a *Milliarius aureumtól* (arany mérföldkő) a város kapuin át tizenhét útvonal indult ki az akkori világ minden tája felé. A birodalom útjain menteltek a katonák, élénk forgalmat bonyolítottak le a kereskedők, és sok-sok ember azért közlekedett rajtuk, hogy úti célját elérve ügyes-bajos dolgait elintézzze. Kisebb távolságra a szegényebb emberek gyalog, esetleg szamar vagy öszvér hátán utaztak. Lóval főként az állami posta futárai és a hírvivő küldöncök száguldottak, őket akadályozni

főben járó vétség volt. A vagyonos polgárok és családtagjaik kocsin utaztak. Többfajta kocsit ismeretek, de ezek közül a galliai eredetű raedán utaztak a legszívesebben, és ezt a kocsit használta az állami posta is. Igen kedvelt volt még az etruszk eredetű kétkerekű *carpentum*, amin főként előkelő hölgyek utaztak. A nagyobb távolságra utazók négykerekű, szármolyos kocsit vettek igénybe, amivel poggyászt is vihettek magukkal. Az utak gondozásáról és biztonságáról az állam gondoskodott. Az utak mentén az utasokat is kiszolgáló lóváltó állomások voltak. A rómaiak hozták létre a közforgalmú közlekedés és útigazgatás első szervezetét, ami olyan kitűnően működött, hogy például Rómából Milánóba 11 nap alatt kényelmesen el lehetett utazni. A városok egyre növekvő forgalmát Julius Caesar i. e. 45-ben törvényben szabályozta. Megtiltotta, hogy Róma és a vidéki városok útjain a Vestszüzeken kívül bárki más a nappali órákban kocsival közlekedjen. A törvény értelmében azok az utazók, akiknek valamelyik városon át vezetett az útja, csak éjszaka kocsikázhattak át a városon. Ugyanez a rendelkezés a teherszállító társzekerekre is érvényes volt. Elképzelhető, hogy a súlyos terhekkal megterhelt szekerek milyen dübörgéssel haladtak át a városok nem éppen sima, szűk utcáin, amit csak színezt a kocsisok kurjongatása. Ezért mondták akkor, hogy vagyomba kerül Rómában az alvás.

Bármennyire gyűlöletesnek tartották a városban a nappali kocsikázást, előbb a császári ház kiváltságos hölgyei, később Claudius császár felesége részesült abban a kedvezményben, hogy ünnepnapokon kocsin közlekedhetett. Időszámításunk III. századában már a magasabb rangú császári tisztviselők is kocsin közlekedtek Róma utcáin.

Theodosius császár 438-ban közzétett törvénykönyvében a járművek megterhelését szabályozta. Többek között meghatározta, hogy a *raedát* nyáron nyolc, télen tíz öszvér

húzhatja, a kisebb kocsik elé pedig három öszvér fogható. Azt is elrendelte, hogy a *carpentumok* legfeljebb két-három személyt vihetnek. A császár a jogszabály megsértőire súlyos büntetést szabott ki. Nemcsak azt a személyt büntették meg, aki a megengedettnél több terhet rakott a kocsira, hanem a rakodómunkásokat is. A szabad polgárok büntetése száműzetés, a rabszolgáké életfogytiglani, bányában letöltendő kényszermunka volt.

A római birodalom rosszul termő, kopár területein élő emberek hamarosan ráeszméltek arra, hogy nyomorúságos életkörülményeiken úgy is segíthetnek, ha az átvonuló kalmárokat megtámadják és kirabolják. Az útonálló bandákba verődve, fegyverüket használva követték el rablásaikat. Az utazó kereskedők úgy próbáltak a támadók ellen védekezni, hogy az egy irányba haladó kalmárok egy csoportban utaztak és vagy fegyveres katonákkal, vagy erős szolgálkkal kísértették magukat. Más módszerrel is megpróbáltak az utakon rendet teremteni. Erre tett kísérletet Augustus császár is, amikor Sabinus lovagrendi katonatisztet azzal bízta meg, hogy számolja fel a banditizmust. Sabinus az elfogott útonállók közül a legtöbbet nyilvánosan kivégeztette. Ezzel a kegyetlen módszerrel sikerült egy év alatt a környezetében rendet teremteni, de birodalmi viszonylatban nem sikerült az út menti kalózkodat felszámolni.

* * *

A római birodalom közlekedésében különleges helyet foglal el a posta. Szervezete lehetővé tette a gyors utazást, többszöri lóváltással naponta akár kétszáz kilométert is megtehetett a hírvivő. A postaintézményt azonban nem a rómaiak találták fel, annak előzményei az ókorba nyúlnak vissza. Eleinte, amikor az emberek közötti gondolatkozás egyetlen módja a beszéd volt, a hírt nagyobb távolságra egymástól hallótávolság-

ban levő személyekből kialakított lánc segítségével juttatták el. Az ilyen távbeszélő fenntartásához ezrével kellett az embereket igénybe venni. A távolság áthidalásának fejlettebb módja volt, amikor a hírvívő ténylegesen megtette a hír küldője és a címzett közötti távolságot. Eleinte az uralkodók szolgálatában álló hírvívők teljesítették ezt a feladatot, később azonban az utak mentén állomásokat létesítettek. Az állomásra futva érkező hírvívő kezéből a váltótársa azonnal átvette a levelet és szintén futva vitte a következő állomásra, ahol ő is továbbadta. A későbbi küldöncökről, akik már lóval közlekedtek, egy görög író azt írta, hogy „semmi sem gyorsabb a világon, mint a küldöncök. Minden állomáson ló és lovas felváltatják, s útközben sem eső, sem fagy, sem hőség, sem sötétség nem akadályozza őket...”

I. Cyrus uralkodása alatt i. e. 560-ban lovasküldöncök hozták-vitték a híreket a királyi városokba, és különösen a perzsa királyok trónra lépésének gyors hírvivő adása volt a legfontosabb feladatuk. A küldönc fáradt lovát útközben bárki lovával felcserélhette. A birodalom tartományainak 127 helytartóságában minden postaállomáson egy felügyelő és egy királyi postaküldönc teljesített szolgálatot. A felügyelő a megérkezett levelek átvételével és továbbításával foglalkozott. A perzsa birodalom felbomlása után a postaintézmény Egyiptomban és a többi keleti országokban működött tovább. A posta jelentőségét a rómaiak Egyiptomban ismerték fel, és már Julius Caesar foglalkozott a római birodalomban történő megszervezésével. Tervének megvalósításában korai halála megakadályozta, de fogadott fia, Augustus amikor magához ragadta a hatalmat, lerakta a posta alapjait. Az Augustus által szervezett hírvívő szolgálatot később továbbfejlesztették és utasok szállítására is alkalmassá tették. A közutakon egymástól meghatározott távolságban állomásokat létesítettek, ahol az előfogatókat (lovakat,

öszvéreket) kicserélhették pihent állatokkal. Egymástól nagyobb távolságra étkezésre, éjjeli szállásra alkalmas házakat is építettek, ahol a hivatalos küldött megvacsorázhatott, alhatott és pihent lovakkal folytathatta útját. Az állomásokon szolgálatot teljesítő postamesterek fő feladata az volt, hogy pihent lovakat, öszvéreket bocsásson az utazók rendelkezésére. Ebben a munkában lovaszok segítettek, akik a futárokat is felsegítették a nyeregbe. Több állomáson állatorvos, kocsimester és kerékgyártó is volt, akiknek szintén a jobb kiszolgálás volt a feladatuk. Az állami posta alkalmazottainak jogában állt, hogy szükség esetén – a legnagyobb mezőgazdasági munkák idején is – öszvéreket, lovakat, sőt terhek szállítására ökröket is igénybe vegyenek. Az állami postával sokszor egész légiókat szállítottak Ázsiába, majd ismét Galliába, mert a beszedett adók, a bányák pénze vert nemesércei a légiók védelme alatt jutottak a kincstárba. Magánosok a postát csak császári menzével felmutatása alapján használhatták.

A postaintézmény fenntartására a császárok nagy gondot fordítottak, bár annak rendkívül nagy terhet jelentő költségeit a provinciák fedezték. A postaszolgálat olyan célszerűen volt megszervezve, hogy például Augustus a Kis-Ázsiából érkező tudósításokat húsz, a Pármából érkezőket öt nap alatt megkapta.

