

Univerzita Hradec Králové
Filozofická fakulta

Bakalářská práce

2023

Vendula Jánská

Univerzita Hradec Králové

Filozofická fakulta

Katedra pomocných věd historických a archivnictví

Vývoj poštovních služeb na Hradecku od konce 18. století do roku 1945

Bakalářská práce

Autor: Vendula Jánská

Studijní program: B0222A120001 Historické vědy

Studijní obor: Archivnictví

Forma studia: kombinovaná

Vedoucí práce: Mgr. Martina Bolom Kotari, Ph. D.

Hradec Králové, 2023

Zadání bakalářské práce

Autor: Vendula Jánská

Studium: F20BK0008

Studijní program: B0222A120001 Historické vědy

Studijní obor: Archivnictví

Název bakalářské práce: **Vývoj poštovních služeb na Hradecku od konce 18. století do roku 1945**

Název bakalářské práce AJ: The development of postal services in Hradec Králové and the surrounding area from the end of the 18th century to 1945

Cíl, metody, literatura, předpoklady:

Cílem práce je zaznamenat vývoj poštovníctví na Hradecku v období od konce 18. století do roku 1945. Je to období velkých změn, vývoje technických vymožeností, vynálezů, pracovních příležitostí a cestování. Poštovní služby umožňovaly spojení mezi lidmi ať už soukromě nebo profesně. Smyslem je přiblížit průběh tohoto vývoje na Hradecku. Práce se bude věnovat pozici Hradce Králové v rozvíjející se dopravní síti. Řešit bude souvislost rozvoje poštovníctví a rozvoje města. Dále bude mapovat postupný rozvoj jednotlivých poštovních služeb a zájem obyvatel o ně, všimnout si bude pracovních podmínek zaměstnanců.

ŠPIRITOVÁ, Alexandra: Písemné prameny k dějinám poštovníctví. Sborník poštovního muzea 1981, Praha 1981, s. 8-15.

ZÁBĚHLICKÝ, Václav: Dějiny pošty, telegrafu a telefonu od nejstarších dob až do převratu, Praha 1928, s. 87-290.

DRAGOUN, Václav: Pozůstalost Václava Dragouna. Výpisky k dějinám poštovní správy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, sv. Hradec Králové 1 a Hradec Králové 2.

KLOKOČNÍKOVÁ, Alena: Doporučené zásilky v poštovním provozu 18. a 19. století, in: Sborník poštovního muzea, 1988, s. 47-73.

HANZL, Jiří: K vývoji cenných zásilek, in: Sborník poštovního muzea, Praha 1988, s. 74-90.

ČTVRTNÍK, Pavel: Dědičné pošty a poštovníci. Sborník poštovního muzea 1982, Praha 1982, s. 135-141.

KUČERA, Otto: Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku, Praha 1913, s. 82-131.

Prameny:

Státní okresní archiv v Hradci Králové, fond Ředitelství pošt Pardubice, inv. č. NAD 1707, kart. 2.

Státní okresní archiv v Hradci Králové, fond Ředitelství pošt Pardubice, inv. č. NAD 1707, kart. 10.

Národní archiv v Praze, fond Ředitelství pošt a telegrafů, Praha, inv. č. NAD 886. č. pom. 514/4, kart. 48 a 49.

Zadávací pracoviště: Katedra pomocných věd historických a archivnictví, Filozofická fakulta

Vedoucí práce: Mgr. Martina Bolom Kotari, Ph.D.

Oponent: PhDr. Sixtus Bolom Kotari, Ph.D.

Datum zadání závěrečné práce: 21.12.2021

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala pod vedením práce samostatně a uvedla jsem všechny použité prameny a literaturu.

V Hradci Králové dne

Anotace:

JÁNSKÁ, Vendula, *Vývoj poštovních služeb na Hradecku od konce 18. století do roku 1945*, Filozofická fakulta Univerzity Hradec Králové, 2023, s. 42.

Téma práce je zaměřeno na vývoj poštovníctví na Hradecku v období od konce 18. století až po rok 1945 a konec války. Tento vývoj však nelze dostatečně zaznamenat bez vysvětlení souvislostí v rámci většího územního celku, na kterém se poštovní a s nimi spojené služby postupně vytvářely. Na budování a sjednocení určitého systému přepravy zásilek a později i zpráv prostřednictvím telegrafu a telefonu měly vliv i politické, ekonomické a společenské změny, které byly ve velké míře ovlivněny technickým pokrokem. Na konci 18. století byl Hradec Králové významným dopravním, a tedy i poštovním uzlem. Smyslem práce je přiblížit poštovní služby na Hradecku, včetně postupného vytváření nových dopravních tras, provoz poštovních úřadů a v nich využívání nových technických vymožeností. To vše na pozadí politických změn.

Klíčová slova: Hradecko, reformy, poštovní služby, poštovní úřad, poštmistr, přeprava

Annotation:

JÁNSKÁ, Vendula, *The development of postal services in Hradec Králové and the surrounding area from the end of the 18th century to 1945*, Philosophical Faculty University of Hradec Králové, 2023, pp. 42.

The theme of the thesis is focused on the development of the postal service in Hradec Králové in the period from the end of the 18th century to 1945, the end of the World War II. However, this development cannot be adequately recorded without explaining the context within the larger territorial unit, in which postal and related services were gradually created. Political, economic and social changes, which were largely influenced by technical progress, had an influence on the construction and unification of a certain system of transporting parcels and later on messages by telegraph and telephone. At the end of the 18th century was Hradec Králové important transport therefore postal hub. The purpose of the work is to bring and closer postal services on Hradecko, including the gradual creation of new transport routes, the operations of post offices and the use of new technical facilities in them. All this against the background of political changes.

Keywords: Hradecko, reforms, postal services, post office, postmaster, transportation

Děkuji dr. Bolom Kotari za vedení mé práce, její cenné rady a trpělivost; a rovněž magistru Josefu Kindlovi ze Státního okresního archivu v Hradci Králové za ochotný přístup a pomoc při bádání. Neméně pak svým dětem, rodině a přátelům.

Obsah

Úvod	1
1. Dějiny poštovníctví	3
1.1 Starověk - počátky předávání zpráv	3
1.2 Vývoj poštovníctví ve středověku	4
1.3 Vznik Thurn-Taxiské pošty	5
1.4 Vývoj poštovníctví v zemích Koruny české	6
1.1.1. Vývoj v 16. století	6
1.1.2. Pošta v dědičném držení rodu Paarů	7
1.1.3. Pošta a reformy Marie Terezie a Josefa II.	7
1.1.4. Ottenfeldovy reformy	8
1.1.5. Nadřízená ministerstva poštovní správy	9
1.1.6. Poštovní úřady, poštovní zaměstnanci nebo poštovní sluhové	10
2. Poštovní služby	12
2.1. Poštovní zásilky	13
2.2. Poštovní známky	14
2.3. Poštovní razítka a poštovní pečeti	15
2.4. Poštovní schránky	16
2.5. Telegraf a telefon	17
2.6. Používané měrné jednotky a měna	18
3. Poštovní doprava	18
3.1. Vývoj silniční dopravní sítě	18
3.1.1. Vývoj silniční dopravní sítě procházející Hradcem Králové	19
3.2. Jízdní pošta a povozy pro silniční přepravu	21
3.3. Železniční přeprava	22
3.4. Automobilová a autobusová přeprava zásilek	24
3.5. Vznik Světové poštovní unie	25

4. Poštovníctví na Hradecku	25
4.1. Vývoj poštovníctví od konce 18. století do vzniku Československa.....	26
4.1.1. Hradečtí poštmistři.....	28
4.1.2. Poštovní kurzy hradecké pošty	30
4.1.3. Provoz pošty 2 v Hradci Králové.....	31
4.2. Hradecká pošta v meziválečném období	33
4.2.1. Modernizace poštovních služeb.....	34
4.2.2. Zahájení provozu pošty Hradec Králové 2 v nové budově.....	36
4.2.3. Předmnichovské období a období druhé republiky	37
4.3. Pošta na Hradecku v Protektorátu Čechy a Morava	38
Závěr.....	41
Seznam pramenů a literatury:	42

Úvod

O poselské službě, poštovníctví a poštovní agendě bylo již sepsáno mnoho odborných studií a prací zaměřených na vývoj poštovníctví v globálním měřítku, nebo jeho vývoj na území Čech a Moravy v historických souvislostech a s mocenskými ambicemi panovnických rodů a s nimi souvisejícími územními zisky nebo převážně ztrátami. Základy poštovníctví v Čechách a na Moravě byly položeny s nástupem vlády Habsburků. Jejich snahy vedly k centralizaci a postupnému zestátnění poštovní služby pomocí systému založeného na důsledné evidenci. Tím bylo současně v průběhu staletí vytvářeno velké množství cenného archivního materiálu, ze kterého také mnoho historiků ve svých pracích vycházelo a čerpalo.

Významnou osobností, vystudovaným archivářem, dlouholetým poštovním úředníkem, a po vzniku Československa také hlavním pověřencem a realizátorem myšlenky založení a vzniku Poštovního muzea v Praze, ke kterému došlo koncem roku 1918, byl Václav Dragoun, narozený 27. září 1865. V čele muzea od roku 1921 také stál. Jeho zásluhou shromážděné muzejní sbírky byly tvořeny nejenom historickými předměty, ale také písemnými záznamy. V rámci dohod s Rakouskem byly Československu navraceny pouze písemné prameny. V písemných poznámkách, které jsou cenným zdrojem informací, zachytil Václav Dragoun vývoj poštovníctví v českých zemích. Podkladem mu byly nejenom navracené archiválie, ale také vlastní místopis. Více jeho prací je věnováno poštovníctví na Moravě. Václav Dragoun zemřel 24. března 1950. Práce věnované českým zemím tak nedokončil. Dragounovy zápisky jsou sepsané formou poznámek z větší části v německém jazyce. Vycházel ze shromážděných poznatků a historických faktů vztahujících se k jednotlivým poštovním úřadům.

