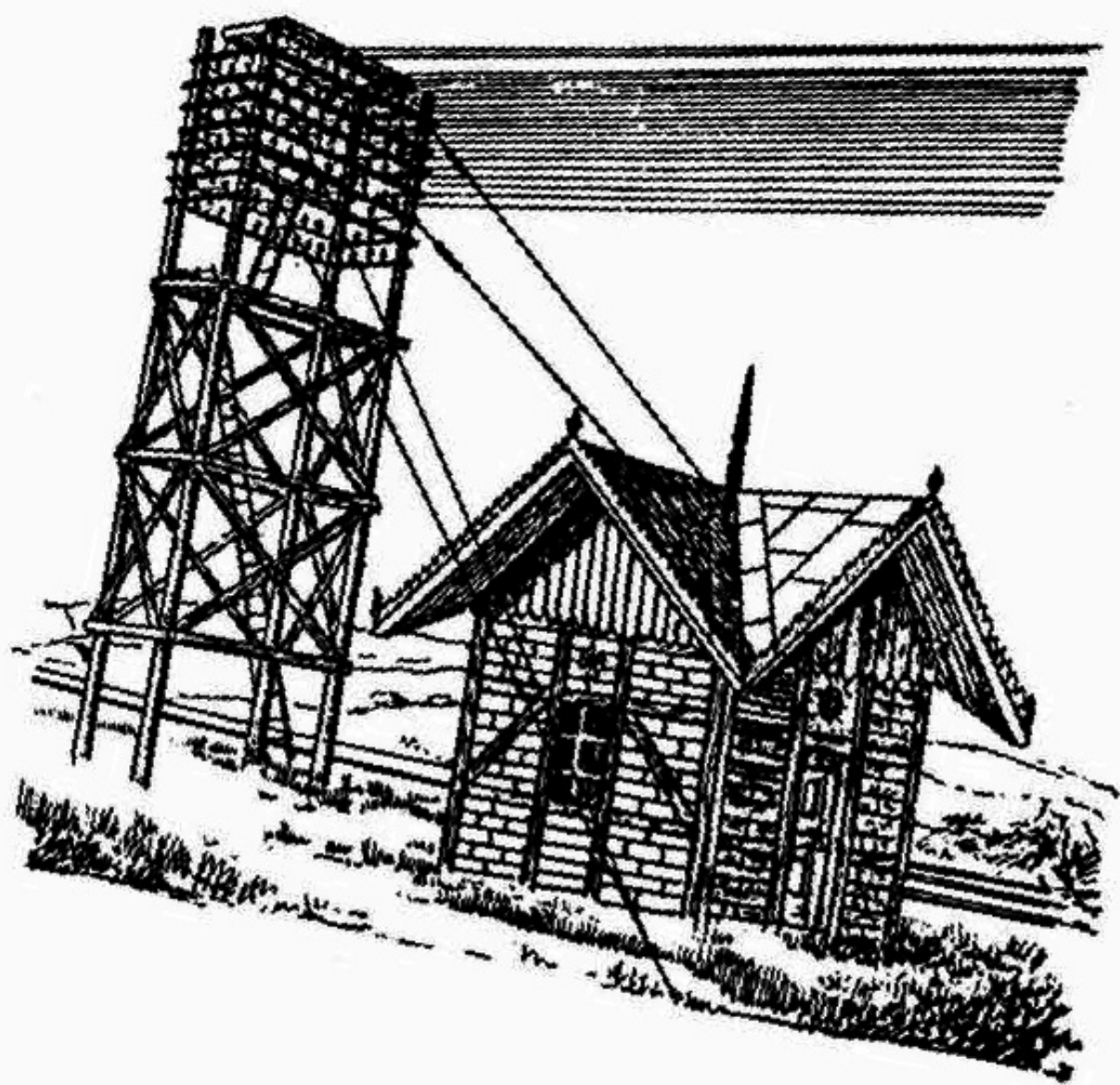


MAGYARORSZÁGI TÁVÍRDÁK



Adalékok a magyarországi távirdák történetéhez.

Eredeti okmányok alapján közli **Miavecz László** id. távirdatiszt.

„Eripuit coelo fulmen, sceptrumque tyrannis“ — mondá valaki a nagy Franklinról, a ki megmutatta, hogy ama hatalmas természeti erő, melyet a legfellengzőbb képzelet is csupán a hatalmas Istennek — s a hol több volt, csupán ezek legfőbbjének — mert kezébe adni, tulajdonképpen a gondolkodó ember szolgája, melynek útját egy gyermekjátékkal szabja meg s a legegyszerűbb eszközökkel szabályozni s hasznára fordítani képes.

Meglehet, hogy az maga is, a ki fennebbieket mondta a nagy Franklinról, azt hitte nagyot mondott, pedig nem mondott nagyot; mert a fiatal villamos távirda már is oly hódításokat tett, s oly eredményeket hozott létre, melyeken méltán elbámul a felsőbbiségét szellemi erejében megbecsülő emberi elme, s hódolattal hajol meg azon szerény szellemi munkások előtt, a kik ezen évezredekén át csaknem teljesen ismeretlen természeti erőt felfogni, az emberi szellem igája alá hajtani s az emberiség jólétének egyik tényezőjévé tenni fáradhatatlanul iparkodnak.

Nem szándékom belekontárkodni a próféták mesterségébe, a mihez — őszintén megvallva — nem értek; de igenis merem állítani, hogy nem sok idő fog beletelni, a midőn az az emberiség bírja a történelem kellő figyelemre fogja méltatni ezen az emberiség viszonyai-ban oly beható változásokat előidéző tényezőt s hálás köszönettel fogja venni azok munkáját, a kik a villamos távirda elterjedéséről számára bármily csekélynek látszó adatokat megmentenek az enyészettől.

Szolgáljon ez mentségemül azok előtt, kik tán azt hiszik, hogy apró dolognak nagy feneket keríték.