Hadrianus császár (117–138), a nagy utazó, a helyszínen tanulmányozta a gazdasági kérdéseket és a nép anyagi helyzetét. Elhatározta, hogy az állami postát átszervezi, és az állomásokat az e célra szervezett császári hivatal főfelügyelete alá vonja. Elrendelte, hogy a postaállomásokon negyven ló és szamár legyen különféle kocsikkal, a váltóállomásokon pedig ennek legalább a fele. A postajáratokat három csoportba sorolták, voltak ún. közönséges, rendkívüli (gyors) és teherszállító járatok. A postalegényeket katonai kiképzésben részesítették.

Az állomásokon állatgondozók, az állatokat a kocsihoz vezető és befogó kísérők, istálló felügyelők, szekérkészítők, javítók és karbantartók voltak. A reform ellenére a postai szolgálat terhei továbbra is a vidéki és tartományi községek lakosságát sújtották. Bár a Hadrianust követő császárok megpróbálták ezeket a terheket enyhíteni, de érdemleges javulást nem tudtak elérni. Severus császár (222–235) úgy próbálta a posta költségeit megnyugtatóan rendezni, hogy azt teljes egészében a császári kincstárra hárította át, de ezt sem neki, sem utódainak nem sikerült megvalósítani.

Az uralkodók hatalmának központosítása miatt egyre többen keresték fel hivatalos ügyeik miatt Rómát, és egyre nagyobb forgalmat bonyolított le a posta is. Az utazó hivatalnokok és a katonák az útvonalak mentén végig zsarolták a lakosságot, a talapüléseket pedig annál nagyobb mértékben terheltek a posta költségei, minél közelebb volt Rómahoz, ami végül oda vezetett, hogy a római birodalom felbomlásával megszűnt a kocsiposta intézménye is. Ezután a történelem háromezredig nem tett említést a kocsi-postákról.

* * *

A római birodalom szétesése után Európában sok kis feudális hercegség alakult, amelyek képtelenek voltak a nagy területekre kiterjedő úthálózatot fenntartani. De nem is volt rá szükség, mert a távolsági szállítás csaknem teljesen megszűnt, a forgalom még a középkor első évszázadaiban is jóformán csak a szomszédos települések között bonyolódott le. Ezekben az évszázadokban nemcsak a római úthálózat pusztult el, aminek anyagát sok helyen építkezéshez széthordták, hanem a rómaiak szellemi öröksége is jórészt veszendőbe ment. Az út és hidépítés műszaki tudománya csaknem teljesen feledésbe merült, és a közúti közlekedés

szervezettsége, rendszeressége is csak a XVIII. századtól kezdte elérni azt a színvonalat, amit már a rómaiak megvalósítottak. Az úthálózat rossz állapota azonban csak az egyik akadálya volt a közlekedésnek. További nehézséget jelentett, hogy a földbirtokosok a földterületükön átvezetett utat saját tulajdonuknak tekintették, és a közúti közlekedésből a legnagyobb hasznot igyekeztek húzni. Ilyen megfontolással fejlődött ki a középkorban a vám-, út- és kísérleti jog, a fel- és lerakási jog bonyolult rendszere. A földbirtokosoknak érdekükben állt az utak rossz állapotban tartása, mert a talajérintési jog értelmében, ha az áru leesett a teherhordó állatról, vagy a kocsi feldőlt, eltört a kereke vagy a tengelye, az egész rakomány a föld tulajdonosát illette meg. A kapzsi földbirtokosok nemcsak az út javítását mulasztották el, hanem voltak, aki nagy követet hordattak rá, vagy gödröket ásattak azért, hogy minél több baleset és nekik minél több zsákmányuk legyen. További akadályt jelentett az útkényszer. Ez azt jelentette, hogy a kereskedők csak a kijelölt útvonalon közlekedhettek még akkor is, ha sokkal rövidebb útvonalon is elérhették volna célállomásukat. Az útvonalakat úgy határozták meg, hogy a kerekedők a legtöbb vámsorompót érintsék. Ha a kereskedő elkerülte a kijelölt útvonalat vagy elkobozták az áruját, vagy fogságba vetették. De még ez sem volt elég! A vámok állandóan emelkedtek, a vámhelyek is szaporodtak és a legkülönbözőbb okok miatt egyre többet kellett fizetni. Ilyen volt például ha egy faluban megállt a kereskedő, a szállítmányért „raktárdíj” és ezzel együtt „emelődíj” kellett fizetni függetlenül attól, hogy sem raktározás sem rakodás nem történt. Mindezen túl úton-útfélen megjelentek a rablók is, akik ellen fegyveres kísérettel kellett védekezni, amit szintén meg kellett fizetni.

* * *

A német–római birodalomban a postaszolgálat létesítése *Francesco de Tassis* nevéhez fűződik. Ennek előzménye az volt, hogy Maximilian császár tartózkodási helyéül Bécsset választotta, fia, Philipp pedig Burgundiát kormányozta. Maximilian azért, hogy fiával állandó összeköttetésben legyen, küldöncöket rendszeresítet, ami nagyon költséges volt. Már azon gondolkodott, hogy megszünteti a futárszolgálatot, amikor Tassis bemutatta lovas postaküldöncökkel történő postaszolgálati tervét. Tassis Bécs és Brüsszel között olyan postaszolgálatot szándékozott indítani, amit meghatározott díj ellenében magánosok is igénybe vehetnek, és azt is felajánlotta, hogy abban az esetben, ha ő és utódai a posta tulajdonjogát megkapják, kötelezi magát arra, hogy a császári rendeleteket díjtalanul szállítja. Maximiliannak megtetszett a terv és 1516-ban Tassist kinevezte németalföldi (később spanyol) vezérpostamesternek, aki ezután Brüsszel és Franciaország, Augsburg–Bécs–Tírol–Mantua–Velence és Róma között rendszeres postaközlekedést létesített. Tassis 1517-ben fiúgyermek utód nélkül meghalt, így rangját V. Károly (1519–1556) királytól egyik rokona Tassis János kapta meg, aki ekkor Thurn és Taxis nevet vette fel. Eleinte mindenki azt hitte, hogy ez az intézmény nem fog sokáig működni, de hamar belátták, hogy mennyire szükséges és hasznos. Ulrich württembergi herceg szintén felkarolta a Taxis-féle postát és négy postaállomást rendezett be az országban, a postahivatalnokokat pedig különféle kedvezményben részesítette. Ekkor még a spanyol-brüsszeli posta hetenként egyszer közlekedett.

A postaküldöncök eleinte lóháton közlekedtek, a postakocsik csak később, Zsigmond és Mátyás király idején közlekedtek először, rendszeres postaközlekedésről pedig csak 1522 után beszélhetünk, amikor megkezdődött a postahivatalok létesítése is. 1580-tól kezdték berendezni a postákat

Kölnből Kreuznachig és Reinhausentől a majnai Frankfurtig.

1595-ben Rudolf császár és király (1576–1612) szerződést kötött a spanyol II. Fülöppel (1556–98) Magyarországra is kiterjedő új postahivatalok felállítására.

* * *

A harmincéves háború (1618–48) befejezése után szigorúan szabályozták a kocsik elé fogható lovak számát. A nemes ember négy, a grófok és hercegek hat, az uralkodó ház tagjai nyolc lovat foghattak a kocsik elé, így már messziről azt is látni lehetett, hogy milyen rangja van a kocsi tulajdonosának.

A német birodalom felbomlásának időszakában (1806) minden államnak jogában állt saját igényei, lehetőségei szerint postát berendezni, ami 290 év után a Taxis-féle posták monopolhelyzetének a végét jelentette. Az intézmény vezetői csak 1866-ban háromszáz év után mondtak le jogukról, amikor Poroszország hárommillió tallérért megvásárolta és államosította a Taxis-féle postát.

* * *

A magyar fejedelmek és vezérek hírszolgálatát lóháton közlekedő futókövetek látták el. A futóköveti tisztség apáról fiúra szállt, és a családok ezért a szolgáltatásért meghatározott földterületen gazdálkodhattak. A hírvivők vezetői a fejedelem udvarában élő szabad tisztségviselők voltak.