Dalším historikem byl Václav Záběhlický. Problematiku pošty dobře znal. Jejím právníkem byl v letech 1892 až 1940. Také se historií pošty dlouhodobě zabýval a napsal o ní mnoho odborných knih. Vývoji poštovní dopravy, od poštovních holubů až po leteckou přepravu, se věnoval Pavel Čtvrtník. Předmětem zájmu dalšího badatele - Miroslava Polišenského, byla hospodářská stránka vývoje poštovníctví. Archivářka Alexandra Špiritová se zabývala vývojem poštovní správy ve vztahu k českým dějinám. Podílela se také na zpracování fondu poštovní správy uloženém v Národním archivu.

K rozhodnutí zaměřit se na vývoj poštovníctví na Hradecku ve vztahu k důležitému poštovnímu uzlu v Hradci Králové mě vedl zájem o vývoj v tomto regionu a také nedostatečné množství podobně zaměřených historických prací v porovnání s jinými oblastmi v Čechách nebo na Moravě. Nejedná se pouze o technický pokrok a využívání vynálezů v poštovníctví,

který v rámci centralizace dříve nebo později dorazil i na Hradecko, ale o snahu získat, shromáždit a zpracovat co nejvíce informací o poštovních úřadech v Hradci Králové a okolí, včetně požadavků kladených na zaměstnance těchto úřadů.

Velkých změn ve všech směrech doznala společnost právě v období od konce 18. století do konce 2. světové války. A to je důvod časového rozsahu mé práce.

Mimo odborné literatury a sborníků uložených v Poštovním muzeu v Praze, v nichž je zaznamenán obecný vývoj poštovníctví a kroky vedoucí k centralizaci a zestátnění pošty, jsem ve svém bádání vycházela z fondu Ředitelství pošty Pardubice a podřízených poštovních úřadů (1850 – 1970). A to především pro období od vzniku Československa do konce 2. světové války. Velikost fondu tohoto fondu je 13,56 bm. Skládá se z 32 kartonů, 378 knih a 2 fascikulů s 87 mapami. Fond tvoří revizní knihy, knihy nařízení, pamětní knihu, oběžníky a věstníky, zápisy disciplinárních komisí a mapy. V knihách jsou záznamy a nařízení zajišťující běžný chod poštovních úřadů vydávaných ředitelstvím pošt, případně přednostou úřadu. Zprávy určené zaměstnancům přibližují běžný každodenní pracovní provoz i problémy s jakými se poštovní úřady a poštovní zaměstnanci potýkali.

V práci je zmínka o poštovních úřadech v dnešních částech Hradce Králové - Kukleny, Nový Hradec Králové, Slezské Předměstí, Svobodné Dvory nebo Pouchov. Z pamětních a místopisných knih nebo pohlednic se poštovní a telegrafní úřady nacházely v blízkosti důležitých budov – škol, kostelů, far nebo v budovách knihoven, zájezdních hostinců nebo železničních stanic, jako součástí nově budovaných železničních tras, jako například právě na Slezském Předměstí. Zachyceno je i období druhé světové války z pohledu zaměstnanců pošt a telegrafů, které je zaznamenáno ve zmíněném fondu. Vypjaté období po Mnichovu a odbojová činnost za okupace, ke které poštovní zaměstnanci přispívali například šířením letáků, použitím telegrafů a telefonů k předávání zpráv a obsluhy vysílaček v odbojových skupinách.

Cílem práce je obsáhnout a zaznamenat historii celé poštovní agendy vztahující se k poštovním úřadům v Hradci Králové a okolí a na sebe navazující činnosti v souvislostech politicko-společenských změn. Smyslem práce je přiblížit rozsah poselských služeb, který byl veřejnosti nabízen, a také pokrok v poštovníctví zaznamenaný v poměrně krátkém období, nejenom v rámci celé organizace, ale právě a především na Hradecku. K tomu jsem využila odbornou literaturu, zmíněný archivní fond, ale také zprávy a články z místního dobového tisku.

1. Dějiny poštovníctví

Každý obor lidské činnosti je založen na komunikaci a předávání zpráv. Už od samého počátku byl vytvářen a rozšiřován systém, který se stále zdokonaloval. V jednotlivých částech světa se vyvíjel nezávisle na sobě, a tím byl také originální. Ovlivňován byl potřebami vládců, privilegované vrstvy společnosti, obchodníků i obyčejných obyvatel, a to v době míru i v době válek. Veškerá činnost v tomto oboru vedla ke sjednocení a propojení komunikace a forem přenosu informací.

1.1 Starověk - počátky předávání zpráv

Lidé si předávali zprávy různými způsoby. Na kratší vzdálenosti využívali ohňových signálů nebo přenosu znamení známým okruhu zasvěcenců. K předávání zpráv na delší vzdálenosti bylo zapotřebí vytvořit určitou strukturu, jejíž nejdůležitější složkou byli nejprve pěší poslové, tedy spíše běžci. Jejich předností byly nejenom fyzické schopnosti a odolnost, ale i výborná paměť. Tento způsob doručení zpráv probíhal například u Inků. Jednalo se o tzv. quipu - uzlové zprávy, tedy barevné řemínky uvázané na provaze kolem pasu posla. Každá barva nebo počet uzlů měl svůj obchodní nebo vojenský význam. Povinností posla bylo současně s předáním zprávy vysvětlit význam těchto uzlů. Obecně známým a legendou opředeným poslem – vytrvalcem se stal Feidippidés, který roku 490 př. n. l. přiběhl do Athén ze zprávou z Marathónu o vítězství Athéňanů nad Peršany.

S vývojem písma a psacího materiálu byly předávány písemné zprávy. V Mezopotámii byly od počátku 2. tisíciletí zaznamenávány zprávy do hliněných destiček a ve starověkém Egyptě byl psacím materiálem v průběhu 2. tisíciletí př. n. l. papyrus. Stanice budované podél dlouhých tras sloužily pro „štafetové“ doručování zpráv. Unaveným poslům nabízely odpočinek a občerstvení a „čerství posli“ v nich čekali na předání zprávy.¹

Propracovaný systém doručování a evidence zásilek měli Peršané i Egypťané. Na rozvoji se velkou měrou podíleli vzdělání kněží. Způsob doručování zpráv v Egyptě stál později pravděpodobně za vznikem listovního tajemství. Založen byl na principu podélně rozpůlené hole, přičemž jednu polovinu vlastnil odesílatel zprávy a druhou její příjemce. Rozpůlená hůl byla po celé délce ovinuta pergamenovým proužkem. Zpráva byla napsaná na ovinutý pergamen. Poté byl sejmутý popsán proužek předán poslovi a ten ho doručil. Adresát si

¹ Václav ZÁBĚHLICKÝ, *Dějiny pošty, telegrafu a telefonu v československých zemích. Od nejstarších dob až do převratu*, Praha 1928, s. 11.

proužek navinul na svoji polovinu hole a zprávu si tak mohl bezpečně přečíst. V Evropě získala velký význam poselská služba u Řeků a na základech řeckého systému pokračovali později Římané. Římská pošta byla také státní institucí, sloužila především panovníkovi a na jeho zvláštní povolení i ostatním obyvatelům. Kromě pěší byla zřizována i jízdní pošta, a kromě zásilek byly přepravovány i osoby. Římané pojmenovali státní poštu jako „cursus publicus“, velké poštovní stanice jako „mansiones“, a ty menší nebo přepřahací stanice nazývali „mutationes“. Dnešní název „pošta“ je odvozen od „mutationes posita“.² Římská pošta měla své úředníky a posly, kteří zajišťovali chod celé instituce. V jejím čele stál „praefectus praetorio“. A protože římské impérium se neustále zvětšovalo o nově dobytá území, bylo také zapotřebí poštovního spojení mezi jednotlivými provinciemi. Zajištěno bylo poselským systémem v rukou panovníka a budováním kvalitních cest, které mířily z Fora Romana v Římě všemi směry. Pojmenované jsou např. „Via Appia“, „Via Flaminia“ nebo „Via Aurellia“.³ Rozpadem Říma v 5. století n. l. došlo také k úpadku obchodu a ekonomických vazeb, se kterými byly poštovní služby propojeny.

1.2 Vývoj poštovníctví ve středověku

S rozpadem římského impéria byla přerušena obchodní a vzdělávací centra. Nastalo období kmenových bojů o území trvající několik století, které přetvořily společnost. Vznikala nová centra vzdělanosti, jimiž v počátku byly především církevní instituce a kláštery. O to se na přelomu 8. a 9. století na evropském kontinentě zasloužil Karel Veliký zakládáním církevních škol. Z panovnických družin se vytvořila šlechta, jako nová společenská vrstva, která za dobré služby obdržela od svého vladaře formou léna s pozdějším ziskem dědičného práva nejenom pozemky a jiné nemovitosti nebo řády, ale získávala pozice v institucích sloužících k řízení správy země a majetku panovníka. Po vzoru Karla Velikého se tento systém udělování privilegií na evropském kontinentě šířil a zachoval se po celý středověk a později i v novověku. V tomto období vznikala nová města, jako centra obchodu, řemesel a společenského života. Každá společenská vrstva nebo instituce si v rámci vzájemné komunikace vytvořily vlastní a bezpečný systém přepravy zásilek, především zboží. Za tím účelem si zřizovaly své soukromé pošty podléhající vnitřním pravidlům dané instituce a v rámci své činnosti. Za poplatek přepravovaly i zásilky obyvatel. Existovaly kupecké pošty, jejichž bezpečnost byla

² Pavel ČTVRTNÍK, *Doprava zpráv a osob ve starověku*, in: *Dějiny pošty v českých zemích*, edd. Jan GALUŠKA – Petr TUREK, 1. vydání Řada studijních textů, Praha 2000, s. 5-9.