Hivatalos foglalkozásaim közben akadtam véletlenül néhány okmányra, melyeknek tartalma a magyar távirdák történetére éppen azon időből vet némi világot, a midőn hazánk sok századok után először lett ura saját helyzetének s igyekezett azt több igyekezettel mint szerencsével saját javára fordítani — értem az 1848-dik évet. A villamos távirda éppen akkor kezdett világszerte bölcsőjéből kiemelkedni; — nagy köze van hozzá a nyilvánosságnak, de méginkább a tudománynak, megtudni abból a kevésből valamit a mit az akkori körülményekhez képest hazánk kormánya tett a villamos távirdák érdekében; habár azt az idők zivatarja — mint sok mást — a mi jó volt, legnagyobbbrészt elsodorta is.

Az első táviróvonalat a magyar korona területén az 1847. év őszén a cs. k. osztrák kormány építette Bécs és Pozsony között, illetőleg a Morva folyó közepétől Pozsonyig egyedül állami és vasútüzleti célokra, a vasúttársulatnak az államkormányval kötött külön haszonbérszerződés értelmében csupán a vasútüzleti forgalomra vonatkozó sürgőnyzés volt megengedve. Ezen villamos távirda egyik állomása Bécsben a Ferdinand császár északi vaspálya udvarában, a másik Pozsonyban a magyar központi vasút pályaudvarában volt. Mindkét állomáson császári hivatalnokok voltak alkalmazva, kiknek kötelessége volt a már akkor kiépített távirdavonalakon a Brünn, Olmütz és Prágával folytatott állami sürgőnyzést lebonyolítani és a vasútüzleti sürgőnyzést ellenőrizni. Az állami sürgőnyzés jegyekben történt, melyeknek értelmét a kezelő hivatalnokok nem értették, s melyeknek kulcsa az illető államközégek birtokában lévő jegymagyarázó könyvben foglaltatott; — s ennek segítségével lettek a sürgőnyök e célra külön alkalmazott hivatalnokok (Dechiffreur) által átírva. A vasútüzleti sürgőnyzés ellenben úgy a távirdahivatalnokok, mint a vasúti szolgálatnál e célra alkalmazottak előtt érthető jegyekben történt, természetesen a végből, hogy a vasúttársulat a villamos távirdát a szerződésben meg nem engedett célokra fel ne használhassa.

A pozsonyi távirdaállomás személyzete állott egy cs. k. főtávírársz mint főnök, 2 altávírársz és egy szolgából. Az 1847/8 országgyűlés alkalmával az államsürgőnyök jegymagyarázó

könyve (Dechiffirbuch) Pozsonyban István főherceg nádornak volt birtokában, a számára érkezett államsürgönyöket az ottani állomásfőnök, névszerint Pawlowsky János, ki egyszersmind dechiffreur is volt írta át, úgy szinte ő foglalta jegyekbe az István főherceg nádor által gróf Apponyi. udvari kanczellár számára feladott sürgönyöket, a melyek azután Bécsbe továbbítottak.

A cs. k. osztrák kormány, mint a táviróvonal építője s tulajdonosa az akkor Ullmann Bernát igazgatása alatt megalakult magyar központi vasúttársulatnak a fennemlített feltételek mellett a nevezett vonalon megengedte a sürgönyzést; — de miután ezen vasúttársulat a Bécs és Pozsony közötti vasúti üzletet egyelőre az északi vaspályatársulatnak engedte át, a táviró vonalnak vasúti czélokra való használata is ideiglenesen az északi vaspálya birtokába ment át.

Igy álltak a dolgok, midőn 1848-ik év Junius 12-én az osztrák cs. k. kormány — miután hivatalnokait magyar területen alkalmazni többé nem állott jogában — a pozsonyi táviróállomást a magyar kormány további intézkedéseig feloszlatta s hivatalnokait onnan visszahitta; s egyúttal 1848. Jun. 15-én kelt átiratában azon javaslatot tette a magyar kormánynak — nevezetesen a m. k. közlekedési miniszteriumnak — hogy miután a magyar központi vasúttársulatnak mely rövid időn Pestet Pozsonnyal s másrésről Szolnokkal lesz összekötendő, s egyelőre csupán egy sínpárt rak le, a vasúti forgalom biztonsága tekintetéből vilámos táviró elkerülhetetlenül szüksége lesz, ezen táviró pedig — úgy mint a már Pozsony és Bécs közt az északi vaspálya szolgáltatásban működésben levő — állami ellenőrzés nélkül nem maradhat, de másrésről ezen fontos közlekedési eszközre a magyar államnak is szüksége van, azonfelül ha a Pest és Bécs között kiépülendő táviróvonal az államjövedelem szaporítása szempontjából — mint az már cs. k. kormány által is Bécs és Prága között tervezetik — a magyar kormány által is magánsürgönyzésre is fel fog jogosittatni, előáll mindkét kormányra nézve a Pest és Bécs között okvetetlen kifejlendő sürgönyzés szabályozásának szüksége; — váltsa meg a magyar kormány az osztráktól a magyar határszéltől — a Morva folyó közepétől — Pozsonyig terjedő táviróvonalat, allítson Pozsonyban m. k. távirót egyelőre két távirószálal, kiknek egyike a már fennebb említett Pawlowsky lehetne, a ki magyar születésű (Kis-Martonnál való Sopron megyében) a magyar nyelvet teljesen bírja és a táviró szolgálatot is tökéletesen érti, s az idő szerint disponibilis cs. k. főtáviró; — őt lehetne azután megbízni a Pestig építendő táviróvonal felállításával, illetőleg bereendezésével is. Az átveendő vonalrésznek (a Morva közepétől Pozsonyig) váltságdíját az osztrák kormány mértföldenként 640 pengő forintba, tehát a körülbelül $3\frac{1}{2}$ mfd. hosszú vonal után összesen 2440 pftra tette.