A futóköveteknek eleinte nem voltak lóváltó állomásaik, de útközben bárki lovát elvehették függetlenül attól, hogy háts vagy szekeret húzó ló volt. Joguk volt még a szállást adó községektől élelmet, lovat és takarmányt igényelni.

A vármegyrendszer kialakulása után a vármegyék ispánjai, továbbá az érsekségek püspökségek és apátságok alapításuk után szintén tartottak futóköveteket. A futárok vezetője a főhírnök volt, aki a vár állandó jellegű tisztjei közé tartozott.

A futókövetekről az első írott törvényt Szent László 1093. évi dekrétumainak III. könyv 14. és 28. fejezete tartalmazza:

„14. fejezet

... Ha valaki futó követektől elhagyott lovat fog el, három hétig mutogassa a templomnál vagy a sokadalomban; és ha gazdája nem kerül, adja a király szedőjének...

28. fejezet

... Futó követ egy se merje a harmadik falun túl elvinni a lovat, és sem a templomba, vagy a püspök avagy ispán udvarába igyekvő emberek, sem papok vagy egyházi személyek lovát el ne vegye, szekerökből ki ne fogja...

1. §. Különbön akármicsoda lovat talál, elviheti, hogy a király követsége hamarabb járjon.

2. §. Aki pedig a futó követet megveri, ötvenöt pénzzel, aki kantárszáron fogván viszatartóztatja tíz pengővel bünhődjék.”

* * *

Az ősi törvények szerint csak a fejedelem és a vezérek futóköveteit illette meg az a jog, hogy lovat, élelmet és szállást ingyen követeljenek, de ezzel a joggal az ispánok futókövetei is éltek, ami az udvarnál állandó panasz tárgya volt. Kálmán király a futári szolgálatot 1096-ban tartott tarcali országgyűlésen az alábbiak szerint szabályozta:

„Első könyv

36. fejezet

„Hogy a király alá minden megyében lovat adjanak. Továbbá a költségekről, mit a nádorispántól kapnak. Mikor a király vagy a herceg valamely megyébe bemegy, adjon a megye hadra való lovat alája.

1. §. Mely ha történetesen eldöglök, tizenöt pénz járjon érte a ló gazdájának; ha pedig megsérül valami módon, de nem halálosan, akkor a mondott árnak a felét adják a lóért.

2. §. Ha a végeken valami nagyobb dolognak cserdül híre, az ispán két követet négy hadra való lóval indítson a királyhoz, akik a maguk kenyerén elérkezvén, kérések meg az ő

útiköltségeket a nádorispántól, és megannyit kapjanak a visszaútra is.

3. §. Ha pedig lovaik eldöglenek avagy megsérülnek, annyi pénz járjon a lovakért, amennyit feljebb mondtunk.

4. §. De ha épen térnek vissza, egy hadjárat számba menjen útjuk.”

* * *

Két futókövetet nemcsak Kálmán király törvényében előírt esetekben küldtek őseink, hanem a hírszolgálat biztonsága érdekében minden olyan esetben, amikor fontosabb parancsról, üzenetről volt szó. A két futókövet külön-külön úton haladt, elsősorban azért, hogy ha egyiküknek baja lenne, a másik biztos célba érjen. A másik ok az volt, hogy ha a király tartózkodási helye bizonytalan volt, egyszerre két helyen keressék. Az ország kormányzásában jelentős változást eredményezett az írásbeliség elterjedése. Először III. Béla király 1181-ben rendelte el, hogy az ő jelenlétében tárgyal és eldöntött ügyeket „bizonyosságlevelekkel” erősítsék meg. Hamarosan azonban az is kiderült, hogy az írásbeliség bevezetése nem egyszerű feladat. Még a későbbi királyok is hiába erőszakolták, hogy a kancellária útján eldöntésre eléjük terjesztett ügyeket írásban adják be, nem sok eredményt értek el, mert például IV. Béla 1235-ben kiadott erre vonatkozó rendeletével szemben az 1267-iki országgyűlés kimondta, hogy a nemesek ügyei a királyi udvarnál folyamodvány nélkül intéztesse. Annyit azonban sikerült a királyoknak elérni, hogy a főbb hivatalokat vezető nemesekkel latin nyelven írásban érintkezettek. Az írásbeliség terjedésével együtt megváltozott a hírvivők szerepe is. A korábbi futókövetek helyett, akik nemcsak élőszóval vitték a rendeleteket, hanem azokat meg is magyarázták, a végrehajtásukra utasítást is adtak, már csak egyszerű levélvivőket alkalmaztak. Csak a hírszolgálat vezetői maradtak magasabb rangú tisztségviselők, akik

ezen a feladaton kívül követségi tisztseget is elláttak.

Az Árpád-házi királyok alatt a trónvillóságokat kihasználva előbb a nemesek, majd a városok és egyes falvak is igyekeztek megszabadulni a futároknak nyújtandó szállás, ételmezés és lóváltás terhe alól. A tiltakozás eredménnyel járt, mert előbb az 1222. évi, majd az 1231. évi aranybulla az egyházak és a nemesek jószágait, falvait mentesíti a király embereinek megszállása, ételmezése és lóval való ingyenes ellátási kötelezettsége alól, és több város is kapott kiváltságlevelet. (pl. 1209-ben Krakkó, 1230-ban Szatmár, 1234-ben Verőce.) Ilyen körülmények között már nem a futárok választották meg azt a helyet, ahol pihenőt tartottak, lovat váltanak anélkül, hogy fizetnének érte, hanem útközben kellett olyan helyet keresniük, amelyikre még nem terjedt ki a kiváltság. Ilyen hely pedig egyre kevesebb volt az országban, és így a futárok közlekedése egyre súlyosabb terheket rótt az udvarra. A költségek csökkentése érdekében a királyok a gyakran használt útvonalak mentén lévő városokat és községeket arra kötelezték, hogy a futárok részére ellátást és lovakat biztosítsanak anélkül, hogy azért fizetnének, és ezért ellenszolgáltatásként más kiváltságokkal és előnyökkel kárpótolják őket. Egyre ritkábban küldtek két futárt is. Az állandó útvonalak mentén szinte észrevétlenül jöttek létre a lóváltó állomások.

* * *

Mátyás király sokat utazott az országban, és a szájhagyomány szerint idősebb korában sokat szenvedett a köszvénytól. Betegsége miatt a hátsólónál és a korabeli szekereknél kényelmesebb közlekedési eszközre volt szüksége. Ez volt oka annak, hogy Kocs község szekérszerkesztőivel saját utasításai alapján kényelmes, új típusú szekeret készíttetett. A kocsi szekér (azaz a *kocsi*) egyre nagyobb teret hódított meg és átalakította a korabeli utazásokat is.

A kocsi elé három lovat fogtak egymás mellé, és eleinte lóváltás nélkül nagyobb pihenőkkel, később a meglevő lóváltó állomásokkal felszerelt útvonalon éjjel-nappal közlekedtek.

A kocsi belsejében szíjakra felfüggesztett, vesszőből font kosár volt. A hátsó ülésen két személy, velük szemben, a kocsisnak háttal egy személy ülhetett. A kocsi minden utas részére báránybőrből készült, pehellyel töltött hosszú párna volt. Esős időben ponyvát tettek a kocsi fölé.

1485-ben, amikor Mátyás király Budáról Bécsbe helyezte át székhelyét, kocsi-postát rendszeresített a két város között. A posta állomásai Buda, Barok, Kocs, Győr, Ovár, Bruck és Bécs voltak. A lovakat minden állomáson abrakoltatták, és csak Győrben váltották őket. Később ezt úgy módosították, hogy nyáron egyszer, télen kétszer volt lóváltás. Kétségtelen, hogy a XV. és XVI. században a budai-bécsi kocsi-posta Európa leggyorsabb (egy nap és egy éjjel tette meg az utat) és legkényelmesebb közlekedési lehetősége volt. Az utazó ételt, italt, ruhát, sőt még ágyneműt is vihetett magával. Itt találkozunk először a hálókocsi őseivel.

Mátyás király a bécsi úton kívül az ország más főútvonalain is létesített kocsi-postát, de halála után azok sorra megszűntek.