³ Tamtéž.

zajišťována za určitý poplatek místní šlechtou. Města měla také své posly pro doručování vydávaných listin určených pro městské obyvatele a cechy. Klášterní nebo univerzitní pošty vysílaly své mnichy a zástupce se zprávami interního charakteru a z důvodu větší informovanosti mezi kláštery nebo univerzitami. Propracovanější byly pošty rytířských řádů, zvláště Řádu německých rytířů. Svým spojením s početnou vrstvou bohatých a učených obyvatel, kteří v hojné míře využívali jejich služeb, položili stabilní základ vývoji poštovníctví v Evropě. Jejich centrem bylo německé město Marienburg.

S rozvojem měst a s nimi souvisejícím rozvojem obchodu a řemesel vznikaly i obchodní cesty sloužící současně jako poštovní trasy. Propojena byla centra nejenom v rámci římské říše a později svaté říše římské, ale i mimo ni. V zemích podřízených českému panovníkovi byla nejprve královská a věnná města propojena sítí cest, později se od této hlavní dopravní sítě budovaly cesty spojující i ostatní města. O největší rozvoj mezinárodní silniční sítě se bezesporu zasloužil král Karel IV. Za tímto rozvojem stála myšlenka pozdějšího císaře vytvořit ze zemí Koruny české obchodní a kulturní centrum a z pražských měst nadto ještě centrum vzdělanosti. Udělení privilegií německým městům s podmínkou povinnosti obchodovat s českými městy, znamenalo výstavbu silničních cest v Čechách. Ze severu a západu procházely Čechami nové trasy odkloněné od těch stávajících s méně obchodně významnými centry, které směřovaly přes Prahu na jih Evropy nebo přes Moravu na východ Evropy. Propojovaly Prahu s Norimberkem, Frankfurtem nad Mohanem nebo Kolínem nad Rýnem přes Cheb a Plzeň, a s Prahou byla také novými cestami spojena Horní a Dolní Lužice.⁴ Další budování dopravní sítě probíhalo v 16. století a ve 2. polovině 17. století, po ukončení třicetileté války. K tématu vývoje poštovní dopravní sítě je věnována samostatná kapitola.

1.3 Vznik Thurn-Taxiské pošty

Rod Taxisů byl italský rod. Název rodu je odvozen od názvu severoitalské vesnice zvané Cornello dei Tasso, v jejíž blízkosti se nachází skalní útes ve tvaru jezevce (z ital. „tasso“ – jezevec; „cornello“ - skalní převis, nebo zvířecí roh). Jezevec je i v erbu rodu. Když byl Tassům, roku 1500 udělen císařem Maxmiliánem I. poštovní regál pro všechny habsburské korunní země, přesunuli svoje centrum ze severu Itálie do německé části Svaté říše římské, a přejmenování nebo „poněmčeni“ byli na Taxise. Erb rodu byl polepšen o poštovní trubku. V 17. století získali Taxisové knížecí titul poté, co je španělský král Filip IV. a císař Ferdinand III.

⁴ Miroslav POLIŠENSKÝ, *Poštovní spoje v Severočeském kraji v době předbělohorské*, in: Sborník. Poštovní historie Mostecka I., Most 1985, s. 1-5.

uznal za potomky knížecího rodu Torrianiů. Dále se pak mohli honosit titulem Thurn und Taxis.⁵ Taxisové se dlouhodobě těšili přízni císaře, který jejich služby finančně podporoval. Podpora spočívala především ve výstavbě poštovních stanic a každoroční výplatě za přepravu císařské pošty. Ovládali území habsburských držav, tedy velkou část evropského kontinentu. Do poštmiesterských úřadů byly na samém počátku dosazováni rodinní příslušníci. Veškerá organizace císařské a královské pošty v zemích zůstávala v rukou Taxisů. Taxisové využili svého vlivu a postupně vytvářeli systém založený na jednotném řádu, kterým byli všichni povinni se řídit a na pravidelných poštovních spojení mezi městy. A právě pravidelnými jízdami, které kromě přepravy královské a státní pošty rozšířili také o soukromou poštu a přepravu osob, výrazně narušili existující služby soukromých přepravců. Pravidelná přeprava byla pro drobné přepravce finančně nákladná. Taxisové už od počátku využívali existující poselské trasy, které stále doplňovali o nové a současně s nimi budovali a zajišťovali poštovní stanice a jejich chod, za který odpovídali správci.

V průběhu napoleonských válek a po rozpadu Svaté říše římské národa německého a vzniku Rýnského spolku složeného z malých německých států a vévodství upadal vliv Thurn Taxisů v těchto zemích, které chtěly dosáhnout vytvoření vlastní poštovní sítě. Zbavit se vlivu Taxisů znamenalo jediné, vykoupit poštovní regál. Stalo se tak až 16. února 1867 uzavřením smlouvy o prodeji regálu Prusku. A tím skončila Thurn-taxiská pošta v německých zemích.⁶

1.4 Vývoj poštovníctví v zemích Koruny české

1.1.1. Vývoj v 16. století

Volbou českých stavů se dne 23. října 1526 stal českým králem Ferdinand I. Země Koruny české se staly součástí habsburské monarchie. Stejně jako v ostatních korunních zemích, tak i v českých zemích položili Taxisové základy poštovníctví. Prvním poštovním spojením mezi Prahou a Vídní je považován již zmíněný 23. říjen 1526. V tento den byla Ferdinandovi I. doručena do Vídně zpráva o jeho zvolení českým králem. Z jeho iniciativy byla vytvořena trasa pro pravidelnou přepravu královské korespondence mezi těmito městy. V souvislosti s tím byly zřizovány odpočinkové stanice pro posly a koně. Za zřizování nebo

⁵ Pavel ČTVRTNÍK – Jan GALUŠKA – Patricia TOŠNEROVÁ, *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Liberec 2008, s. 18-22.

⁶ P. ČTVRTNÍK – J. GALUŠKA – P. TOŠNEROVÁ, *Poštovníctví*, s. 18-22.

zánik tras a za provoz poštovní sítě a přepravu zásilek se zodpovídal nejvyšší dvorský poštministr. Sloužil mu k tomu i systém pravidelně vydávaných cirkulářů s nařízeními a předpisy, který funguje prakticky dodnes. Mezi první úřední předpis tohoto typu patří například mandát Ferdinanda I. o zákazu zneužívání spěšné pošty ze dne 20. srpna 1535. Nejvyššímu dvorskému poštmistrovi byl přímo podřízen hlavní poštministr, který vedl hlavní zemský poštovní úřad. V Čechách a na Moravě byly v polovině 16. století tyto úřady v Praze a v Brně. Na vedoucí pozice těchto úřadů byli jmenováni zástupci rodu Taxisů. Přestože pražský poštministr podléhal nejvyššímu dvorskému, byl závislý na české komoře, která výdaje na provoz hradila. Spory mezi českou komorou a úřadem vídeňského dvorského poštministra byly vyostřené především z důvodu nespokojenosti s nedostatečnou kontrolou provozu pravidelné přepravy. Vzájemné osočování bylo ukončeno až po Bílé hoře.

1.1.2. Pošta v dědičném držení rodu Paarů

V roce 1623 byl do úřadu dvorského poštministra jmenován Jan Kryštof, svobodný pán Paar, který v dubnu 1628 získal do dědičného držení pro své potomky úřad nejvyššího dvorského poštministra pro země rakouské, české a uherské. Toto privilegium přineslo Paarům právo rozhodovat o obsazování hlavních poštovních úřadů a poštovních stanic nebo určovat výši odvodu z poštovného. Náklady na budování a provoz poštovních spojů nadále hradila česká komora.⁷ Proto byly vztahy mezi českou komorou a vídeňským dvorem napjaté. Některé spory, a bohužel v neprospěch české komory, rozhodoval sám císař. Nemalé zisky plynoucí z provozování pošty nakonec přiměly císaře k rozhodnutí poštu zestátnit odkoupením privilegií. Paarové si udrželi v Čechách a na Moravě poštovní regál do roku 1722. A přestože se ho snažili na základě žádosti z roku 1755 znovu získat, neuspěli. Vliv Paarů byl eliminován pouze částečně. Zůstal jim pouze čestný titul „nejvyšší dvorský a generální dědičný poštministr“ a pevně daný roční pronájem. Výdaje a příjmy byly v režii státu.

1.1.3. Pošta a reformy Marie Terezie a Josefa II.

Rozhodnější kroky k zestátnění poštovních úřadů a centralizaci byly učiněny až za vlády Marií Terezie a Josefa II. s jejich reformami státní správy. Roku 1743 si Marie Terezie zajistila dohled nad důležitými poštovními úřady a jejich lepším fungováním, dosazením loajálních osob. Bedřich Vilém Haugwitz byl autorem první reformy. Po zrušení rakouské a

⁷ P. ČTVRTNÍK – J. GALUŠKA – P. TOŠNEROVÁ, *Poštovníctví*, s. 22-24.

české dvorské kanceláře podléhala agenda finanční a správní, tedy i agenda pošt, nově vzniklému Directoriu in publicis et cameralibus. V čele poštovního ústavu působil Haugwitz od 31. prosince 1749. Organizace a řízení pošty byly pevně ukotveny v patentech z roku 1748, Poštovním a Poselském řádu a Řádu pro poštmistry.⁸ Roku 1756 byla zřízena dvorská komise ve věcech poštovních, kterou však Josef II. roku 1783 zrušil a pravomoci této komise byly rozděleny mezi zemské úřady, dvorskou kancelář a dvorskou komoru. Od 1. května 1783 byl nejvyšší dvorský poštovní úřad ve všech záležitostech přímo podřízen spojené rakouské dvorské kanceláři dědičných zemí. Tento stav nebyl trvalý, organizační struktura státní správy procházela neustálými změnami. Roku 1816 vznikla ve Vídni c. k. všeobecná dvorská komora, která se stala nejvyšším poštovním úřadem. Jemu podléhaly nejvyšší dvorská poštovní správa a ředitelství jízdních pošt sloučené v jeden celek. Tím byl dán základ pro řízení a řádný provoz poštovníctví v českých zemích.