Pawlowsky a pest-pozsonyi táviróvonal építésére vonatkozó, tervezetét be is nyújtotta a m. k. közlekedési miniszteriumnak, s ennek értelmében került volna egy mértföldnyi vonal felállítása a gépekkel együtt 650 pftra, s így a Morva vizétől Pestig mint egy 32 mértföldnyi hosszúságban összesen 20800 pftra. Az összes évi rendes kiadás a befektetett tőke 6%-os kamatját, a vonalak gépek és telepek fenntartási költségeit úgyszint a személyzetre fordítandó költségeket beszámítva kitenne 12780 pftra; *) mely kiadást azonban bőven fedezne a magánsürgönyök után befolyó jövedelem, miután Pest és Bécs között egy napra csak 48 darab száz-száz betűből álló sürgönyt s minden betűért egy fél pengő krajczárt számítva már 14400 pftra jönne be. Az állomási helyiségek felállítása s a vonalokra való felügyelet a vasúttársulatnak — nevezetesen a magyar központi vasúttársulatnak — tétetnék kötelességévé, mely még ezenfelül a vonalnak üzleti czélokra való felhasználásáért évenként mintegy 1200 pftra fizethetné. Felhozza továbbá, miszerint az osztrák cs. k. kereskedelmi miniszteriumnál a Pest és Pozsony között építendő táviróvonalhoz megkívántató anyagok készletben vannak, úgy hogy az építkezés a magyar kormány kívánatára utólagos leszámolás fejében haladék nélkül munkába is vétethetnék, sőt a nevezett miniszterium már a kulcsot is elkészítette, mely szerint a sürgönyzés magyar nyelven volna folytatható, nemkülönben a Magyarország részére átdolgozott jegymagyarító könyv, hivatalos rendszabály s egyéb hivatalos segédeszköz az osztrák miniszteriumnál készen van. Baumgartner miniszter — Pawlow-

*) Ebből esnék a befektetett tőke 6%-os kamatjára 1248 pftra; vonalak fenntartására 832 pftra, gépek jókarban tartására 200 pftra; a személyzetre 10.500 pftra pengő pénzben.

sky szerint — azonfelül oda nyilatkozott hogy a Magyarországon a távirdák igazgatásával megbízandó egyénnek bárminemű felvilágosítást készséggel nyújt stb. (Közl. minist. 730. sz. 1848)

Nemsokára azután (Jul. 22-kén 1848.) a magyar központi vasúttársulat fogadta szolgálataiba Pawlowskyt, kit egyébiránt István főherczeg nádor is egy külön átíratában melegen ajánlott gróf Széchenyi István közlekedési minister figyelmébe. A társulat megbizta Pawlowskyt a pest-szolnoki távirdavonal építésével. Pest és Pozsony között egy hasonló összeköttetés létesítése akkorra halasztatott, ha a pálya tökéletesen elkészül. Az ekképen felállítandó távirda idővel — a költségek megtérítése egyezkedés útján hozatván tisztába — az államnak engedtetnék át, de addig is a ministerium annak tetszés szerinti hasznát veheti, a magyar központi vasút ellenben csak vasútüzleti czélokra fordithatandja — a mint az a magyar központi vasút igazgatóságának a m. k. közlekedési ministeriumhoz intézett 1848. Jul. 22-kéről kelt felterjesztésében foglaltatik. Ugyanezen felterjesztésében egyúttal kéri a magyar központi vasúttársulat, hogy ez ország határától Pozsonyig terjedő, már régebben felállított távirdavonálnak használata csupán csak vasútüzleti czélokra számára megengedtessek, miután a magyar központi vasút ezen része néhány nap mulva meg fog nyittatni.

Erre az 1848. Jul. 31.-én 980. sz. a. kelt a m. k. közlekedési ministeriumtól kiadott rendelettel a Pest és Szolnok közötti távirdának a magyar központi vasút által tervezett felállítása örvendetes tudomásul vétetvén, ennek a Bécs és Pozsony közötti vonalrész használata is megengedtetett, — de csupán kizárólag saját vasúti forgalmi czéljaira; s hogy a társulat ezen korlátot át ne hágja, az erre való felügyelettel Pozsony város hatósága bizatott meg, szigorúan meghagyatván neki, miszerint egy erre kijelölendő alkalmas hivatalnok által ügyeltessen arra, hogy a távirda csupán vasútüzleti czélokra használtassék, felhatalmaztatván ellenesetben az intézet működését is — a miniszternek erről jelentést tevén — betiltani. Ezen intézkedésről a cs. k. közmunkák minisztere is értesithetett. (m. k. közlekedési ministerium 980. sz. alatti ügydarabja 1848-ból.)

Mit tett ezenfelül az első magyar felelős miniszterium a távirdákra nézve, annak nyomára az ügydarabban nem akadtam. Valószínű hogy a bekövetkezett zavaros idők miatt úgy ezen ügy is mint sok más abba maradt.

Érdekes volna curiosum gyanánt megtudni, miképpen intézkedett a fennebbi rendeletre Pozsony városának érdemes hatósága; ha netalán a pozsonyi állomásfőnök úr vagy másodhivatalnok szabad idejében venne magának egy kis fáradságot s bekopogtatna a városi levéltárba, s a fennemlített ministeri számra hivatkozva tudakozódnék a dolog folytatása felől, s bennünket tudósítana, — nagyon lekötelezne vele!

Az az egy meglátszik, hogy a még akkor a kezdet nehézségeivel küzdő távirászat meghonosítása aligha foglalta el az első helyet „a legnagyobb magyar” honboldogító terveinek sorában — miután a mint fennebbi rendelkezéséből látható: államtávirdák felállítását, — az osztrák ministerium javaslata daczára — még csak kilátásba sem helyezte, sőt a vasúti távirda ellenőrzését is egy városi hatóságra bízta!...

Az 1850-ik év Január 6-kán Bruck cs. k. minister (kereskedelem, ipar és közmunkák minisztere) báró Geringerhez Magyarország polgári biztosához egy rendeletet küldött le, melyben értesíté, miszerint Ő. cs. k. Felsége 1849. Aug. 21-kén kelt legfelsőbb elhatározásával a többi között Pest és Pozsony között is a távirdavezetékek az 1850-dik év tavaszán való kiépítése van tervbe véve, ennél fogva felszólítja őt, hogy az államtávirdaigazgatóságnak e munka kivitelénél minden tekintetben segédkezet nyújtson. (5262/C Jan. 6. 1850).