A mohácsi vész után 1526. november 10-én a székesfehérvári országgyűlés Szapolyai Jánost, december 16-án a pozsonyi országgyűlés Habsburg Ferdinándot választotta magyar királlyá, akitől azt remélték, hogy német segítséggel megvédi a töröktől az országot. I. Ferdinánd jól ismerte az Ausztriában rendszeresen közlekedő postaintézmény szolgáltatásait, ezért 1527-ben Taxis Mátyást, Taxis Antal fiát azzal bízta meg, hogy Bécsből Budáig szervezzen postavonalat. Taxis ezt a vonalat tíz állomással és osztrák postamesterekkel hamarosan megnyitotta, de a postamesterek havi 12 forint fizetését sem az osztrák, sem a magyar

kincstár nem akarta kifizetni, mert az osztrák kincstár magyar, a magyar kincstár idegen tisztviselőknek tekintette őket. Végül 1531-ben a király parancsára az udvari postamestertől kapták meg a fizetésüket. Ez az állandónak tekintett posta azonban hamarosan hadi jelleget öltött, mert a rendek nagyobb része Szapolyai Jánost ismerte el királynak, és aki ellen Ferdinánd 1527-28-ban még szerencsével vívott háborút, de 1529-ben Szapolyai János Szulejmán szultán segítségével elfoglalta Budát és Esztergomig nyomult előre.

A törökök elől a postamesterek is elmenekültek. A Ferdinánd birtokában maradt ország rész fővárosa Pozsony lett, és 1530-ban az udvari postamester Bécs és Pozsony között újból a rendszeres postajáratot.

A törökök visszavonulása után a két királyi háborúja döntő győzelem nélkül folyt 1538-ig, a váradi béke megkötéséig, amely az országot a tényleges birtoklás alapján osztotta fel. A békekötés után a hadiposta is megszűnt.

A magyarországi folytonos háborúk és a Ferdinánd uralma alatt álló magyar terület folytonos változása miatt a Taxis család lemondott az egyre inkább hadi jellegű postavonalakról. 1558. október 1-től a bécs-komáromi és pozsony-kassai csak adminisztrálásra adták át Paar Péter pozsonyi postamesternek, akivel szemben a főpostamesteri jogot sem gyakorolták.

1560-ban Taxis Kristóf bécsi udvari főpostamesteri tisztségéről végleg, formailag is megvált, és így az összes magyarországi postavonalak kikerültek a Taxis-család igazgatása alól.

Amikor Paar Péter átvette a felső-magyarországi és a dunai fővonal vezetését, az országban a hírszolgálat négyféle vezetés alatt állt:

1. a pozsonyi postamester igazgatta a pozsony-kassai és bécs-komáromi postavonalakat,

2. a bécsi főpostamester vezetése alatt álló bécs-nagykanizsai, bécs-körmentői és marburg-szigetvári postavonalak,

3. az erdélyi fejedelem igazgatása alatt álló erdélyi futárintézmény,

4. a török basák kormányzása alatt álló területeken működő lovas hírvivők.

A Paar Péter igazgatása alatt álló területeken éppenúgy, mint a dunántúli postáknál az 1535-ben hatályba lépett Postordnung (Postai Rendtartás) írta elő a postaközlekedés és kezelés rendjét. A rendtartás szerint a posta élén az udvari postamester állt, az egyes állomások postamesterei az udvari postamester, Magyarországon Paar Péter pozsonyi postamester felügyelete alatt álltak. A postamester feladata volt, hogy ügyes, jámbor és őszinte postalegényeket alkalmazzon. A postalegények a császár színeinek megfelelő ruhát viseltek és a császár címerét hordták. A postalegényeknek mindig indulásra készen kellett állni, és postacédulával (óralevéllal) indították őket. A leveleket állomásonként külön-külön viaszvásznonba csomagolták, vagy zsákba tették, amit postacsomagoknak (ma levélzárlatnak) neveztek. Ezeket a csomagokat a postamester saját pecsétlenyomójával lepecsételte, hogy útközben fel ne bontsák. A postalegények csak nappal közlekedtek. Nyáron naponta legalább hét, télen hat mérföldet kellett lóháton megtenniük. (1 mérföld = 7,5 km.)

Kétféle postamenet volt: az egyik az „ordinaria”, amely meghatározott útvonalon, előírt menetrend szerint közlekedett, másik a „staféta”, ami sürgős levéllel alkalmasszerűen indult. Az ordinária menetben a postalegények mindig a két egymás mellett lévő postaállomás közötti út felénél találkoztak, ott kicserélték küldeményeiket és visszatértek a kiinduló állomásukra. Útközben a postacsomagot nem bonthatták fel, bárki kérte azt. A postamester az elindulás és visszatérés napját és óráját a postacédulára pontosan feljegyezte. A lovas futárok rendes

postajáratban hetente kétszer közlekedtek. A posta főútvonalából kiágazó helyekre szóló leveleket csak a rendeltetési helyhez legközelebb lévő postaállomásig szállították, innen már a postamester gyalogos vagy lovas postalegénnyel küldte tovább. Arra is volt lehetőség, hogy a feladó saját futárral, de postalovak igénybevételével, éjjel-nappal, váltott lovakkal küldje levelét.

* * *

Utasokat a posta eleinte csak lóháton szállított, később azonban lehetőség nyílt állomástól állomásig kocsival történő személyszállításra is. Az utas az állomáson vagy saját, vagy a postamester kocsija elé postalovat kapott egy postalegénnyel, aki a kocsis volt és kezelte a kitérésre felszólító postakürtöt. Ennek az utazásnak az volt a hátránya, hogy az utas soha nem tudta, hogy a következő állomáson lesz-e szabad ló, mikor folytathatja útját és mikor ér célállomására. Ilyen körülmények között a postamesternek is nagyon örültek 1749-ben Mária Terézia azon rendeletének, amelyben előírta, hogy a postaigazgatás az utasok, a csomagok és a pénzküldemények szállítására egy évi próbaidőre Bécs és Brünn között postai gyorskocsi (delizsánsz) közlekedést rendezzen be. A Lilien báró indítványára elrendelt új közlekedési eszköz hamarosan olyan népszerű lett, hogy még abban az évben Prága-Bécs és Bécs-Linz között, hazánkat érintően 1750-ben Bécs-Buda-Temesvár-Nagyszében útvonalon, 1752-ben pedig Bécs-Buda és Bécs-Pozsony között is beindították a járatokat. A posta delizsánsza Bécs és Pozsony között naponta, Bécs és Buda között hetenként egyszer közlekedett. Utóbbi viszonylatban eleinte hétfőn reggel 8 órakor indult Bécsből és szerdán délelőtt érkezett Budára, innen vasárnap reggel 8 órakor indult vissza és kedden délelőtt érkezett Bécsbe. (1. ábra)

Az intézmény fejlődését Mária Terézia 1750. augusztus 5-én kiadott pátensével

úgy biztosította, hogy elrendelte: minden pénzküldemény és minden 20 bécsi fontig terjedő súlyú árucsomagot olyan helyek között, ahol delizsánsz közlekedik, kizárólag postakocsival szállíthatnak, az ez ellen vétők pedig pénzbírságot fizetnek. Magyarországon 1820-ban már minden fontosabb országúton közlekedett delizsánsz.

1823-ban lovag *Ottenfeld Miksa*, a bécsi kocsiposták igazgatója azt javasolta, hogy a nehéz delizsánszok mellett a főbb útvonalakon öt utas szállítására alkalmas könnyű szerkezetű gyorskocsikat nemcsak nappal, hanem éjjel is váltott lovakkal közlekedtesenek.

Milyen lehetett akkor Európában postakocsin utazni? A korabeli Vasárnapi Újság a spanyol viszonyokat így mutatta be:

„Az utas kénytelen bevárni, míg annyi útitárs akad, amennyit a rendőrileg megállapított szabályzat megkíván, hogy a postakocsi útnak indulhasson. Ha a postakocsi megtelt a kívánt számú s mindenféle állású s rangú utasokkal, akkor közéje ékelheted magadat mindenféle útitársakon kívül mindenféle bőrdöknök, ágyneműnek kutyáknak, töltött puskáknak s pisztolyoknak, ládáknak,



1. ábra. A KOCSIPOSTA UTOLSÓ ÁLLOMÁSA BUDÁN A GYORSKOCSI ÉS ISKOLA UTCA SARKÁN VOLT

élestarisznyáknak és zsákoknak, elszánva magadat, hogy meg se moccansz a legközelebbi állomásig. A város rossz kövezetén végigdöcögve, jobbra-balra inog a néha emeletes jármű, mindig azzal fenyegetve, hogy az utca egyik vagy másik falának nekitámaszkodik. S a bajban éppen az a vigasztalás: az utca oly szűk, hogy a kocsi föl nem dülhet benne.