1.1.4. Ottenfeldovy reformy

V 1. polovině 19. století, které bylo obdobím vynálezů, rozvoje průmyslu, obchodu a dopravy a výstavby železnic, bylo samozřejmé, že tohoto pokroku bude využito i v poštovníctví. Za účelem zrychlení přepravy zásilek bylo nutností provést v této oblasti řadu reforem. Provedením změn a jejich uvedením do praxe byl pověřen Maximilián Otto z Ottenfeldu, rodák z Opočna. Kariérně byl spojen s rodinou Paarů a úspěšně se osvědčil již ve své předchozí činnosti, když mu byl svěřen dohled a kontrola nad jízdní poštou. Prokázal tak svoje schopnosti, a proto byl následně pověřen úkolem v rámci reorganizace pošt vypracovat poštovní zákon. K jeho vydání došlo dne 5. listopadu 1837 a ve spojení s ním byla vydána celá řada nařízení určených jednotlivým poštovním úřadům a jejich provozu, včetně řádu pro jízdní pošty a posléze roku 1838 také poštovního řádu pro cestující ve zvláštních poštovních jízdách. Pravidelně byly vydávány oběžníky nebo věstníky s aktualizovanými informacemi pro poštovní provoz. Pro kontrolu dodržování nařízení byla 24. dubna 1839 založena síť c. k. poštovních inspektorů.

Ottenfeld, jako nejvyšší dvorský poštovní správce docílil roku 1836 rozdělení správy na oddělení manipulace a administrativy. Zaměstnanci byli podle pracovního zařazení rozděleni do dietních tříd. Vznikla následující struktura organizace: nejvyšší dvorská poštovní správa, poštovní hospodářská správa, dvorský poštovní úřad, dvorská poštovní pokladna,

⁸ Jana PASSEROVÁ (ed.), *Doporučené zásilky v poštovním provozu 18. a 19. století*, in: Sborník poštovního muzea, 1. vydání, Praha 1988, s. 47-72.

vrchní poštovní správy v říšských zemích, vrchní poštovní správy v království lombardsko-benátském, přestupní poštovní úřady a poštovní inspektoráty. Nejvyšší dvorská poštovní správa byla podle domácího řádu oprávněna zasahovat do provozních a správních záležitostí a také byla oprávněna obsazovat vedoucí pozice vrchních správ, úřadů a vybírat kontrolory a inspektory. Všeobecné dvorské komoře podléhala nejvyšší dvorská poštovní správa, která v případě Dolních Rakous byla současně pro tuto část monarchie také vrchní poštovní správou. Ostatní země měly svoje vrchní poštovní správy a v českých zemích sídlily od roku 1810 jen v Praze a Brně, do roku 1810 i v Opavě. Ke každé vrchní poštovní správě náležely poštovní stanice.⁹

Od roku 1850 byly c. k. poštovní úřady rozlišeny podle činnosti, kterou provozovaly, tj. na poštovní úřady, které vykonávaly manipulační činnost, ale neměly jízdní poštu; poštovní úřady a poštovské stanice s jízdní poštu; poštovské stanice, které měly pouze samostatné jízdní pošty; a poštovní expedice, dosud sloužící jako sběrný psaní. Později byly zřízeny poštovny. Jejich činnost byla zahájena roku 1900. Služba přespolních listonošů byla zavedena v roce 1868 nejprve v Dolních Rakousích, o rok později v části českých zemích a roku 1873 v ostatních zemích. Poštmistrem se mohl stát představitel poštovního úřadu, jehož roční výnos převyšoval 300 zlatých, nebo se jednalo o úřad, jehož poštmistřovi byl udělen poštovní regál, nebo o poštovní úřad spojený s pojezdným úřadem. Provoz poštovních úřadů a stanic se řídil služebním řádem. Kontrolu nad poštovními úřady vykonávala vrchní poštovní správa, případně byly k tomuto úkonu pověřeny poštovní úřady v daném úředním okrese.¹⁰

1.1.5. Nadřízená ministerstva poštovní správy

Po revolučních událostech roku 1848 a po vydání první oktrojované, tzv. Stadionovy ústavy z roku 1849, docházelo ke změnám v řízení státní správy i samosprávy, a také v organizaci a dělení kompetencí vznikajících ministerstev. Změny měly vliv i na poštovní odvětví. Poštovní správa podléhala v průběhu roku 1848 krátce ministerstvu financí, později ministerstvu pro obchod, živnost a veřejné stavby, roku 1859 opět ministerstvu financí a roku 1862 nově vytvořenému ministerstvu pro obchod a národní hospodářství. Do vzniku Československa přešla agenda pod ministerstvo obchodu, průmyslu a živnosti. Obdobný vývoj proběhl také u telegrafních úřadů, které podléhaly počínaje 1. březnem 1852 poštovnímu ředitelství v každé zemi, aby následně roku 1856 vzniklo jediné c. k. ředitelství státního

⁹ V. ZÁBĚHLICKÝ, *Dějiny*, s. 42-51.

¹⁰ V. ZÁBĚHLICKÝ, *Dějiny*, s. 43-44.

telegrafu ve Vídni, nakonec roku 1884 sloučené v c. k. poštovní a telegrafní ředitelství.¹¹ Po vzniku Československa byly dnem 13. listopadu 1918 sloučeny poštovní, telegrafní a telefonní správy pod jediné ministerstvo pošt a telegrafů. Během druhé republiky, 1. prosince 1938 bylo ministerstvo pošt a telegrafů sloučeno s ministerstvem železnic v jediné ministerstvo dopravy. V roce 1945, po konci 2. světové války, vzniklo samostatné ministerstvo pošt.

1.1.6. Poštovní úřady, poštovní zaměstnanci nebo poštovní sluhové

Oprávnění provozovat poštovní službu určoval zákon. Byli jimi poštmistři nebo poštovní expeditoři, kteří vlastnili oprávnění na základě uděleného privilegia dědičně, nebo na základě uděleného dekretu či smlouvy, a po zestátnění pošty také stát. Ostatním bylo provozování poštovních služeb zakázáno. Dědičné poštmistrovství bylo zpočátku velmi výnosné. Poštmistři nesměli s majetkem, který sloužil pro potřeby pošty obchodovat nebo ho zatěžovat zástavním právem. Nesměly od obcí požadovat povozy nebo koně a v budovách poštovních úřadů nesměli ubytovávat vojáky nebo soukromé osoby. Poštmistři nesměli být zatěžováni vojenskou službou, robotou nebo daněmi. Určité výjimky a výsadní právo měly na cestách také jízdní pošty. Na výstražný zvuk z poštovní trubky byly ostatní povozy povinny uvolnit poštovním vozům cestu.¹²

Za poštovní úřad odpovídal poštministr, který pro poštovní stanici vybíral a přijímal své podřízené - postiliony odpovídajícího za jízdní poštu, průvodčího jízdní pošty, kterým byl konduktér, expeditora, který vypravoval poštu a další pomocný personál. Na některých poštovních stanicích působil inspektor vykonávající dohled a kontrolu nad menšími poštovními úřady ve své působnosti. Poštministr mohl být v době své nepřítomnosti zastupován osobou, kterou sám určil. Uvolněné dědičné poštovní úřady byly obsazovány administrátory. K jakýmkoliv změnám v poštovních úřadech byl nutný souhlas vrchní poštovní správy.¹³ Na počátku vytváření správy zastával nejvyšší dvorský poštministr se sídlem v Praze současně funkci hlavního vídeňského zástupce této správy v českých zemích. Jemu se zodpovídali poštovní správci na poštovních stanicích v zemi. Volba správců byla v plné kompetenci Vídně. Nižší posty byly k nelibosti místních obyvatel obsazovány vysloužilými rakouskými vojáky. Později se na tyto nižší pozice dostávali zástupci domácí šlechty nebo představitelé měst. Dědičným

¹¹ V. ZÁBĚHLICKÝ, *Dějiny*, s. 32-33.

¹² Josef FOREJT, *Pošta v Rakousku, předpisy a ustanovení poštovní v otázkách a odpovědích*, Praha 1899, s. 7.

¹³ V. ZÁBĚHLICKÝ, *Dějiny*, s. 42-45.

správcům náležela odměna ve výši poloviny porta. Na mnohých odlehlejších místech byl tento systém pronájmu provozován až do vzniku Československa.¹⁴

Povinností zaměstnance pošty soukromé či erární bylo také nošení čisté a upravené poštovní uniformy. Každé pracovní zařazení mělo svůj předepsaný stejnokroj. Jiný byl u vysokých poštovních úředníků a jiný u nižších, tj. postilionů nebo členů jízdní pošty - konduktérů. Slavnostní stejnokroj se skládal z trojhranného klobouku s černožlutými pery, kabátu v karmínově červené barvě s černým límcem a výložkami, s bílými knoflíky s vyobrazením císařského orla a poštovní trubky (později knoflíky hladké), žluté spodky, boty s ostruhami a přes rameno poštovní trubka na černožluté tkanici. Pro obyčejnou službu byl stejnokroj praktičtější. Kabát i spodky ze sukna ocelově šedé barvy, černý límec s výložkami a plstěný klobouk oválného tvaru. Vydávané dekrety a nařízení určené úředníkům se vztahovaly právě i na povinnost pořizování a nošení stejnokrojů. Běžně si stejnokroj pořizovali zaměstnanci na vlastní náklady. Nedodržování předpisů, a to včetně nošení neupravených a ušpiněných stejnokrojů, bylo přísně trestáno.¹⁵

Poštovní trubka, která nebyla jen ozdobou stejnokroje, plnila velmi důležitou funkci. Soukromým přeprávcům bylo zakázáno používat k ohlašování služby troubení na trubku. Zvuk trubky oznamoval obyvatelstvu příjezd poštovního vozu do města nebo vesnice. Povinností postiliona byla znalost několika různých tónů, které například signalizovaly žádost k otevření městských bran a podobně. To je zřejmé například z výnosu ministerstva obchodu z 25. července 1881 nebo z předpisů pro postiliony a předpisů o znamení poštovní trubkou. I činnost a povinnosti konduktérů, kteří byli průvodčími jízdních pošt, byly vymezeny nařízeními. Například dekretem c. k. všeobecné dvorské komory z 11. září 1838 byl konduktér za náhradu 20 krejcarů povinen uvolnit v zaplněném „kabrioletě“ místo pro cestujícího. O tom byl veden podrobný záznam v seznamu cestujících.¹⁶

Kdo se mohl stát státním poštovním úředníkem nebo sluhou? Pouze ten, kdo splnil základní podmínky přijetí, tedy musel mít rakouské státní občanství (cizozemci museli nejprve rakouské státní občanství získat). Požadovaný věk žadatele mezi 18 a 40 roky. K přijetí osoby ve věku mezi 40 a 50 roky se vyjadřovala příslušná ministerstva. Občanská bezúhonnost, fyzická a duševní zdatnost, a znalost obou zemských jazyků byly další podmínky přijetí.