Az építkezés csakugyan meg is kezdődött. Az építés vezetésével Báró Sterndahl cs. k. építőmérnök bizatott meg. Vezetékekül a földbe beásott guttaperchahuzalok alkalmaztattak. Hogy azonban az építőknek nem kevés akadállyal kellett megküzdeni, míg munkájokat befejezettnek mondhatták, az kitűnik abból is, miszerint 1850 Jun. 17-kén kelt cs. k. belügyministeri rendelettel a távirda védelmére az osztrák tartományokban már akkor érvényben álló rendeletnek Magyarországon való kihirdetése és életbeléptetése hagyatott meg. Ezen rendelet értelmében a távirdavezetékek rongálása nyilvános erőszakoskodás bűntényének tekintetvén, hat hónaptól egy évig terjedhető börtönnel, sőt a kár nagyságához képest 1—5 évig terjedhető súlyos börtönnel büntettetik. Egyúttal a papság is felhivatott, hogy a távirdáról a népet felvilágosítván, annak védelmére közre működjék. (12032/72. Jun. 17. 1850).

Ezen intézkedés azonban, úgy látszik, kellő eredményre nem vezetett, mert ámbár a munka 1850 Augustus 31-kén már annyira előre haladt volt, hogy Báró Sterndahl annak legrövidebb idő alatti megnyitását helyezte kilátásba; a földalatti vezetékek megrongálása napirenden volt, azokat több helyeken keresztülvagdalták sőt ki is emelték és eldobálták. A rongálások különösen Tardoskedd és Érsekújvár között egymásután több ízben előfordultak, úgy hogy a nevezett építész kénytelen volt úgy a magyarországi polgári kormánybiztosnál, mint Bécsben a cs. k. ministernél panaszt emelni és erélyes intézkedést sürgetni; mire Bruck cs. k. minister erélyes intézkedésre utasította a kormánybiztost, annál inkább — a mint mondja —: „da es hier den Anschein gewinnt, als beabsichtige man ein Correspondenzmittel der Regierung vorsätzlich unbrauchbar zu machen!“ (4488/C Aug. 31. 1850). — Mindennek daczára a rongálások még huzamos ideig folytattak, s ennek következtében a cs. k. kormánybiztos 1850 Dec. 3-kán kiadott rendeletében (23341/G). a fennemlitett rendeletnek újra kihirdetését parancsolta meg s azok számára, a kik a távirda rongátóit feladják 5 pft-től 50 pft-ig terjedhető jutalmat tűzött ki, sőt a távirda védelmére még katonaság is requiráltatott. (2304/op. Armee-Commando. Dec. 4. 1850).

1850 September 17-kén kiadatott az ugyanazon év Oktober 1-sejével életbeléptetendő „Amtsunterricht für die k. k. österreichischen Telegraphenämter“ melynek értelmében a többi között Magyarországon: Pesten egy I-osztályú, Pozsonban egy II-osztályú, Esztergomban pedig egy III-osztályú államtávirdaállomás lett volna megnyitandó. Így tehát Pozsony után Pest a legrégebb távirda állomás Magyarországon; Esztergom megnyitása 1862-ig abba maradt.

Ezen „Amtsunterricht“-nek a jelenlegi szervezet és szabályzattól eltérő határozmányait terjedelmesen ismertetni nagyon messze vezetne; elég legyen belőle csupán annyit megemlítenem, hogy annak értelmében az állomások jelentőségek szerint 4 osztályba soroztattak; a személyzet I. és II. osztályú főnökök, valóságos távirások, ideiglenesen alkalmazott távirások és szükséges szolgai és felügyelői egyénekből állott, kiknek szolgálati viszonyai és teendői szabatosan meghatározottak.

A nevezett állomások 1850, October 1-én nyitattván meg azonnal a magánysürgönyzés számára is átengedettek az ugyanazon év Julius 25-én alakult osztrák-német távirdaegyletnek egyidejűleg életbeléptetett határozmányai szerint. A szolgálat, a mai C szolgálatnak felelt meg; Pesten és Pozsonyban azonban lehetett kétszeres díj mellett éjjel is sürgönyt feladni, de csak úgy, ha annak feladása esti 9 óráig előre bejelentetett. A sürgönynek kizárólag német nyelven kellett fogalmazva lenni, s 100 szónál többől nem volt szabad állania.*) Ugyanazon feladó csak akkor küldhetett több sürgönyt, ha a vonalak másképp nem voltak igénybe véve. A sürgönydíj az I-ső díjövben**) 20 szóért 1 pengő forintot tett, s minden további díjöv után ugyanannyival nevedett. Azonkívül 20 szón felül 50-ig a díj kétszeresen, 50 szón túl háromszorosan számított fel. Kötjellel összekötött összetett szók 7 szótagig csak egynek számítottak, a többszörösítésért minden sürgöny után 20 pengő krajczár lett felszámítva. stb.

A következő 1851. évben, a Pest-Szolnok, Cegléd-Temesvár, Temesvár-Nagy-Szeben és Temesvár-Pétervárad vonalak s Péterváradról Zimonyig egy elágazás építése lett tervbe véve és pedig nem többé földalatti, hanem oszlopokra alkalmazott földfeletti vezények alkalmazása mellett. A szükséges oszlopok, rézhuzalok, elszigetelők tartóvasak beszerzésére és szállítására nézve az árlejtés kihirdetése már Február 28-ikán (677/C 1851) elrendeltetett. A nevezett vonalak iránya szabatosan megállapított, csupán a Nagy-Szebent Pesttel összekötendővonal menetére nézve forgott fenn eleinte kétség, (129/C) a mennyiben a Temesvár-Nagy-Szebeni Ingoson, Facseten, Déván keresztül meendő, és a Szolnok-Nagy-Várad-Kolozsvár-Nagy-Szebeni vonalak között volt eleinte nézetkülönbség mely azonban később az előbbi javára lett eldöntve (20301/C).