Végre sok zakkanókon keresztül kijut a kocsi a városból. Kiér a szabadba s a mayoral (kocsis) káromkodásai között – megáll. A vörös, sárga, kék vagy fekete hámmal felszerszámozott tíz vagy tizenkét öszvért most fogják tulajdonképpen a kocsi elé, megrakván őket gondosan messze hangzó csengőkkel. S itt történik aztán, hogy még egy egész sereg új útitárs rohanja meg a kocsit, – lévén azon még olyan fölfedezetlen utazóhelyek, melyekről semmit sem tud a policáj, csak a kocsisok és a kocsizezetők ismerik. Azokat aztán megszállja a hívatlan raj, mit sem törődve vele, hogy azok az utasok, akik azt hitték, hogy immár az egész kocsit kibérelték, elférnek-e tőlük valahogyan. Kivált a kocsi tetőzete az, melyet bevesznek ostrommal. Ott aztán fekvé, ülve lábaikat lelógatva elférnek az új pasasérok a képzelhető legkisebb helyen, s ki se mozdítja belőle semmi hatalom, ha csak a fölfordulás nem.

A tele kocsi a postaháztól elindulás óta nem lett ugyan nagyobb, de a közönsége útközben annyira szaporodott, mint útközben volt s most megindult nagy nehezen.

Nyárközép van. Az országút egy lábnyira apró, sárga süppedő homokkal van beborítva, mely szépen egyenesre takarja el az alatta rejtőző kátyúkat és zakkanókat. Az öszvérek patái alól sűrű porfellegek emelkednek elő, olyatén fátyolt húzva föl az utasok szemé elé, hogy az első néhány pár öszvért eltakarja előlük, s a kocsi hol jobb, hol baloldali kerekeivel zökken a homok alatti mélyedésbe. A szegény utas görcsösen kapaszkodik ülésébe, noha tudja, hogy ez

a műtét nem fogja őt megmenteni a fölfordulás műtététől. A kocsi ingadozása és himbálása oly borzasztó, hogy az ember mindenre inkább gondol, mint arra, hogy a szép természetet, kilátást, vidéket élvezze. De a tíz öszvér csak halad tovább, vonszolva maga után a négykerekű sárga építményt, nem törődve vele, ha ízzé-porrá is török mögöttük. S mi a köszönet, hogy ily lelkiismeretesen járnak el? Az, hogy a mayoral, aki fönn ül, félig állva a bakon, ügyesen kezelt rettentő hosszú ostorával a füle közé cserdít, hol az egyiknek, hol a másiknak.

Az előfogat mellett lovon nyargaló „zugal”, egy erős, tagbaszakadt fiatal fickó, az ostort fogja meg és a nyelével üt a szegény állat hátára, vékonyára, fejére, ahol éppen éri, – bizony nem igen válogatja. Ha az ostornyél sem használ, akkor köveket szed fel az útfélről, s azokat vágja a nyomorult párákhoz, úgy biztatja, illendő káromkodások kíséretében.

Ha a postakocsi valamely falun megy keresztül, akkor a falunak reményteljes egész ifjúsága előcsődül, s botokkal, furkókkal, kövekkel rohanja meg az öszvéreket, s úgy kíséri nagy örömradiállal jó fél óra hosszáig. Így hát galoppban hempereg a kocsi odább. De ha még ennyi jó indító erő sem használ, ott van még egy kitűnő rugó, a „delantero”, aki előtte lovagol a kocsinak s nincsen egyéb gondja, mint az első pár öszvért szemmel tartani s azt hol csitítani, hol gyorsabb ügetésre biztatni, már a maga módja szerint.

Ezeknek az állatoknak a kitartása csodálatra érdemes. Más tisztességes vontató állatoknak ily bánásmód alatt össze kellene roskadni. Hanem az is igaz, hogy az előfogatot minden állomáson újjal cserélik föl, nem úgy, mint kegyetlen kísérőit, kik két-háromnap ilyen utat tesznek meg porban, égető hőségben, folytonos izgatottságban, szüntelen mozgásban, – egy darab kenyérhéj s néhány korty víz mellett. Nem úgy van ott, mint nálunk, ahol busásan kijárja a borralaló.

Itt, ha kap is a kocsis vagy a kocsi bármely kísérője egyik – másik utastól valamit, nem issza meg, hanem viszi haza a feleségének, gyermekeinek.”

Hasonló utazási körülményeken akart változtatni Ottenfeld, akit az udvari kamara először kinevetett, majd megengedte neki, hogy saját költségén közlekedtesen egy kísérleti kocsit. A siker a vártnál sokkal nagyobb volt, ezért hamarosan az összes személyszállító járatot az új közlekedési eszközzel váltották fel. A forgalom hamarosan olyan mértékben megnövekedett, hogy a rendelkezésre álló eszközökkel már egyre nehezebben lehetett lebonyolítani. A postaállomásokon a szükséges lómenyiség elhelyezése, tartása, szintén egyre nehezebben volt megoldható. Ezekben az években kezdődött meg Európában a vasútépítés, és a vasút a legfontosabb útvonalakon hamarosan átvette a személy és áru fuvarozást.

* * *

A közutakon a postakocsikon kívül Európa-szerte egyre több viszonylatban megjelentek a vállalkozók által közlekedtetett személyszállító kocsik, hazánkban a bérelhető könnyű parasztszekér is, és előbb-utóbb ezek közlekedését is szabályozni kellett. A postakocsik közlekedésének módját, igénybevételének lehetőségét, az utazásban részt vevő személyek magatartását már korábban körültekintően szabályozták. (2. ábra)

A postakocsi lovait a postalegény hajtotta, akit hajtókönyvvel és óralevéllal láttak el az útközbeni késedelmek, esetleges károk utólagos ellenőrizhetősége céljából. A postalegényért a postamester felelősséget vállalt. A kocsi posta fontos eszköze volt a postakürt, aminek a hangjára minden járműnek az út szélére kellett húzódnia, vagy félreállni,

hogy a posta akadálytalanul haladhasson célállomása felé. A postakürtöt kizárólag a posta használhatta, a jogtalan használókat súlyosan megbüntették. A posta vezetősége közel harminc pontból álló szabályzatban írta elő a postakürt használatát. A szabályzat szerint hat hónap alatt nyolc kürtjelet kellett megtanulni. (3. és 4. ábra) Ha valaki ezen időn belül a kürtjelet nem tanulta meg, az igazgatóság döntött a legény megtartásáról vagy elbocsátásáról. A szabályzat egyik pontja szerint az a postakocsis, aki a „postakürtjelek fűvásában hanyagnak találhatik, vagyis hamis jeleket fűj, 18 kr. pénzbírságban marasztaltatik el; ismételt esetben e bírság háromszorosára emeltetik”. Ugyanilyen bírsággal sújtották azt a postakocsist is, aki „városokon és népes helyeken” ostorpatogatással hajtott keresztül. A kocsi postai rendtartás pontosan meghatározta az elvesszes, a csonkítás és a sérülés fogalmát is. A személyszállítással kapcsolatban többek között előírták, „olyan beteg egyéneknek, kiknek állapota a többi utas terhére válhatnék a kocsi postával való utazás meg nem engedteik... Kivéve, ha valamely családhoz tartoznak, mely a kocsi minden helyéért az egész vonalra a tarifaszertű illetéket megfizeti... Vakoknak az utazás csak vezetővel engedteik meg.” Aki útközben betegedett meg az utazást meg kellett szakítania. Kutját a kocsi vinni nem volt szabad, a dohányzás



2. ábra. KORSZERŰ POSTAKOCSI A 19. SZÁZAD KÖZEPÉN

pedig csak „jól elzárt” pipából a többi utas belegegyezése esetén volt megengedett.