¹⁴ Pavel ČTVRTNÍK, *Cesta pošty dějinami. Silnici, železnici, letadlem*, 1. vydání, Praha 1977, s. 38-40.

¹⁵ V. ZÁBĚHLICKÝ, *Dějiny*, s. 193-198.

¹⁶ V. ZÁBĚHLICKÝ, *Dějiny*, s. 228-229.

V případě zájmu o místo c. k. poštovního praktikanta bylo podmínkou absolutorium na vyšší gymnaziální nebo reálné škole. Do neerárního poštovního úřadu byly podmínky přijetí podobné, ale uchazeč souhlasil, že po dobu tří až šesti měsíců po nástupu do zaměstnání nemusí být finančně odměňován. Zřízenec nestátní pošty, oproti zaměstnanci té státní, neměl nárok na výslužné, pokud nepřispíval do penzijního spolku. Zaměstnanci nestátní pošty však mohli být, po složení státní zkoušky a slibu, přijati do státní správy.¹⁷ Povinností zaměstnaných žen na pozicích - poštmistrové a poštovní expedientky měly povinnost nejpozději šest týdnů před oddavky podat žádost o ponechání ve službě i po provdání.¹⁸

Výše platů poštmistřů byla určena rozhodnutím ze dne 2. května 1840, kterým byla poprvé sjednocena pravidla pro vytváření konečné podoby platu poštmistřů. Tvořen byl množstvím vykonaných služebních povinností, podílem z porta a z paušálních částek na pořizování úředních potřeb. Zvýhodnění byli poštmistři, jejichž úřad měl také jízdní poštu. Z vykonané jízdy získali až 10% z ceny. Zestátnění pošty znamenalo sjednocení hodnocení státních zaměstnanců podle platových a dietních tříd. Tyto třídy tvořily první položku při vytváření platu. Další částí byl činnostní přírůstek a závisel na pracovním zařazení. Zahrnuty byly i pořizovací náklady za oděv.¹⁹

2. Poštovní služby

Přeprava zásilek byla, kromě panovníka a majitelů poštovního regálu, využívána šlechtou, bohatými měšťany a později s narůstající byrokracií také úřady a institucemi. K jejich potřebám byly služby vytvářeny a přizpůsobovány. Po roce 1848 a zrušení roboty se zájem o poštovní služby zvýšil z důvodu migrace obyvatel do větších aglomerací.

Poštovní služby byly ve všech habsburských zemích sjednoceny a průběžně upravovány pomocí aktualizovaných nařízení, věstníků a cirkulářů. Právě z těchto vnitřních instrukcí je možné vysledovat, nejenom jaké služby pošta nabízela, ale také postupy při přijetí zásilek, manipulaci s nimi a následném vydání příjemci. Pošta přepravovala dopisy, cenná psaní, balíky, tiskoviny, peníze a úřední akta. Později byly přepravovány zásilky i peněžní

¹⁷ J. FOREJT, *Pošta*, s. 156-160.

¹⁸ Státní okresní archiv v Hradci Králové (dále SOKA HK), Archivní fond Ředitelství pošt Pardubice a podřízených poštovních úřadů (1850-1970), NAD 1707 (dále jen f. Ředitelství pošt Pardubice), kt. 2, Oběžník č. 7 ze dne 9. března 1906.

¹⁹ V. ZÁBĚHLICKÝ, *Dějiny*, s. 145-159.

poukázky na dobírku a zřizována byla také telegrafní a telefonní služba. Každá tato služba prošla určitým vývojem a zdokonalováním, jemuž velkou měrou přispěly technické objevy.

2.1. Poštovní zásilky

Jako nejčastěji přepravované zásilky byly již od počátku obyčejné dopisy a balíky. Jejich maximální hmotnost se často měnila. Od roku 1785 byla 5,6 kg; do té doby 11,2 kg. Pro úřední korespondenci a zásilky, jejichž obsah si od přijetí po doručení zasluhoval zvláštní „dohled“ byly tzv. *recomande* - dnes známé jako doporučené zásilky. Odborná veřejnost považuje za počátek této služby rok 1695, kdy byl vydán poštovní řád pro rakouské dědičné země císařem Leopoldem I. Dvorským rozhodnutím ze dne 19. června 1786, které vycházelo z nařízení a zákonů vydaných Josefem II. a v českých zemích vyhlášených guberniem dne 24. června 1786 jsou od 1. listopadu 1789 přijímány k přepravě zásilky s podacím, dodacím nebo zpátečním recepsem. Recepis sloužil odesílateli jako doklad odeslání a později i pro případ reklamace zásilky, nebo jako zpáteční, kdy odesílatel obdržel potvrzení převzetí zásilky. Doporučená zásilka s recepsem byla označena černým nápisem „Gegen recepis“ a číslem. O její evidenci se po celou dobu přepravy vedl zvláštní protokol. Rekomandační razítka byla od 1. října 1886 nahrazena předtištěnými nálepkami. Vybrané poplatky zvyšovaly výnos z poštovních služeb. Z každé přijaté zásilky zůstávala menší část porta přijímajícímu úředníkovi, větší část byla odváděna při vyúčtování do státní pokladny.²⁰ Cenná psaní, zlaté a stříbrné mince, peníze a úřední spisy musely být přepravovány pouze na povozech státní pošty. Výše poplatku byla dána vzdáleností a hodnotou obsahu zásilky. Přeprava úředních spisů byla od poplatku osvobozena. Cenná psaní a peníze byly při přijetí zkontrolovány za asistence několika poštovních úředníků, peníze přepočítány, vloženy do vaku, který byl pečetěn pečetěmi podavatele i poštovního úřadu. Při doručení byl adresát povinen zásilku otevřít a zkontrolovat opět za asistence poštovního úředníka, který zásilku vydával.²¹ V důsledku častých ztrát cenných zásilek vydala Marie Terezie dne 19. března 1776 mandát, kterým pošta v určité míře a za účelem zvýšení bezpečnosti převzala za přepravu cenných zásilek zodpovědnost. Výjimkou byly živelné pohromy, požáry, povodně nebo loupežná přepadení. Od roku 1874 byly cenné zásilky přepravovány ve speciálních poštovních obálkách.

²⁰ J. PASSEROVÁ (ed.), *Doporučené zásilky*, s. 47-72.

²¹ P. ČTVRTNÍK, *Cesta*, s. 44.

Pro bezpečnější přesun peněz byly počínaje 1. říjnem 1850 zavedeny poštovní poukázky, poukázky na dobírku nebo později dokonce telegrafické poukázky.²²

Zásilky bylo možné odesílat také jako expresní.

Pošta přepravovala také vzorky zboží, obchodní papíry, doporučená psaní s dobírkou, časopisy a dokonce živé včely. Vyloučeny z dopravy byly zásilky nebezpečné, popsané nevhodnými texty a noviny a tiskoviny s protistátními politickými názory.²³

Od roku 1882 vznikly poštovní spořitelny. Centrála pro zúčtování sídlila ve Vídni. Založit si mohl konto každý. Minimální vklad však byl 100 zlatých.

Pošta jako státní instituce zprostředkovávala komunikaci mezi státem a veřejností. Z tohoto důvodu byla poštovní správa také pověřena přepravou volebních lístků při prvních volbách podle všeobecného volebního práva do Říšského sněmu, které probíhaly v roce 1907, a do zemských sněmů v následujícím roce 1908. Poštovní úřady se řídily pokyny v obdržených oběžnicích.²⁴

2.2. Poštovní známky

Období do roku 1850 lze nazvat obdobím „předznámkovým“. Systém vyplacení porta pomocí známky vymyslel Angličan Rowland Hill. V Anglii se známka začala používat už v roce 1840. V rakouských zemích polovinu poštovného, tj. porta, hradil odesílatel (obvykle ve výši 4 Kr.) a druhou polovinu adresát. Odesílatel však mohl uhradit porto celé. V takovém případě muselo být zaplacení celého porta na zásilce vyznačeno. Výše porta se odvíjela nejenom od váhy zásilky, ale také od vzdálenosti mezi místem podání a místem dodání.

Fenomén poštovní známky, k jejímuž užívání došlo v dědičných rakouských zemích výnosem s účinností od 1. června 1850, byl dalším faktorem, který zvýšil zisk státu. Kromě hradecké pošty byli na základě výnosu ředitelství pošt z roku 1854 oprávněni v Hradci Králové prodávat poštovní známky kupci Antonín Collina a Antonín Hellwich.²⁵

Veřejnost mohla porto u obyčejných, a tedy nezapisovaných a nesledovaných zásilek uhradit nalepenými známkami a vhodit do schránek. O rozmístění schránek byla

²² Jiří HÁNĽ, *K vývoji cenných zásilek*, in: Sborník poštovního muzea, Praha 1988, s. 74-88.