Az építkezések vezetésével a Szeged-Pétervárad-Zimonyi vonalra nézve Peczek Kristóf kerületi mérnök lett megbízva, ki a munkálatokat Junius elején megkezdvén, October elejére lett volna bevégezendő; — az akkori értelemben és terjedelemben vett Magyarországon pedig a távirdai építkezés vezetése Mitis cs. k. osztálytanácsos felügyelete alá helyeztetett. Mikor fejezték be ezen építések munkálataikat, erre nézve adatokat nem találtam, hogy az azonban

*) Ezen határozmány 1851-ben a szerződött felek beleegyezésével az államsürgönyökre nézve módosítást szenvedett, a mennyiben 120 szóból álló sürgöny is megengedett, s az ennél hosszabbak több sürgöny gyanánt adtak fel.

**) Az első díjöv volt: 10 mértföld, a második: 25, a harmadik: 45, a negyedik: 70, az ötödik: 100, a hatodik: 135, a hetedik: 175, a nyolczadik: 220, a kilenczedik: 270, a tizedik: 325 mértföld.

1852. Május 2-ika előtt nem történt, azt abból következtethetjük, mert a nevezett időben a vonalokra való felügyelettel Magyarországon Matzenauer Engelbert cs. k. távirdabiztos bizatván meg, a számára kitűzött vonalrészül csupán a Pest-Pozsonyi vonal említetik, melyben csupán három állomás, nevezetesen Pozsony, Pest és Érsekújvár volt bekapcsolva. Érsekújvár ennél fogva a magyarországi államtávirdák korára nézve a harmadik helyet foglalja el. A Matzenauer felügyeletére bízott vonalokhoz a Pest-Szolnoki és Czepléd-Szegedi vonalok 1853. Jan. 17-ikén kelt ministeri rendelettel hozzákapcsoltattak, a mi azt látszik bizonyítani, hogy a nevezett vonalok azon időtájban készülhettek el s adathattak át a közforgalomnak.

Az 1852. év egyébiránt távirdáink történetére nézve arról is nevezetes, miszerint azon év Május 27-ikén lépett életbe az osztrák büntető törvény, melynek 89. §-a értelmében: „Boshafte Beschädigungen eines Bestandtheiles des Staatstelegraphen und jede absichtliche Störung des Betriebes, sowie jeder vorsätzliche Missbrauch dieser Staatsanstalt sind ohne Rücksicht auf den Betrag des Schadens als Verbrechen der öffentlichen Gewaltthätigkeit mit s c h w e - r e m K e r k e r v o n s e c h s M o n a t e n b i s z u e i n e m J a h r e und bei besonders wichtigen Schaden oder besonderer Bosheit v o n e i n e m b i s z u f ü n f J a h r e zu bestrafen. Ennek kapcsában azután a cs. k. kereskedelmi minister a távirda vezetékek megromlását feladók részére 2—10 pftnyi lútalmat tűzött ki. Ezen törvény és rendelet azután a magy. kir. helytartótanácsnak 1864. Febr. 13-ikán 10291 sz. a. ugyszintén 1865. Sept. 3-án 6277. sz. a. kelt körrendeleletével újból kihirdettetett s maig is érvényben áll.

Adalékok a magyar távirdai történethez.

— RÁCZ SÁNDORTÓL. —

A „M. kir. távirászati Közlemények” hasábjain Miavecz László ur buvárkodása folytán az 1874-ik évben közölt adatokból tudjuk, hogy a magyar korona területén az első táviró vonalat 1847. év őszén Bécs és Pozsony között az osztrák kormány építtette; de csak is a vasuti szolgálati levelezés és állami táviratok továbbítására — a mennyiben azt a magyar központi vasut és az 1847/48-iki országgyűlés alkalmával István főherceg nádor az udvari kancelláriával való levelezésre használták. Láttuk, hogy Magyarországon 1850. october hó elsején — a Pozsony és Bécs közti vonal kész lévén — a magán táviratás is megengedett az ugyanazon évben alakult „Német-osztrák távirdaegylet” határozata szerint, de csak is kizárólag német nyelven.

E két helyen a mai teljes nappali szolgálatnak megfelelő hivatalos órákon kívül esti 9 óráig is lehetett táviratni csak 1854. év január elsején lett behozva a rendes éjjeli szolgálat. Ugyanazon feladónak csak akkor lehetett több táviratot küldeni, ha a vonal nem volt másképp elfoglalva. A budapesti táviró hivatal az említett évben a Károly királynja egyik igen szerény helyiségében lett felállítva 5 hivatalnokkal. Az intézet új volta, a forradalom után beállott üzletpangás és a távirathatás megszorítása folytán a forgalom — képzelhető — igen csekély volt s az akkori viszonyokat a mai alig remélttel összehasonlítva, kicsinylőleg olvassuk az akkori hivatalos kimutatásokat. Így például

1850. év october havában összesen 72 távirat lett feladva s a havi bevétel 381 frtra rugott.

Ezeket — az összefüggés kedvéért — röviden előrebocsátva és felemlítve, én is igyekszem egy pár adattal járulni hazánk távirdai történetéhez; megkívánom menteni a feledéstől ama becses adatokat, melyek imitt-amott folyóiratokban és porlepte rendeletek tárában elszorvák. Azonban hazánk távirda ügye, annak fejlődése annyira szoros összeköttetésben van a „Német-osztrák távirdaegylet“-ével, hogy az egylet történetének részletes ismerete nélkül nem is tárgyalhatná kimerítőleg senkisémet távirdai történetünk e korszakát. Csak is a nemzetközi szövetkezés és kölcsönös együttműködés által emelkedett hazai és az egyleti államok mindegyikének intézete azon színvonalra, melyet ma a nemzetközi nagy távirdai családban elfoglal. Még ez időben Ausztria abszolút hatalma alatt állva, a mostoha gondozás e tekintetben is nagyon sajnosan tapasztalható volt hazánkon. Ausztriának fontos okai voltak a polgárosodás és szabadság e gólyalábu hirnőkeit nem igen hosszú pórászra bocsátani, hogy egyik országban ki ne beszéljék azt, mit a másokban torokba akartak fojtani.