A postavezető altiszteknek, postakocsisoknak és más, a postaintézménynél alkalmazott szolgálknak szigorúan előírták, hogy az utasokkal szemben előzékenyen, szerényen és tisztességesen viselkedjenek, de ugyanezt az utasoktól is elvárták a posta alkalma-

zottaival szemben. A postaintézet igyekezett a szolgálatot minél jobban ellátni, de a közbiztonság ezt nem mindig tette lehetővé. Kiépítetlen utak hiányában a pusztákon, elhagyott vidéken haladó, kerékagyig sárba süllyedt postakocsit könnyűszerrel kirabol-
ták az ott ismerős útonálló, betyárok. Az utasok el sem tudtak menekülni, kísérőkkel

pedig könnyen elbántak a támadók. Ilyen okok miatt látott napvilágot 1859. november 2-án a 6223. sz. miniszteri rendelet, amiben többek között előírták, hogy „a postaigazgatóságoknak a különféle postajáratokkal szállított küldemények biztonságára ügyelni kell; ha tudomására jutnak vagy ha följelentik, hogy veszély van, a megfelelő intézkedéseket meg kell tenniük, ha az utakon rablótámadásoktól lehet tartani, minden késedelem nélkül és a megfelelő módon kell a közlekedés érdekében a szükséges lépéseket megtenni.”

Ennek ellenére a korabeli adatok szerint 1868-ban csak Szeged környékén hét postarablás történt, és ezek során három postakocsis és két kísérő veszítette életét. Magyarország területén 1874 és 1881 között 75 postakocsit raboltak ki és az áldozatul esett postalegények és kísérők száma megközelítette az ötvenet.

A postakocsisok teendőit szolgálati könyvben írták elő, ami többek között az alábbi volt:

A posta kürtjelei. (Haydintól.)

minden hivatalos posta. (Levél- és kocsiposta.)

külön menet. (Magán utas szállítására.)

külön posta. (Extra posta. Utasszállítás levélpóstával.)

futárszerű szállítás. (Hivatalos hírnökök, vagy kétszeres díjat fizető magán utasok, kik hírnökök módjára utaznak.)

117

3-4. ábra. A NYOLC KÜRTJELET FÉL ÉV ALATT KELLETT MEGTANULNI

sürgöny. (Estaffeta, külön futárral küldött levél)

lovak száma. (Kocsipostánál.)

szekerek száma. (Kocsipostánál, ha az utasok egy szekéren nem tértek el.)

postakocsis hívása. (Útközben vészjel is, melyre minden postás segítségére siet.)

• a postakürtjeleket ismerni és helyesen alkalmazni kell;

• a lovakat a kocsis a bakról hajtja... Nem szabad a lovak hajtását az utasoknak vagy azok cselédségének átengedni;

• a postakocsisnak mindig, de főként éjjel a legnagyobb elővigyázattal kell hajtani... Az út megrövidítéséért nem szabad mellékútra térnie... Lehetőleg az út közepén kell hajtania...

• zivataros időben lassan kell haladni, szükség esetén pedig megállva be kell várni annak elvonulását...

• a posta előtt minden kocsisnak ki kell térnie, a kitérésre a postakocsisnak a postakürttel jelt kell adnia,

• ha a postakocsis útközben gyanús egyéneket, vagy gyanút keltő jelenséget vesz

észre, ezt a postaaltisztnak, illetőleg az utasoknak jelenteni tartozik, s azután ezek utasításaihoz kell alkalmazkodnia. Ha ellenben egyedül van, lélekjelenlétet kell tanúsítania, s ügyesen a veszélyből kisiklania és a tapasztalatokat a legközelebbi előjáróságnak s postaállomásnak jelenteni kell,

• a postakocsisnak az út, a karfák és a hidak állapotára is ügyelnie és az észrevett hiányokat a legközelebbi állomáson jelenteni kell;

• ha a postakocsist útközben valamely akadály gátolná előrehaladásában, vagy a rábízott küldeményeket veszély fenyegetné, kötelessége a legközelebbi községi előjáróságnál segílyt keresni;

• a levélpostának és stafétának kocsin való szállítása alkalmával a postakocsisnak a kocsira utast felvenni szigorúan tiltva van, az ez ellen cselekvő postakocsis 1-5 frt. bírsággal, ismétlődő esetben 1-3 napig tartó börtönnel és

a körülmények szerint a szolgálatból való elbocsátással büntetettik;

• a postakocsis egy félórát tartozik az utasra várakozni, ha azonban tovább kell egy félóránál az adott első jel után várakoznia, az utas minden fél óráért az egész fogatért járó hajtó és ostopéznének $\frac{1}{4}$ részét tartozik a várakozásért megfizetni.

A kísérő postaaltisztek munkaköri teendőit is előírták, ami többek között az alábbi volt:

• legfontosabb feladata a postaaltisztnak a reá bízott küldemények fölött az átvétel pillanatától az átadásig való leg gondosabb és szakadatlan őrködés... Rendkívüli, ezen utasításban nem foglalt, előre nem látott esetekben tájékozottságot, körültekintést és eltökéltséget kell tanúsítania;

• minden postaaltiszt még a következő szerekkel láttatik el:

Egy karddal és egy pár pisztollyal, védőfegyverül rablótámadások esetére. A fegyvert útrakeléskor tartozik jól megvizsgálni és a pisztolyokat minden hóban újonnan megtölteni, mely célra az altiszt évenként 2 frt. 10 kr. töltényátalányt kap. A fegyvereket a kocsiban az ülés mellet úgy kell elhelyezni, hogy azok kéznél legyenek, hogy gyorsan használhassa;

• a postaaltisztnek a kocsi első, nyitott részében bal oldalon kell helyet foglalnia, ha a kocsi postához katonai fedezet rendeltek, a kísérőül kirendelt katona a postaaltiszt mellett kap helyet, kivéve, ha más intézkedés nem történt volna;

• a postának minden más szembejövő vagy előtte haladó jármű a postakürttel adandó jelre kitérni tartozik... Könnyű jármű azon nyomot, amelyen a posta halad, egészen elhagyni köteles. Ha valamely jármű ezen intézkedésnek nem tenne eleget, sem a postakocsinak, sem a postaaltisztnek nem szabad verekedésbe vagy veszekedésbe keveredni, hanem az illető fuvaros nevét, lakását az útkaparóktól, rendőröktől stb. vagy másképpen meg kell tudni és a legközelebbi postahivatalnál följelenteni, hogy a kitérni nem akaró ellen az illető politikai hatóságnál a szabályszerű eljárás megindíttassék;

• ha a kocsi postát az úton rablók támadják meg, a postaaltisztnek szükség esetén fegyverrel kell használnia, ezt azonban csak ellenfegyverül szabad igénybe vennie. Ha a kirablás valóban megtörténik erről az altisztnek legelőször a legközelebbi rendőrséget kell a rablók üldözése végett értesítenie, valamint a legközelebbi községi előljárogánál kell jelentést tennie, nemkülönben a legelső postaállomást kell értesítenie. Ha ez további veszély nélkül nem történhetik, a postaaltisztnek a kirabolt kocsinál a tett helyén kell maradnia, hogy a nyomozások és tényálladékok fölvetelénél jelen lehessen...

A közutak építésével, fenntartásával, műtárgyaival és a rajtuk közlekedő járművekkel kapcsolatban 1888-ban jelent meg A. Debaue *A közutak* című könyve. A könyvben megtalálható az 1851. május 30-i törvény végrehajtása tárgyában az úttrendőrségről és a nyilvános személyszállításról 1882. augusztus 10-én kiadott szabályrendelet is:

(Kivonat)

1. CÍM

Minden kocsira érvényes rendeletek

1. cikk – A kocsitengely 2.5 méternél nem lehet hosszabb...

2. cikk – Különösen tiltva van a púposfejű abroncsszegek használata...

3. cikk – A befogott lovak száma:

1. A teherkocsiknál, ha az két kerekű, legfeljebb 5, a négykerekűeknél 8 lehet...

2. A kétkerekű személyszállító kocsiba 3, a négykerekűbe 6 lónál több nem fogható be.

4. cikk – Tetemes súlyú tárgyak szállítása alkalmával a mérnök vagy útbiztos javaslatára az illető megyefőnök kivételesen nagyobb számú fogatokat is engedélyezhet...

5. cikk – Kivételesen meredek, vagy szokatlan hosszú kapaszkodók esetén a harmadik cikk határozatai nem érvényesek...

6. cikk – A lovak számát meghatározó szabályok havas, ónos, síkos időtartamára nem érvényesek.