²³ J. FOREJT, *Pošta*, s. 6-15.

²⁴ SOKA HK, Archivní fond Ředitelství pošt a telegrafů Pardubice, kt. 3, inv. č. 19.

²⁵ Zdeněk DOUBEK – Helena REZKOVÁ, *Starý Hradec Králové dům od domu*, 1. vydání, Hradec Králové 2009, s. 236–237.

veřejnost seznámena v pravidelně aktualizovaných věstnících. Roku 1869 byly do prodeje zavedeny ještě pro větší komfort korespondenční lístky se známkou.

2.3. Poštovní razítka a poštovní pečeti

Poštovní úřady byly označeny a na náklady státu vybaveny tiskopisy, pečeti a poštovními razítky pro potřeby a provozování jednotných poštovních služeb. I toto vybavení prošlo vývojem. Rozšířila se škála razítek pro vyznačení placené služby na zásilkách při jejich přijetí a pro jejich další expedici a doručení. Stejně tak i používání razítkových barev mělo svůj význam. Použití černé, případně fialové barvy náleželo poštovním úřadům při běžné činnosti, červenou používali výhradně poštovní inspektoři.

Pošta používala pro jednotlivé činnosti řadu razítek. Jejich podoba byla různá. U erárních pošt byla forma razítek ujednocená. Soukromé pošty si nechaly razítka vyrábět podle vlastní předlohy. Jejich výrobu však hradil stát. Jednalo se o razítka s označením poštovního úřadu nebo razítka příležitostná při konání výjimečné události. Jiná razítka sloužila k vyznačení uhrazené poštovní služby, a jejich otisk se prováděl přímo na zásilku. Pro potvrzování úředních úkonů sloužila denní razítka. Potvrzovaly se jimi úkony interního charakteru nebo sloužila k potvrzení přijetí zásilky do poštovního provozu, případně k potvrzení vydání této zásilky příjemci. Používání razítek mělo svá pravidla. Například poštovním a sběrnám, které podléhaly nejbližšímu poštovnímu úřadu a sloužily k přijímání zásilek, bylo zakázáno orážet známky na přijatých zásilkách. K tomu byl oprávněn úřad, který od nich zásilky přebíral k přepravě. Po zahájení známkového vyplácení porta, k 1. červnu 1850, byla zhotovena razítka pro znehodnocování známek na zásilkách. Jejich tvary byly různé. Od roku 1893 se používala kruhová, některá byla tzv. němá – nenesla název poštovního úřadu. V otisku denního razítka, kromě označení úřadu, nechyběl datum. Římskými číslicemi I až X byly odlišeny země, případně typ úřadu. Pražskému ředitelství a úřadům v Čechách náležela římská VII., pro Moravu a Slezsko římská VIII. Jiné označení pomocí římských čísel měly poštovní spořitelny.²⁶ Pro denní razítka byla používána černá orážecí barva.

Po vzniku Československa se používala denní razítka a jejich podoba už měla jednotná pravidla. Kruhová razítka, po jehož obvodě byl v horní části mezikruží vyznačen název poštovního úřadu a v dolním mezikruží zkratka Československa – Č. S. P. Horní a dolní

²⁶ Eva LENOCHOVÁ (ed.), *Monografie československých známek díl XIV. Česká poštovní razítka od nejstarších dob do roku 1918*, 1. vydání, Praha 1978, s. 560-576.

část v mezikruží byla oddělena rozdělovací ozdobou. Uprostřed kruhu byl umístěn datový můstek s údajem o datu a hodině a pod datovým můstkem číselný kód poštovního úřadu.

K dalším změnám a zavádění nových razítek došlo po okupaci. Poštovní razítka nesměla připomínat symboliku Československa.

Svoje specifika měla i razítka telegrafních úřadů po sloučení s poštovní správou nebo razítka vlakové pošty, která byla výhradně hranatá.

Používání pečeti v poštovním provozu sloužilo vždy k zajištění cenných nebo peněžních zásilek před vykradením. Zásilka byla poštovním úředníkem zkontrolována a peníze před vložením do vaku přepočítány za účasti odesílatele. Zásilka následně zapečetěna. Cenné zásilky státních, civilních a vojenských úřadů nesměly být bez zapečetění poštou přijaty. K pečetění se užívalo vosku a pečetidla. Později byly používány kovové, olověné pečeti a pečetní kleště.

2.4. Poštovní schránky

Bez poštovní schránky nebyly by poštovní služby úplné. Staly se velmi oblíbené, především z důvodu určité anonymity, i když v minulosti byly zřizovány za úplně jiným účelem. Černé schránky rozmístěné ve městech totiž sloužily ke vkládání anonymních udání.

Dekretem dvorské komory ze dne 10. dubna 1817 musela být schránka umístěna na budově každého poštovního úřadu nebo poštovní expedice s vyznačením doby výběru zásilek. Dekretem ze dne 18. února 1830 mohly být do schránky vkládány pouze zásilky, u nichž nebylo vyžadováno uhrazení porta. Ostatní zásilky musely být k odeslání podány přímo do rukou poštovního úředníka. Poštovní schránky byly rozmístěny při trasách jízdní pošty ve městech a obcích na tzv. sběrných místech. Výběr schránky oznamoval postilion nebo úředník poštovní expedice, později od roku 1900 zaměstnanci poboček poštovních úřadů, tzv. poštoven, zvoněním na zvonec. Od roku 1850 bylo povinností každého prodejce známek umístit poštovní schránku na svém obchodě.²⁷ Poštovními schránkami byly vybaveny i poštovní vozy. Později i vozy vlakové pošty.

²⁷ V. ZÁBĚHLICKÝ, *Dějiny*, s. 191-192.

2.5. Telegraf a telefon

Technické vynálezy a objevy přispěly k rozšíření služeb pošt. Telegraf zaručoval spojení pro potřeby poštovních úřadů, ale prvotně byl využíván na železnici při komunikaci mezi stanicemi. Proto byly první telegrafní sítě stavěny podél té železniční. Ke spojení telegrafní a poštovní služby došlo dne 1. listopadu 1851. Správa telegrafních úřadů podléhala zemským poštovním ředitelstvím

Předchůdcem telegrafu bylo zařízení sestavené Claudem Chappem. Základem konstrukce byly tyče umístěné na vyvýšeném místě v určitých vzdálenostech od sebe. Znak sestavované pomocí těchto tyčí byly „čteny“ dalekohledem a přepisovány podle příručky a v ní uvedeném seznamu vysvětlených znaků. Předpokladem úspěšného využití bylo denní světlo a jasné počasí. Tento systém byl hojně užíván na konci 18. století ve Francii. Po objevu cívký a stejnosměrného elektrického proudu byl sestaven jehlový telegraf. Do provozu byl uveden dekretem dvorské komory ze dne 15. února 1846 pouze na některých stanicích a k soukromému použití. První spojení bylo vybudováno mezi Vídní a Brnem, o rok později dále přes Olomouc také s Prahou. Na počátku 50. let 19. století začíná být využíván, kromě státních institucí, také veřejností. V této době je síť rozšířena o spojení Prahy s Českými Budějovicemi.

Technický vývoj byl důvodem započeti užívání Bainova zvonkového telegrafu, a to na konci 40. let. V 50. letech byl vystřídán Morseovým a v 60. letech 19. století telegrafem Hughesovým, který nebyl konstruován na principu znaků, ale poprvé byl výsledným produktem psaný text. Teprve Ital Marconi stál za vynálezem bezdrátového telegrafu.

Cena za telegram se odvíjela od počtu slov a doby jejího podání, takže v roce 1850 byla denní sazba 7 zlatých 40 krejcarů a v noci 12 zlatých a 56 krejcarů; v roce 1852 při stejném obsahu textu stál telegram ve dne 4 zlaté a v noci 8 zlatých. Od roku 1858 se sazba za telegram snižovala od 2 zlatých a 24 krejcarů ve dne i v noci. V roce 1863 už činila 1 zlatý a 20 krejcarů, v roce 1873 padesát krejcarů a na počátku 20. století stál telegram o totožném počtu slov 1 korunu a 20 haléřů.²⁸

Dalším vynálezem, který rozšířil poštovní služby a zrychlil spojení mezi lidmi, byl telefon, o jehož vznik se ve 2. polovině 19. století zasloužil Grahham Bell a k jeho pozdějšímu zdokonalení o mikrofon přispěl David E. Hughes. V Rakousku byl provoz telefonního spojení zaveden roku 1881 a na rozdíl od telegrafu, jehož provoz podléhal přidělování telegrafního regálu, mohly telefonní služby zprostředkovávat soukromé společnosti.²⁹

²⁸ Otto KUČERA, *Pošta a telegraf. Ve starověku, středověku a novověku*, Praha 1913, s. 95-111.

²⁹ Tamtéž, s. 113-114.

2.6. Používané měrné jednotky a měna

Používanou měnou byla do roku 1857 konvenční měna odvozená od kolínské marky rovnající se 20 zlatým ražených z 233,89 g jemného stříbra. Konvenční měnu vystřídala roku 1858 měna rakouská vycházející z celní libry odpovídající 500 g jemného stříbra, z něhož bylo raženo 45 zlatých po 100 krejcarech. Roku 1892 byla zavedena rakousko-uherská zlatá měna – koruna se sto haléři. Po vzniku Československa bylo platidlem československá koruna a během 2. světové války německé státovky.

Užívanou délkovou mírou byla poštovní míle rovnající se vzdálenosti 7 586 km o 4000 vídeňských sázích, dále vídeňský střevíc, couly, atd. Váhovou jednotkou byl celní cent rovnající se 56 kg po 100 vídeňských librách a z něho odvozený lot rovnající se 16,2 g. Výnosem ministerstva obchodu byly zavedeny od 1. dubna 1875 metr a kilogram, jako základní měrné jednotky.³⁰

Pro potřeby pošty byly vydávány příručky s aktualizovanými údaji vždy pro dané období, ve kterém měla poštovním úředníkům sloužit. Příručky obsahovaly nejenom údaje o používaných délkových, hmotnostních a měnových jednotkách, ale také údaje topografické a adresáře pro rychlejší doručení zásilek.