A „Német-osztrák távirdaegylet“ megalakulásával kezdődik hazai távirdai történelmünk s azért nem lesz érdektelen ez egylet keletkezése és fejlődési történetével megismerkedni. Hazánk távirda történetét egész 1867-ig — önállóságunk visszanyeréséig — alig, vagy épen nem lehet különválasztanunk Ausztriáétól s valamint a távirdai egyletre, úgy s még inkább figyelemmel kell lennünk Ausztria táviró hálózatának fokozatos fejlődésére. Ezt teszem is s az akkori értelemben vett Ausztria helyett a helyesebb és jogosabb Osztrák-Magyar birodalom elnevezéssel fogok élni.

Miután már az 1848-ik év óta több német államban hosszabb állami táviró vonalak, épületek és Poroszország-

nak a Németbirodalom északi és közép államaival vonalainak azok területére való átvezethetése végett többnyire szerződése volt: minden oldalról érezhetővé vált annak szükségessége, hogy a táviratok átmenetelét a szomszéd államok vonalaira szerződések által biztosítsák és könnyítsék. Az Osztrák-Magyar birodalom és Poroszország között már 1849. október 3-án jött létre egy megállapodás az állami táviratok kölcsönös továbbítása végett; hasonlóan megbeszélték ezt Osztrák-Magyarország és Bajorország, valamint Porosz- és Szászország is. A vezetékek gyors kiterjedése és a forgalom számbavehető növekedése folytán ezen kezdetleges intézkedések nem sokára elégteleneknek bizonyultak; különösen kívánatos és szükségesnek mutatkozott a közönségre nézve, — mely némely előítélet leküzdése után a fennálló táviró vonalakat lassanként igénybe vehette — a nemzetközi levelezést is megkönnyíteni. E kedvezmény már az említett 1849-iki egyezményben is, mint kívánatos lett elismerve és közeli kilátásba helyezve.

Azon jegyzékváltásban, mely 1850. év február hó óta az osztrák-magyar kereskedelmi minister Báró Bruck és a porosz királyi kereskedelmi minister Heydt között ezen ügyben és értelemben folyt és az Oderbergen keresztül menő táviratok továbbításának szabályozását és könnyebítését czélozta: lassanként megérlelődött a szorosabb, bensőbb egyesülés eszméje. Bruck eleinte csak a táviratok áttávirását indítványozta, mely javaslatot Poroszország örömet fogadott; ez azonban a táviró készülékek különfélesége miatt csak később lett tökéletesen keresztátvive. Más részről a porosz ministerium közös díjszabályzat, megegyező szolgálati szabályzatok és üzletrend tervével lépett elő, erre vonatkozó javaslatokat terjesztett elő s azoknak megvitatá-

sára és megállapítására kölcsönös szakértő bizottságoknak egy értekezleten való összejövetelét ajánlá.

E két javaslatban van a „Német-osztrák táviróegylet” alapeszméje letéve; ezekben vannak fő- és alapvonásai megadva. Belátták azt is, hogy azok elfogadása által elért szorosabb egyesülésnek csak akkor lehet teljes jelentősége, ha az így létrejövendő egylet nem csak a két államot, hanem a szomszéd államokat is és a lehetőségig az egész Német birodalom táviró hálózatát magába ölelné. Így lett a bajor és szász kormány a tárgyalásokon való részvételre felszólítva és midőn ezek a megpendített eszmét előzékenyen fogadták, jöttek össze 1850-ben e négy állam küldöttei a drezdai értekezleten vonalaik forgalmára és használatára közös szabályzatok megállapítása végett.

Ezen értekezlet eredménye lett az 1850. július 25-én aláírt négy szakaszra osztott és 43 cikkből álló négy oldalú szerződés¹⁾. Az értekezleten bennünket a villámdelejes távirástan terén annyi érdemet szerzet Dr. Steinheil Károly osztálytanácsos és Richter Hermann, Poroszországot Rottebohm Frigyes Vilmos és Wiebe Vilmos, Bajorországot Báró Brück Lajos és Dyck Károly, Szászországot pedig Ehrenstein Károly és Báró Weber Maximilián képviselték.

Ezen egyezmény 1850. october 1-én lépett életbe és lett kötelező erejűvé a nemzetközi forgalmat illetőleg; a bel forgalomra vonatkozó határozatok pedig csak részben juttattak érvényre. Az első év eredménye az egylet által táplált várakozásnak teljesen megfelelt; azonban más oldal-

¹⁾ Lásd: „Verordnungsblatt für Posten, Eisenbahnbetrieb und Telegraphen“ Wien 1850. évfolyam III. kötet 25 szám 81—94 lapig és „Zeitschrift des Deutsch-Oesterreichischen Telegraphen-Vereins“ I. évf. I. füzet 4—12 lapig.



ról az is világos volt, hogy bizony még sok javítani való van. Nevezetesen elkerülhetlen szükségesnek mutatkozott a táviratok áttávirását szabályul állítani fel; továbbá belátták, hogy a díjak nem azon huzalvezeték hossza szerint, melyet a táviratnak megkell futni, — hanem a rendeltetési helynek a feladási állomástól való egyenes távolsága szerint vetendő ki; oly változtatás, mely már azért is célszerű volt, mivel az eddigi eljárás által korlátolt levelezés a rövidebb vonalokon sokszoros késleltetést szenvedett. Kíváncsnak látszott a távirat feladójának jogot adni táviratának összeegyeztetése követelésére és hogy a feladó a várt feleletért járó díjat a feladási állomáson letehesse, azaz: czimzett válaszát bérmentesíthesse. Végre pontos meghatározások váltak szükségesekké a táviratok kezelésénél követendő egyöntetű eljárások megállapítására és a szószám, különösen pedig az összetett szavak meghatározására.

