

Budapestre vonatkozó ujságcikkek



Szerző:

Cím: *Az ötlóerős postakocsi*

régi világa

Forrás: *Friss Ujság*

Bp.

1937 VI. 20.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Cszálvozás

385.86

Hely

48

Személy

Helyszám

Az ötlóerős postakocsi régi világa

Amikor Budapest—Baltonfüred út 10 forintba került és Pestről négy és fél napig utaztak Brassóba

Az első ezredes postamester

II. Ferdinánd császár- király 1624-ban lovag Paár János Krisztiánnak adományozta a magyarországi postajogokat, még pedig örökletesen, vagyis hogy az utód-ról-utódra száll. Csak száz esztendő múlva lett belőle állami „regále“, azaz egyeduralmi jog, mint manapság a dohány, a vasút, sőt azóta is a posta. Utóbbi alatt a levelek szállítási jogát kell értelmezni, mert a postakocsi, mint személy és teherszállítási eszköz magánkezekben maradt.

Amikor az első postakocsi közlekedést hazánkban Paár János Krisztián ezredes-postamester elindította, hat főpostaállomás volt az országban, az egyik Pest-Budán. Budán három főtisztviselő, négy postai hivatalnok, 3 segédhivatalnok, egy altiszt és három levélhordó teljesített szolgálatot abban az időben a budai postánál. A pesti oldalon kevesebb volt a tisztviselők száma is és levélhordó is csak kettő volt. Pest-Budán tehát összesen öt levélhordó működött. Akinek sürgős levele volt, az úgynevezett „stafétát“ rendelhetett, nem kellett bevárnia a menetrendszerű postakocsi. Staféta

A Régiposta uccában egy újbérpalota homlokzatát kedves, kőbe vésett emlék díszíti: a postakocsi. Az új bérpalota helyén állt valamikor a pesti posta épülete, ezt hirdeti az emlék az utókornak, annak az utókornak, mely immár nemis vasúton, hanem gépkocsin, repülőgépen és léghajón utazhat, ha kedve és pénze van hozzá. Valamikor mindezeket a közlekedési eszközöket a postakocsi pótolta, mely nemcsak postát és terhet vitt, hanem utasokat is. A postakocsi a vasút szorította ki, a vasutat most az autobus és a légi közlekedés szorongatja. Az utakat, ahol egykor a postakocsi járt, már a mai kornak megfelelően építik a száguldó autobuszok számára. A postakocsi trombitája helyett a sofőr túlköl és dudál, a postakocsi elfeledték, megölte az idő, az egyre rohanóbbá és száguldóbbá vált hajsz a élettel és a keresves megélhetésért. Ma úgy érezzük, hogy a postakocsi korának embere ólomlábakon járt. A paripák hiába száguldtak, hiába volt öt ló befogva a „gyorskocsi“, az úgynevezett „delizansz“ elé, az öt lóerő helyett ma száz lóerő húzza az országokat, népeket összekötő közlekedési eszközöket.

éjjel-nappal rendelkezésre állt, megfelelő díjazásért, ami a távolság szerint változott és természetesen jóval drágább volt, mint a postakocsi portója.

Naponta csak Komárom, Győr és Pozsony felé indult a postakocsi Pestről és csupán Bécsből érkezett. Hetenként kétszer jött, ment Tokajra, Kassára, Lembergbe, Vácon át Gácsnak, mégpedig minden csütörtökön és vasárnap. Szeged, Temesvár, Szolnok, Debrecen irányában az első időkből csak hetenként egyszer indult a postakocsi, éppen úgy mint Grác, Fiume, Triest és Velence felé. Később, a forgalom emelkedésével aztán hetenként kétszer ment ezekre a helyekre is.

Buda – Kolozsvár 31 állomás

Legkevesebb volt a közbeeső állomások száma a Buda—Komárom közötti úton: öt. Ceglédig hatszor, Paksig nyolcszor, Nyitraig tízszer, Szegedig tizenkétszer, Eperjesig tizenkilenceszer, Nagyváradig huszonegyszer, Zágrábig huszonöt-ször, Zimonyig huszonhatszor, Károlyvárosig huszonkilenceszer áll meg a postakocsi. A legtöbb álló-

súlyu aru (tel kiló) 4—100 mért-föld távolságra 4—48 krajcárba került és ennek arányában fokozódott. A csomagokat és pénzesleveleket nyitva kellett feladni, másképp nem vállaltak értük felelősséget. De egy postatisztviselő személyes jelenlétében aztán a csomagok tartalmát, illetve a pénz mennyiségét a postahivatalban átvizsgálták, átszámolták, aztán hivatalosan lepecsételték és úgy továbbították a címzettnek. A vám alá eső holmit külön a finánc is átnézte és elvámolta. (Ez az egy nem változott azóta sem!)

Gyorskocsi, az első vasutvonal idejéből

Már megépült az első vasút-vonal az országban Budapest és Szolnok között és gróf Széchenyi István, „a legnagyobb magyar“ már kijelölte a még megépítendőket is, amikor négy gyorskocsi-társaság bonyolította le az utasforgalmat. Lobmayer Mátyas volt a tulajdonosa a Pest—Kenese—Balatonfüred vonalnak. Irodája a „Tigris“ vendéglőben volt és csak májustól szeptemberig indította gyorskocsi-jait. Hajnalban félőtkor indult a gyorskocsi Pestről, aznap este félnyolcokor érkezett Füredre, egy személy 10 forint viteldíjat fizetett. A Biasini testvérek a Pest—Kolozsvár—Szeben—Bukarest közötti járatot tartották a kezükben. Az ő gyorskocsi-juk a „Fehér hajó“ vendéglő elől indult, egy személy Nagyváradig 10, Kolozsvárig 20, Szebenig 28, Brassóig 34 forintot fizetett és 15 kiló poggyászt, ingyen vihetett magával. Pestről Brassóig négy és fél napig tartott az út. A „Vadászkürt“ elől indult

rint 18
rint 30
4—100
ajcártól
1 font

a gyorskocsi Pest—Arad—Temesvár irányában *Koszglesa* nevű úri kereskedésében, egy másik Pest—Szolnok—Arad közötti vonalat *Eisler Ferenc* tartotta kezében, aki a váciucai „*Selyembogárhoz*” címzett boltban tartotta az irodáját. Ugyancsak a Vadászkürtből indult a Pest—Eperjes vonal gyorskocsija, a hétfőt kivéve naponta. Ezen Gyöngyösig 6 forintot, Kövesdig 8 forint 30 krajcárt, Miskolcig 10 forint 30 krajcárt, Kaszáig 15 és Eperjesig 16 forintot fizetett az utas, 15 kiló poggyásszal együtt. *Nagykőrös és Kecskemét* között is volt külön gyorskocsijarat, személyenként 1 forint 12 krajcárért.

A gyorskocsi, amint látjuk drága volt, de ma a vasút és az autobus sem olcsóbb! Arról nem is beszélve, hogy a hosszú, sokszor hónapokig tartó úton az elszállásolás és az ételmezés is sokba került. Nem csuda, hogy a kevésbé tehetősebbek, a kispolgárok inkább „az apostolok lován” rótták ügyesbajos dolgaikban az országutakat. A technika haladt, a közlekedés fejlődött, a mai utas repül, mint a madár, még annál is gyorsabban, de hányan és hányan vannak, akik megmaradtak „az apostolok lovánál” napjainkban is!