3. Poštovní doprava

Pomineme-li doručení zprávy prostřednictvím poštovních holubů nebo jiných živočichů, pak nejstarší způsob jakékoliv dopravy, včetně té poštovní, probíhal na povozech po cestách a silnicích. V důsledku průmyslové revoluce a s tím související výstavbou železniční dopravní sítě, byla i poštovní přeprava přenesena „na koleje“. Technický pokrok se nezastavil jen na budování železnic. V 1. polovině 20. století se začala rozvíjet autobusová a letecká doprava. Pro zrychlení přepravy zásilek v mezinárodním styku byla a je především letecká doprava. Zvláštností je také potrubní pošta. I ta je stále využívána.

3.1. Vývoj silniční dopravní sítě

Dopravní síť, která procházelo zeměmi Koruny české, byla vytvářena postupně v průběhu staletí již od vzniku státní svébytnosti. Jak bylo zmíněno v předešlých kapitolách,

³⁰ V. ZÁBĚHLICKÝ, *Dějiny*, s. 33.

vytvoření dopravního spojení Prahy s ostatními evropskými městy započal Karel IV. Po nástupu Habsburků na český trůn, tedy od roku 1526, byla budována síť spojující Vídeň se zemskými centry v jednotlivých korunních zemích. Nejstarší a nejdůležitější je tato tzv. vídeňská trasa spojující Prahu s Vídní. Druhá, říšská trasa spojovala Prahu s Řeznem a pokračovala dál přes Augsburg do jižní a západní Evropy. Vznikala v průběhu 16. století a na její trase se na našem území vybudovaly stanice v Rokycanech, Plzni a Stodu. Třetí, saská trasa, směřovala z Prahy do Drážďan a dotvářela již existující poštovní síť spojující města Frankfurt nad Mohanem a Norimberk. K jejímu největšímu rozvoji došlo po třicetileté válce v 17. století. Spojení se severní a hlavně východní Evropou zajišťovala slezská větev mířící z Prahy do Vratislavi.³¹ Také tato trasa doplňovala polskou dopravní síť z Vratislavi do Krakova, která současně propojovala západní a východní Evropu. Další napojení na polskou trasu směřovalo z Vídně přes Brno a Olomouc.

Zpočátku bylo spojení nepravidelné a sloužilo předně pro vojenské a státní účely, ale už právě v samotných počátcích byly dodržovány zásady a zavedena byla určitá pravidla. Na trasách byly v pravidelných, přibližně patnácti kilometrových vzdálenostech budovány stanice pro pěší posly a pro koně povozných spojů. To umožnilo výměnu vyčerpaných poslů i zvířat.

Souběžně s rozvojem poštovní služby a zrychlením přepravy zásilek se zvyšoval počet cest a silnic. Současně se rekonstruovaly ty stávající. Pro lepší pohyb s povozy na těchto cestách bylo vydáno nařízení o šíři císařských silnic. Odpovídala 7,6 metřům. Poštovní vozy měly na cestách přednost.

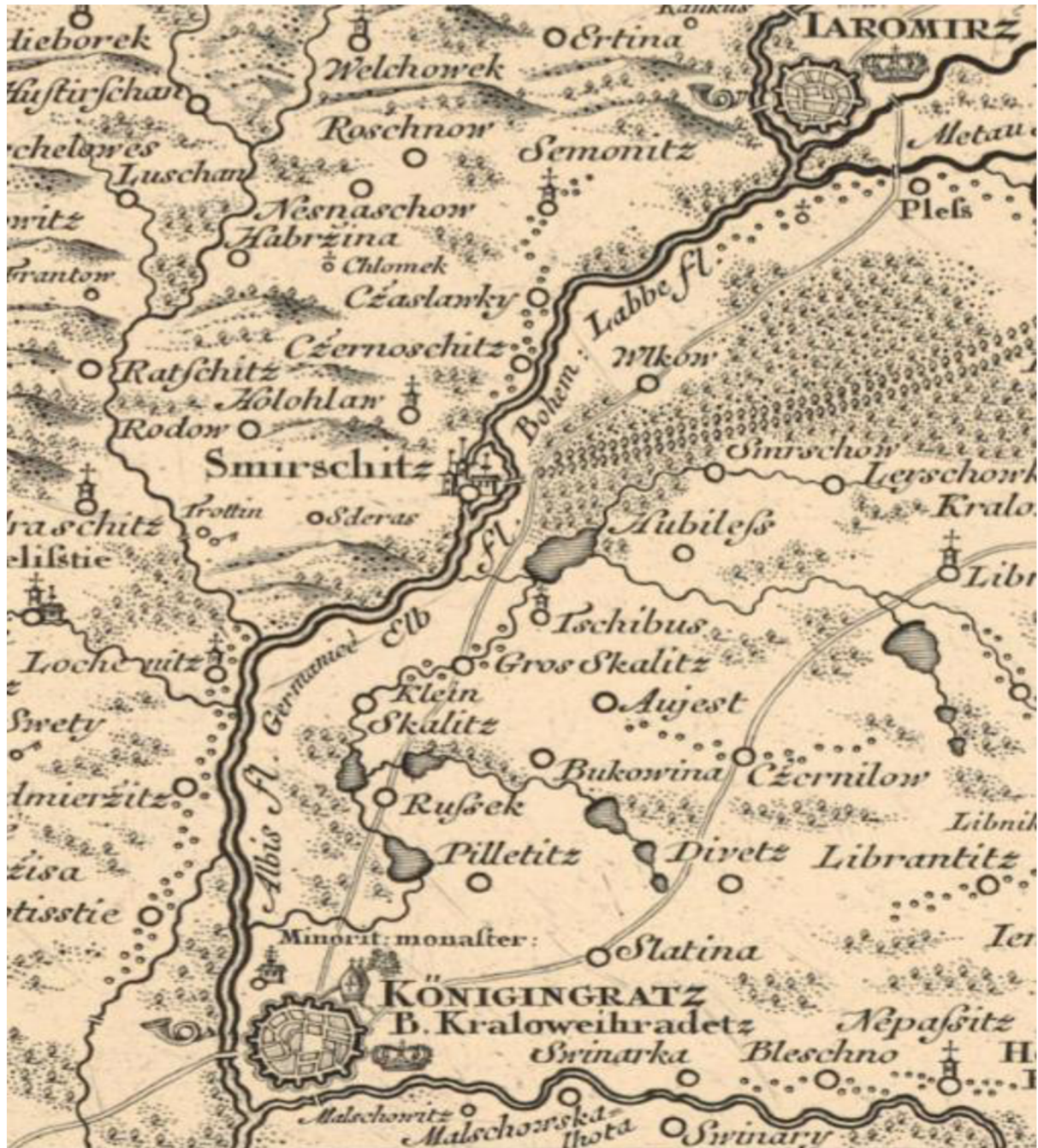
3.1.1. Vývoj silniční dopravní sítě procházející Hradcem Králové

Hradec Králové se stal roku 1530 součástí slezské trasy, která sloužila pro spojení Prahy s Vratislaví. Později byl také důležitou spojnicí s ostatními věnnými městy, byl křižovatkou cest z Čech na Moravu, ale i do sousedního Pruska. Třicetiletá válka sice poštovní spojení zničila, ale na konci 17. století byly původní trasy opět obnoveny. Výstavba slezské trasy probíhala nejpozději, v poslední třetině 17. století. Její vývoj doznal určitých změn a konečnou podobu získala až ve druhé polovině 18. století. Hradec Králové se stal její stálou součástí roku 1720.³² A vedla z Prahy přes Lysou nad Labem, Nymburk, Nový Bydžov později Chlumec nad Cidlinou, Hradec Králové, Jaroměř, Náchod a Broumov dále do polské Vratislavi.

³¹ Ivana EBELOVÁ (ed.), *Hradec Králové. Dějiny českých měst*, Praha 2017, s. 284.

³² P. ČTVRTNÍK – J. GALUŠKA – P. TOŠNEROVÁ, *Poštovníctví*, s. 22-24.

Pro účely vojenské a správní, a tedy i pro potřeby poštovní přepravy, byla na státní zakázku vyhotovena roku 1720 německým měřičem, kartografem a topografem Janem Kryštofem Müllerem mapa. Za stejným účelem vytvořil Müller již roku 1716 mapu Moravy. Poštovní úřad v Hradci Králové je označen v této Müllerově mapě, a pochopitelně i v mapách pozdějších - Wielandově z roku 1726 a Elfenwangerově z roku 1780.³³



Obr. 1 - Müllerova mapa Čech z roku 1720

³³ Müllerova mapa Čech z roku 1720, Ústřední archiv zeměměřictví a katastru, list č. 9, sign. ÚAZK/II/1/137_9.

Od počátku 18. století v rámci upevnění poštovního monopolu byla více soustředována pozornost na rozšiřování služby ve vnitrostátním poštovním styku. Budovaly se nové trasy a nové poštovní stanice nebo ze stávajících poštovních sběren vznikaly větší poštovní stanice. V Čechách byl na počátku 18. století počet poštovních stanic 47. Na konci 18. století bylo v Čechách poštovních stanic již 90 a poštovních sběren 65. V roce 1830 se počet stanic ještě navýšil na 107, ale počet poštovních sběren se snížil na 34. Hradec Králové patřil mezi nejdůležitější poštovní uzly.³⁴ Jen hradecký kraj měl pošt deset. Křížily se zde poštovní trasy do Milovic, Jičina, Trutnova, Náchoda, Vysokého Mýta, Chrudimi, a do Prahy přes Nymburk a Lysou nad Labem. V průběhu 18. století se zhušťovalo spojení mezi Prahou a Vratislaví. Poštovní poslové byli vypravováni z Prahy do Vratislavi dvakrát za týden oběma směry.