Mindez, valamint sok más kisebb jelentőségű tárgy a legközelebbi második távirdai értekezlet elé terjesztetett, mely az 1850-ik évi főegyezmény 40-ik cikke szerint Bécsben jött össze és a melyen az eddigi négy államon kívül a würrthembergi kormány is képviseltette magát, mely a táviró egylethez nem rég csatlakozott. A felmerült hiányok és szükségesekké vált módosítások alapos megvitatása után egy 30 czikkből álló pótegyezményt irtak alá az említett öt állam képviselői 1851. october hó 14-én.²⁾

A harmadik távirdai értekezlet tulajdonképpen már 1852. september 1-re volt kitűzve; azonban különféle akadály folytán csak 1853-ik év september 2-án jött össze Berlinben. Az egylet e közben a hannoveri és németalföldi királyságok csatlako-

²⁾ Lásd: „Zeitschrift d. D—Ö. Tel. Ver. I. évf. I. füz. 13—21 lapig.

zása által jelentékeny kiterjedést nyert. Ezen értekezés határozatai, melyek az 1853-ik év szeptember 23-án aláírt 38 czikkből álló második pótegyezményben foglaltatnak; ³⁾ röviden következőkben körvonalozhatók: a többi német államnak az egyletbe való belépésére vonatkozó módozatok; egy minden egyleti állam részére egyöntetű, az illető hivatalnokoknak egyedüli szabályzatul tekintendő szolgálati utasítás; szabályszerű éjjeli szolgálatok behozatala; az Osztrák-Magyar birodalomban használt jelek elfogadása bizonyos szólamokra (phrasis); az egyszerű távirat 25 szóra emelése; a vonalok választására vonatkozó azon alaptételek és bővebb meghatározások felállítása, hogy a táviratok melyiken továbbítandók, ha több vonal áll rendelkezésre; miként szállítandók azok az egylet, külföld és az állomásokon kívül fekvő helyekre és miként kell eljárni a táviratok megkésése és megcsonkítása esetén; végre több, a leszámlásra, az egylet bevételeinek a szerződött államok közt való megosztására vonatkozó kérdések.

Látni való, hogy azon két pótegyezmény által az eredeti majdnem még annyi határozattal szaporodott; azonban az első főegyezmény e két pótszerződés értelmében való ujjaalakítását és szerkesztését még nem látták czélszerűnek; mivel megvoltak győződve, hogy a legközelebbi években ismét újabb-újabb változtatások válnak elkerülhetetlenül szükségesekké.

Az itt felemlített egyleti szervezések, üzleti szabályok értelmében működött az osztrák-magyar táviró intézet is a kezdet nehéz napjaiban. Ezek előrebocsátása után lássuk, mily mérvben haladott távirdaügyünk egész 1853. év végéig előre. A hazánkban 1851-ig elért eredményeket a fentebb jelzett forrásból már tudjuk. Az 1851. évben

³⁾ Lásd: „Zeitschrift d. D—Ö. Tel. Ver. I. évf. I. füz. 22—31 lapig.

Budapest—Szolnok, Czepléd—Temesvár, Temesvár—Nagy-Szeben, Temesvár—Pétervárad és Péterváradtól Zimonyig egy elágazás építése lett tervezve és pedig már földfeletti vezetékekkel. A vonalak — mint az alább következő statisztikai átnézetből kivehető — következőleg lettek kiépítve: Bécs—Pozsony, Pozsony— Érsekújvár, Érsekújvár—Pest, Pest—Czepléd, Czepléd—Szeged, (illetőleg csak Pest—Szeged, mivel Czepléd csak csatlakozási pont volt, valamint Lovrin és Lugos), Szeged—Pétervárad, Pétervárad—Zimony, Czepléd—Szolnok, Lovrin—Temesvár, Temesvár—Lugos, Lugos—Nagy-Szeben, Lugos—Orsova és egy Cillitől Zágrábig.

Az építést a szeged—pétervárad és zimonyi vonalon Peczek Kristóf ker. mérnök vezette, ki a munkálatokat június elején megkezdte. A magyarországi építés fővezetése Mitis cs. kir. osztálytanácsos felügyelete alatt volt. Később 1852-ben Matzenauer Engelbert cs. kir. táv. biztos lett megbizva a vonalokra való felügyelettel. Az 1852. év azért is fontos távirdai történelmünkre nézve, mert ekkor lépett életbe (május 27-én) az osztrák büntető törvény, melynek 89-ik cikke értelmében súlyos büntetések szabattak a táviró vezetékek megrongálóra és a távirdával való visszaélésre, melyek ma is érvényesek. Az Osztrák-Magyar birodalom 1853. év végével forgalomban levő táviró vonalait az itt következő táblázatos átnézet eléggé világosan tünteti elő. A *-gal jelölt nevek nem állomások, hanem csak csatlakozási pontok.

Az Osztrák-Magyar birodalom azon táviró vonalainak átnézete, melyek 1853. év deczember végén forgalomban voltak :