7. cikk – A közmunka miniszter kijelöli azokat a megyéket, amelyekben a hóolvadás idején az állami és a megyei közutakon felállított sorompók zárásával a forgalom megállítható... A sorompók zárását és nyitását a kerület mérnökének és útbiztosának jelentése alapján a kerület előljárogója rendeli el, a rendeletet a községhezán kifüggesztik és kihirdetik... Hóolvadásos, lágy időben a sorompók zárásakor is közlekedhetnek:

1. A gyors málha-kocsik,

2. A rugós, de nyilvános személyszállítással nem foglalkozó utazó kocsik,

3. Az üres kocsik,

4. Kövezeteken a terhes kocsik is, de ha kétkerekűek, csakis egylovas fogattal, a négykerekűek csak kettősfogattal.

5. Kavics műutakon terhes kocsik is, de két kerékkel csakis kettős, négy kerékkel csakis hármass fogatban.

8. cikk – Függő hidakon való átkelésnél lépésben kell hajtani; a kocsisok vagy fuvarosok tartsák a gyeplőt vagy a kantárt, míg a kalauzok és a postalegények maradjanak a helyükön ülve... Az olyan kocsinak, melybe öt lónál több van befogva, nem szabad a híd padlózatára már rálépni, ha azon már van olyan kocsi, amelybe öt lónál több van befogva...

9. cikk – Más kocsik közeledtével a fuvarosok és kocsisok jobbra tartoznak hajtani akként, hogy a műútnak legalább a felét szabadon hagyják...

10. cikk – Tilos bármely befogott kocsinak a nyilvános utakon ok nélkül hosszabb ideig megállni, vagy bármely fogat nélküli kocsit azon hagyni.

2. Cím

A nem személyszállító kocsikra vonatkozó rendeletek.

11. cikk – A kocsikat 2,5 méternél szélesebben megrakni nem lehet. Nagy terjedelmű tárgyak szállításánál a megyefőnök engedélyét ki kell kérni... A mezőgazdasági kocsik a majorból a földekre, vagy innen a majorba, piaci vásárookra a termények hordása esetén a terhelés módjára vonatkozó szabályok alól ki vannak véve...

12. cikk – A lovak szerszáma vagy más igavonó barmok járma a körmük legkülső szélétől mérve 90 centiméternél szélesebbre ne álljon ki...

13. cikk – Ha egymás után több kocsi halad, azokat csapatokba kell osztani, a négykerekű egylovasokat legfeljebb négyenként, a kétkerekű egylovasokat legfeljebb hármanként s ha egyenként mindegyikbe egynél több ló van befogva, úgy legfeljebb kettesével

menjenek egymás után. Az egyes csapatok között 50 méternél kisebb köz ne legyen.

14. cikk – A fuvarosok és csapatvezetők a lovakat vagy igavonó barmaikat ne hagyják magukra, és helyükről, ahonnt a fogatokat kormányozzák, soha ne távozzanak el. Egy vezetőnek négynél több egylovas négykerekű kocsit kormányozni nem szabad, szintűgy háromnál több egylovas kétkerekű sem. Ha a kocsiba több mint egy ló van befogva, akkor mindegyik kocsinak külön vezetője legyen...

15. cikk – Az egyes kocsik úgy mint a kocsi-vonatok, éjnek idején csakis a vonat elejére kifüggesztett és meggyújtott lámpással közlekedhetnek...

16. cikk – A nem személyszállítással foglalkozó kocsitulajdonosoknak szekereik bal oldalán fémtáblácskát kell kiszögelni, amelyen 5 milliméteres betűkkel ki kell írni a tulajdonos nevét, foglalkozását és a község, kerület, megye nevét. A táblát tisztán, olvashatóan kell tartani...

Ez alól kivételt képeznek:

1. Az utazó, de nyilvános személyszállítást nem űző magánkocsik,

2. A postaigazgatás málha- és egyéb kocsijai,

3. A hadügyhöz és tengerészethez tartozó tüzérszekerek, taligák és társzekerek...

4. A földműveléshez használt kocsik a majorok és a földek között való közlekedés esetén...

3. Cím

A személyszállító nyilvános kocsikra vonatkozó rendelkezések.

17. cikk – A rendes menetben közlekedő nyilvános kocsik vállalkozói bejelentik telepük helyét, valamint a helyet, ahova közlekednek, a rendes állóhelyet, az indulás és az érkezés napját, óráját. Bárminő változás új bejelentés kötelezettsége alá esik...

18. cikk – A bejelentés után a főnök vagy helyettese azonnal intézkedik a kocsi

megvizsgálása iránt... A vizsgálat célja annak megállapítása, hogy a 19-29 cikkekben előírtakkal általában megegyeznek-e, nincse olyan szerkezeti hiba, ami balesetet okozhat... A vizsgálat bármikor megismételhető...

19. cikk – z engedélyirat bélyegilleték alá esik...

20. cikk – A nyilvános kocsik nyomszélessége legalább 1,65 méterben állapítatik meg a kerék talpának közepéig mérve...

21. cikk – A közhasználatra szánt négykerekű kocsik tengelyeinek távolsága egymástól legalább a kocsikas felső hosszának felét tegye, 1,55 méternél azonban csekélyebb nem lehet...

22. cikk – A közhasználatra szánt kocsik magassága az alaptól egész a rakomány legfelső éléig számítva a négykerekű kocsiknál legfeljebb három méter, a kétkerekű kocsiknál 2,6 méter lehet... A magasságot mindenkor a kocsik közepén a kocsik hosszában a rakomány tetejére fektetett öntöttvas szorító rúd határozza meg... A kocsitakaró ponyvának sem a rakoncákat sem a szorító rudat eltakarni nem szabad. Tiltva van bárminő tárgyat a kocsik tetején elhelyezni...

23. cikk – A társas-kocsik a következő feltételeknek feleljenek meg:

– egy-egy ülőhely közészélessége 0,48 méter,

– az ülőpadok szélessége 0,45 méter,

– a padok köze 0,45 méter,

– a belső hátsó ülés és a kocsik eleje közötti tér 0,35 méter,

– a belső fedélmagasság a kocsik fenekétől számítva 1,4 méter,

– az ülések magassága vánkossal együtt 0,4 méter.

A nem messzebb, mint 20 kilométerre közlekedő kocsiknál akkor, ha a padon egy sorban több mint három személynek van helye, az egy-egy ülőhely közészélessége 0,4 méterre megszőkíthető.

24. cikk – A tetőn ülőpad is elhelyezhető a kalauz és még két utas részére, vagy ha

a kalauznak is van helye a kocsik ülésén, akkor három utas is elhelyezhető a tetőülésen. Ez a felső ülés vánkossal együtt 0,3 méternél magasabb nem lehet, csakis lehajtható fedéllel látható el. A tetőülésen poggyászt elhelyezni nem lehet.

25. cikk – A társaskocsi első szakasza mindkét oldalon ajtóval legyen ellátva, a hátulsó szakaszon csak egyetlen hátulnyíló ajtó legyen. Mindegyik ajtó hágcsóval legyen felszerelve.

26. cikk – A tengelyek jó minőségű kovacsoltvasból legyenek...

27. cikk – A társaskocsik hátulsó kereke fékszerkezettel legyen ellátva akként, hogy azt a kalauz ülőhelyéről igazítani lehessen. Ezen kívül legyen féksaru és féklánc rajta, amit a kalauz minden meredek lejtőnél beigazítani köteles. Egyenletes rónavidéken ennek a készüléknek a használatától a megyfőnök felmentést adhat.

28. cikk – Éjjel a társaskocsik elejére a jobb oldalon meggyújtott fényverő lámpást kell kifüggeszteni.

29. cikk – A kocsik külső oldalán szembeötlő helyen az adófelügyelőség bélyegén kívül a vállalkozó neve, lakása és a szakasz ülőhelyeinek száma alkalmazandó.

30. cikk – A szakaszok belsejében ki legyen írva:

1. az ülőhelyek sorszámát,

2. az ülőhelynek az induló állomástól a végpontig kivetett ára.

A kocsizszakaszokba a vállalkozó több utast nem szoríthat be, mint amennyi az ott kifüggesztett tábla meg van állapítva.