Folyószám	t ó l	i g	A vezeték hossza földrajzi mértföldekben		A vezetékek száma	A huzalok összhossza földrajzi mértföldekben	
			külön	összesen		külön	összesen
1	Bécs	Gänserndorf *	4,0		3	12,0	
2	Gänserndorf *	Lundenburg*	8,1		2	16,2	
3	Lundenburg	Brünn	8,5		1	8,5	
4	Brünn	Trübau	11,8		1	11,8	
5	Trübau	Prága	22,3		1	22,3	
6	Prága	Bodenbach	17,9		1	17,9	
7	Bodenbach	Niedergrund	1,3	73,9	1	1,3	90,0
8	Lundenburg	Prerau*	14,1		1	14,1	
9	Prerau	Olmütz	3,1		2	6,2	
10	Olmütz	Trübau	11,8	29,0	1	11,8	32,1
11	Prerau*	Schönbrunn*	10,8		1	10,8	
12	Schönbrunn*	Ostrau*	0,5		2	1,0	
13	Ostrau*	Oderberg	1,8	13,1	3	5,4	17,2
14	Schönbrunn*	Troppau	3,1	3,1	1	3,1	3,1
15	Oderberg	Krakko	21,8		1	21,8	
16	Krakko	Tarnow	11,6		1	11,6	
17	Tarnow	Rzeszow	10,1		1	10,1	
18	Rzeszow	Przemysl	11,1		1	11,1	
19	Przemysl	Lemberg	13,5	68,1	1	13,5	68,1
20	Gänserndorf *	Pozsony	5,9		1	5,9	
21	Pozsony	Érsekújvár	12,8		1	12,8	
22	Érsekújvár	Budapest	16,9		1	16,9	
23	Budapest	Czegléd*	9,8		2	19,6	
24	Czegléd*	Szeged	15,7		1	15,7	
25	Szeged	Lovrin*	8,5		1	8,5	
26	Lovrin*	Pétervárad	14,0		1	14,0	
27	Pétervárad	Zimony	11,0	94,6	1	11,0	104,4
28	Czegléd	Szolnok	3,7	3,7	1	3,7	3,7
29	Lovrin*	Temesvár	6,5		2	13,0	
30	Temesvár	Lugos*	8,0		2	16,0	
31	Lugos*	Nagy-Szeben	17,0	41,5	1	27,0	56,0
32	Lugos*	Orsova	17,0	17,0	1	17,0	17,0
33	Bécs	Hetzendorf *	2,0		2	2,0	
34	Hetzendorf *	Gloggnitz	9,6		1	9,6	
35	Gloggnitz	Mürzzuschlag	3,5		1	3,5	
		Átvitel	—	344,0		—	391,6

Folyószám	t ó l	i g	A vezeték hossza földrajzi mértföldekben		A vezeték száma	A huzatok össz- hossza földrajzi mértföldekben	
			külön	össze- sen		külön	össze- sen
		Áthozat	—	344,0	—	—	391,6
36	Mürzzuschlag	Graz	14,0		1	14,0	
37	Graz	Cilli	17,9		1	17,9	
38	Cilli	Laibach	11,8		1	11,8	
39	Laibach	Adelsberg	9,0		1	9,0	
40	Adelsberg	Triest	4,3		1	4,3	
41	Triest	Pirano	5,1	76,2	1	5,1	77,2
42	Cilli	Zágráb	13,3	13,3	1	13,3	13,3
43	Laibach	Klagenfurt	10,9	10,9	1	10,9	10,9
44	Hetzendorf *	Linz	23,7		1	23,7	
45	Linz	Salzburg	17,4		1	17,4	
46	Salzburg	bajor-osztrák határ	1,2	42,3	1	1,2	42,3
47	Salzburg	Kufstein	26,6		1	26,6	
48	Kufstein	Innsbruck	10,4		1	10,4	
49	Innsbruck	Feldkirch	21,0		1	21,0	
50	Feldkirch	Bregenz	5,1	63,1	1	5,1	63,1
51	Innsbruck	Brixen	10,7		1	10,7	
52	Brixen	Botzen	5,3		1	5,3	
53	Botzen	Trient	7,7		1	7,7	
54	Trient	Roveredo	3,5		1	3,5	
55	Roveredo	Verona	9,2		1	9,2	
56	Verona	Mantua	6,0		1	6,0	
57	Mantua	Borgoforte	1,5	43,9	1	1,5	43,9
58	Verona	Brescia	9,5		1	9,5	
59	Brescia	Treviglio*	8,2		1	8,2	
60	Treviglio*	Mailand	4,3	22,0	2	8,6	26,3
61	Treviglio*	Bergano	2,8	2,8	1	2,8	2,8
62	Mailand	Chiasso*	8,0	8,0	1	8,0	8,0
63	Verona	Vicenza	6,9		1	6,9	
94	Vicenza	Padua	4,0		1	4,0	
65	Padua	Mestre	5,1		1	5,1	
66	Mestre	Venedig	0,9	16,9	2	1,8	17,8
67	Mestre	Treviso	3,0		1	3,0	
68	Trevisio	Udine	15,5		1	15,4	
69	Udine	Sagrado	4,2		1	4,2	
70	Sagrado	Triest	5,7	28,4	1	5,7	28,4
71	Sagrado	Görz	3,0	3,0	2	6,0	6,0
		Összesen	—	674,8	—	—	731,6

Ebből leszámítva a bodenbach—niedergrundi vonalat, mely egy egyezmény értelmében Szászországnak lett átadva, mely 1,3 mfd. és a Mantua—Borgoforte közti, mely az együlethez nem tartozik (1,5); összesen 2,8 mfdet, marad 672,0 mértföld hosszú vezeték és 728,8 mértföld hosszú huzal.

A fentebbi átnézetből kitűnik, hogy míg az Osztrák-Magyar birodalom területén együttvéve 60 táviró hivatal volt, addig hazánkra csak 11 hivatal esett az 1853-ik év végével, melyek következők voltak: Pozsony, Érsekújvár, Budapest, Szeged, Pétervárad, Zimony, Szolnok, Temesvár, Nagy-Szeben, Orsova és Zágráb. Vonalaink hossza: 170,1 és a vezetékhuzalok összhossza: 194,4 földrajzi mértföld volt.

Mint már fentebb is említve volt, a távirás magánosok által is csupán kizárólag német nyelven történt; s az 1853-ik évi szeptember hó 23. kelt második pótegyezmény 10. §-a és a szolgálati utasítás 10. §-a szerint angol nyelven szerkesztett magán táviratok felvételére az Osztrák-Magyar birodalomban csak: Bécs, Prága, Brünn és Triest voltak felhatalmazva. Ugyanezen pótegyezmény 7-ik §-a és a szolgálati utasítás 10-ik §-a szerint az Osztrák-Magyar birodalom minden egyleti állomásán szabályszerű éjjeli szolgálat volt 1854. évi január hó elsejétől, míg a többi egyleti államban csak egyes állomásokon tartatott. A mi a hálózat kiterjedését illeti, az egyletben az Osztrák-Magyar birodalom állott az első helyen, utánna Porosz-, Bajor-, Szászország, Német-Alföld, Würtemberg és Hannover következett.