31. cikk – A vállalkozó a polgármestertől láttamozott számozott lajstromba bejegyzni a szállított utasok neveit, szintűgy a szállítás végett rábizott csomagokat és poggyászt is. Erről a lajstromról útlevel gyanánt másolatot ad a kalauznak, s minden egyes utasnak ülőhelye számának megjelölésével szelvényt szolgáltat ki.

32. cikk – A kalauzok útközben sem utast

sem pedig málhát nem vehetnek föl kocsijukra anélkül, hogy azt bejegyezzék az induláskor nekik kiadott menetlevélbe.

33. cikk – Ha az ily közhasználatra szánt kocsikba csak két sor ló van befogva, akkor azok vezetésére egy kocsis is elégséges, aki vagy a nyeregből vagy a bakról hajt. Ha azonban a fogat több mint két sor lóból áll, akkor egy kocsis üljön a nyeregbe, míg a másik a bakon foglaljon helyet.

34. cikk – A kocsisok helyüket a nyeregen vagy a bakon semmi szín alatt el nem hagyhatják. Kötelességük szem előtt tartani a városokon való keresztülhajtáskor az utcai közlekedésre vonatkozó rendőri szabályokat.

Megálláskor, ha csak azonnal ki nem fognak, egy és ugyanazon időben a kocsis és a kalauz az ő helyeikről nem szállhatnak le. A kalauz mielőtt helyét elfoglalná, meggyőződést tartozik szerezni, vajon a kocsiajtók jól be vannak-e csukva.

35. cikk – Ha valamely fuvaros vagy kocsis az ily közhasználatra szánt kocsik részére kitéréskor nem hagyná a közút felét szabadon, a kalauz vagy a kocsis ilyenmű panaszát a legközelebbi rendőrhivatalnál tegye meg, megnevezve a kocsis oldalán kifüggesztett táblácska nyomán a kihágó fuvaros nevét...

36. cikk – A postaigazgatóság által indított gyorskocsik kivételével az ily közhasználatra szánt kocsik vállalkozói Párizsban a rendőrfőnöknél, a megyékben pedig a főnököknél vagy a helyetteseiknél jelentik be azokat a helyeket, hol lóváltó állomásokat rendeznek be, szintűgy bejelentik az állomások vezetőinek nevét is...

37. cikk – Az ily lóváltó állomások vezetői vagy arra kirendelt emberei az érkezéskor vagy induláskor minden egyes kocsinál jelen tartoznak lenni, ezzel biztosítékot nyújtanak az iránt, hogy a kocsisok nincsenek ittas állapotban, amiért különben ők felelősek...

38. cikk – Kocsisul nem alkalmazható az olyan egyén, ki még nincs legalább 16 éves,

és akinek nincs a község polgármesterétől, ahova való, könyvecskéje, mely eddigi jó magaviseletéről, erkölcséről és azon szolgálatra való képességéről szól, amit gyakorolni akar.

39. cikk – Az induló-, érkező- és lóváltó állomásokon számozott és polgármestertől láttamozott panaszkönyv van kitéve, melybe az utasok a kalauzok és a kocsisok elleni panaszukat bejegyzik. A Panaszkönyvet az utasoknak a hivatal előjárója vagy a lóváltás intézője azonnal ki tartozik szolgáltatni. Azok a postahivatalok, melyek gyorskocsit járatnak, ha az utasok panaszkönyvet kívánnak, tartsák magukat a postaszabályzathoz.

40. cikk – Jelen rendelet nem vonatkozik azon málhapostakocsikra, melyek a kormány és a közönségnek levelezéseit szállítják, e kocsik alakja, méretei, terhelés- és vezetésmódja külön szabályzatban van körülírva...

41. cikk – Azok a közhasználatra szánt kocsik, melyek szomszédos országokba és határszéli városokból indulnak, vagy azokba érkeznek, az itt felsorolt szabályok alá nem tartoznak. Csak elegendően szilárd és biztos szerkezetűek legyenek.

42. cikk – A fenti 16-38. cikkeket a közhasználatra szánt kocsik vállalkozói kötelesek a hivatalokban és a lóváltó helyeken szembetűnő módon kifüggeszteni.

E szabályrendeleteknek a 28-38-ig terjedő cikkeit külön lenyomatban minden kocsiszakasz belsejében ki kell függeszteni.

* * *

A posta személyszállító szolgálata csak azokon a vonalakon volt korszerű, ahol gyorskocsik jártak. Ezek a postahíntók jó utakon 10 km/ó sebességgel közlekedtek. A császári és királyi kocsi-postahálózat fejlődésére negatív hatással volt az 1830-as években jelentkező magánfuvarozók konkurenciája, és nem sokkal később a vasútvonalak megnyitása. A legtöbb vasútvonal

a posta főútvonala mentén épült, és megnyitásuk után elhódították a postajáratok utasait is. A postajáratok a magánfuvarozókkal együtt ezután részben a mellékvonalakra, részben a vasutakkal kapcsolatot teremtő viszonylatokra terelődtek át. A lófogatú kocsi a megváltozott körülmények között még hosszú ideig megmaradtak.

A közúti közlekedés szervezésében és vezetésében bekövetkezett változások legjelentősebb okai azonban mégsem ezek voltak, a döntő változás a közutakon tömegesen megjelenő gépjárműforgalom miatt történt. A következő részben ezt mutatjuk be.

Felhasznált és ajánlott irodalom

CSIKVÁRI JÁKÓ: *A közlekedési eszközök története*. Budapest, 1882.

CSOPEY LÁSZLÓ – KUPPIS JÓZSEF: *A világforgalom*. Budapest, 1889.

HENNYEY VILMOS: *A magyar posta története*. Budapest, 1926.

ANTALFFY GYULA: *Így utaztunk hajdanában*. Budapest, 1975.

ÜRÖGDI GYÖRGY: *Hogyan utaztak a régi rómaiak*. Budapest, 1979.

RÓNYAI LÁSZLÓ

A tudomány és technika érdekességei

Cikkem témája az első világháború utáni technikafejlődés 1930-ig, de nem egy technikai ág fejlődése, hanem sok kísérletezés, technikai újítás ismertetése. Ezeknek rengeteg területe van, ezért kiválasztásuk is nehéz volt, legtöbbjük szubjektív döntés eredménye. Mind igen figyelemre méltó, már csak a mögöttük lévő emberi teljesítmény miatt is.

A leglátványosabb fejlődés a hidak építésében és az építészeten figyelhető meg. Amerikában az 1920-as években felépült a *Chrysler-Building* irodaegység, ami 11 000 embernek nyújtott kényelmes helyet. Az épület-karbantartó alkalmazottaknak 3750 ablakot kellett tisztítaniuk és a felvonójáratok kezelését 150 ember látta el. A 36 felvonókabin percenként közel 270 méteres sebességgel haladt. *Detroitban* is építettek egy, a korhoz képest gigantikus épületet, a *Fisher-Buildinget*. Helyet kapott benne egy háromezer személyes színház, egy ezeregyszáz férőhelyes garázs és egy bankhelyiség; ezenkívül egy sor vendéglő, fodrászterem. Ugyancsak nagy feladatot kaptak az építésmérnökök az akroni (Ohio) repülőtéren

emelt nagy léghajócsarnok építésénél: két, egyenként 186 000 köbméter befogadóképességű léghajó fért el benne. Az acélból és betonból épült monstrum 358 méter hosszú, közel 100 méter széles és 64 méter magas volt; építéséhez 7 850 tonna acélt használtak fel. A két végén lévő roppant kapuszárnyak mindegyike 600 tonna tömegű, s mozgatásukhoz egy 125 lóerős villamos motor volt szükséges. A kinyitás és becsukás művelete 5 percig tartott. A folyók két partja közötti távolságot is egyre könnyebben hidalták át, anyagot és energiát nem kímélve. A Delaware folyó felett 1926 óta lebegő óriási függőhídnak a hídpillérei közötti távolság 534 méter. Teljes hossza több mint 2,5 km, és 116 méteres toronypillérei 41 méter magasságban tartják a hídtestet a folyam felett. Ez az alkotmány 40 000 tonnát nyom. A kölnmülheimi Rajna-híd 1929 októberében készült el és 315 méter hosszúságú.

A távolság legyőzését versenyautók, luxushajók és repülők kísérletezésével is igyekeztek legyőzni. *Fritz von Opel* német mérnök