Od hlavní trasy se síť dále větvila a rozšiřovala o další nová spojení Hradce Králové s dalšími městy. V roce 1771 byla vytvořena trasa do Rychnova nad Kněžnou. Nařízením z 21. května 1785 byla založena trasa do Svitav přes Litomyšl, a v roce 1786 z Čáslavi přes Hradec Králové do Trutnova. Z důvodu rychlejší přepravy nevznikaly trasy jenom z Hradce Králové, ale od těch stávajících se větvily další. Tak bylo v roce 1787 vytvořeno spojení Náchoda s Jaroměří a Trutnovem. Na nových trasách přibývaly další poštovní úřady nebo nevyhovující trasy byly přeloženy na ty více frekventované. V roce 1783 vznikly nové poštovní úřady v Býšti a Ostřetíně a směr nevyhovující trasy procházející Milovicemi byl přeložen přes Hořice. Hradec Králové, se tím stal významnou křižovatkou poštovních tras, a tedy poštovním uzlem, odkud všemi směry odcházela pošta dvakrát týdně.³⁵

3.2. Jízdní pošta a povozy pro silniční přepravu

K přepravě zásilek byly stanice podle velikosti provozu vybaveny určitým počtem a druhy povozů a množstvím koní. Pro císařskou a královskou poštu byli k dispozici poštovní kurýři. Na hlavních trasách pak byly využívány pohodlnější a rychlejší vozy, tzv. „rychlíky“, které sloužily i pro přepravu cestujících a tyto spoje byly hojně využívány, protože průběh cesty nebyl přerušován zastávkami na poštovních stanicích. Všechny zásilky byly dopravovány řádnou jízdní poštou. To znamená, že se na dané trase převážela pošta tzv. kurzy v pravidelných intervalech, většinou jednou až dvakrát za týden, později denně.

³⁴ P. ČTVRTNÍK – J. GALUŠKA – P. TOŠNEROVÁ, *Poštovníctví*, s. 42-43.

³⁵ *O počátcích poštovníctví na Hradecku*, in: Příloha Obnovy k č. 33 ze dne 20. 8.1909, číslo 33, ročník 15, s. 1.

Nejprve byly přepravované zásilky listovní posléze i balíkové a povozy pro jejich přepravu sloužily veřejnosti také jako dostavníky, na samém počátku jen se zvláštní povolenkou vydanou úřadem.³⁶ Pro velký zájem o cestování dostavníky byla na konci 18. století po vzoru západní Evropy na všech hlavních tratích zavedena přeprava pomocí vozů zvaných dilligence. Byly upraveny nejenom pro přepravu těžkých balíků, ale i pro přepravu cestujících.³⁷ Od roku 1774 byly do systému přepravy včleněny tzv. povozné pošty, které byly určeny pro přepravu balíků do hmotnosti 5,6 kg, cenné zásilky s neomezenou hmotností a dále přepravu poukázek.³⁸

V 1. polovině 19. století bylo na poštovních trasách používáno několik typů povozů podle účelu cesty, vzdálenosti, druhu a množství zásilek a rychlosti doručení. Byly to spěšné poštovní rychlíky, které kromě cestujících převážely listovní a cenné zásilky a lehčí balíky, dále poštovní povozy pro méně majetné cestující a přepravu těžších balíků, a ještě stále oblíbené starší vozy tzv. dilligence.³⁹

Velmi majetným zákazníkům byla k dispozici služba, kterou také v plné míře hradili, a kterou zajišťovaly jen některé poštovní úřady, pro rychlou a neplánovanou přepravu zásilek poštou mimořádnou tzv. štafetovou. Příjem a výdej zásilek probíhal a řídil se štafetovým řádem platným od 1. května 1839. Přestože tato služba nebyla široké veřejnosti z finančních důvodů dostupná, zrušena byla až roku 1897.

3.3. Železniční přeprava

Výstavba železnic znamenala velký zásah do dosavadního způsobu provozování nestátní formy poštovníctví v Rakousku. Jejich budování se dotklo samotného systému poštovní přepravy. Znamenal také velký úpadek formanských živností a hostinců na poštovních trasách. Největším investorem do výstavby železnic v rakouských zemích byl bankovní dům S. M. Rotschilda. Nejprve bylo po železnici přepravováno zboží pro obchodníky, později sloužila pro přepravu osob. Poštovní správa byla železniční správou odškodněna a zásilky pošty byly vlakovou poštou přepravovány bezplatně. Hlavní železniční trasy byly koncipovány tak, aby zaručovaly spojení Vídně s jednotlivými korunními zeměmi a také s důležitými průmyslovými a hospodářskými centry na severu Čech a Moravy. Stejně důležité bylo spojení zemědělských

³⁶ P. ČTVRTNÍK – J. GALUŠKA – P. TOŠNEROVÁ, *Poštovníctví*, s. 34-37.

³⁷ P. ČTVRTNÍK – J. GALUŠKA – P. TOŠNEROVÁ, *Poštovníctví*, s. 37-45.

³⁸ P. ČTVRTNÍK, *Cesta*, s. 44.

³⁹ Tamtéž, s. 45.

oblastí s těmi průmyslovými pro přepravu zboží a materiálu. A v době nestabilní politické situace v Evropě bylo z důvodu politických a vojensko-bezpečnostních obzvlášť nutné spojení Vídně s okrajovými částmi monarchie. První koněspřežná dráha z Budějovic do Lince byla budována mezi lety 1827 a 1836. Následně, roku 1835 byla vystavěna železnice z Vídně přes Břeclav, Přerov, Bohumín do Haliče. Z Břeclavi byla později vybudována železnice do Brna a z Přerova do Olomouce. Roku 1845 byla dokončena výstavba z Olomouce do Pardubic, které se tak staly důležitým hospodářským a z hlediska poštovní přepravy významným dopravním uzlem spojující po železnici Čechy a Moravu. Stejněho roku byla také dokončena železnice z Olomouce do Prahy, kde bylo současně se zahájením provozu slavnostně otevřeno hlavní nádraží, a roku 1849 z Brna do České Třebové. Železniční síť na východě Čech vznikala o něco později. Roku 1855 byla zahájena výstavba tratě z Pardubic do Hradce Králové a dále do Turnova a Liberce. Výstavbu trati a nádražní budovy zahájily roku 1855 Jiho-severoněmecké spojovací dráhy. Zkolaudovány byly 22. října 1857 a provoz byl zahájen 4. listopadu téhož roku. Roku 1871 byla dostavěna železnice z Chlumce nad Cidlinou přes Starou Paku do Trutnova. A roku 1874 z Hradce Králové přes Lichkov a odbočku na Kyšperk dále do Ústí nad Orlicí.

Rozvoj přepravy po železnici vedl, i přes určitý odpor ze strany dosavadních provozovatelů a nájemců poštovních služeb, k budování poštovních, telegrafních a telefonních stanic při železničních tratích. Stávající stanice uprostřed městských center ztrácely důležitost. Z hlediska své polohy se stávaly významnými poštovní úřady v blízkosti železničních stanic a na tyto úřady se svázely zásilky z centra i z okolních poštovních úřadů odkud se po železnici expedovaly do místa svého určení.

Přeprava zásilek po železnici znamenala určité zjednodušení spočívající ve způsobu zpracovávání přepravovaných zásilek, které se převážely v zabezpečených pytlích tzv. závěrech.⁴⁰ Změny umožnily třídít zásilky podle místa určení přímo ve vozech vlakové pošty, tzv. poštovních ambulancích, během jízdy. Tato novinka byla v Rakousku zavedena po vzoru Anglie s určitým zpožděním roku 1850. Vozy byly pro třídění zásilek vybaveny a průběžně upravovány. Jejich součástí byla pochopitelně i poštovní schránka. Až do roku 1898 si zaměstnanci při třídění zásilek za jízdy svítili svítilnami. Po tomto roce byly vozy elektrifikovány. Efektivita spočívala v tom, že poštovní uzávěry s poštou byly připraveny k předání vlakovým poštám v železničních stanicích. Velké nádražní pošty, které tímto

⁴⁰ P. ČTVRTNÍK – J. GALUŠKA – P. TOŠNEROVÁ, *Poštovníctví*, s. 68-76.

způsobem expedovaly tříděné zásilky, byly v samotném počátku zřízeny po Praze, také v Třebovicích, Pardubicích a v Kolíně. Jejich počet se ale rychle navyšoval.

Enormní nárůst vlakové pošty vedl k nutnosti vytvořit přehled vlakových spojů, tzv. kartovacích přehledů. Jejich každoroční vydávání bylo zahájeno roku 1886 a měly zjednodušit systém třídění a přeposílání zásilek na zavedených tratích. Zásilky byly tříděny na ty, které byly určeny přímo na poštovní úřad v dané stanici a poštovní úřady v jejich okolí, a na zásilky určené pro vzdálenější místa a vlaková pošta byla jenom stanicí přestupní nebo překládací, tzv. uzlem. Každá vlaková pošta byla nazývána ambulancí, a v kartovacím přehledu měla interní označení. V roce 1909 bylo na tratích v Rakousku těchto vlakových pošt 177.⁴¹

3.4. Automobilová a autobusová přeprava zásilek

Automobilová doprava se začala rozvíjet už na konci 19. století a do popředí zájmu pro obecné využití se dostala v souvislosti s vybavením armády, a tedy pro vojenské účely. První automobil na území monarchie byl vyroben roku 1904 automobilkou Daimler v bosenské automobilce. První velká zkušební jízda proběhla ve dnech 16. – 28. ledna roku 1905 a směřovala z vídeňského Nového města do Sarajeva.⁴² V Čechách a na Moravě se na výrobě autobusů podílela firma Laurin a Klement. Následně byly v poštovní přepravě nahrazovány koňské povozy rychlejšími autobusy. Veřejnost pochopitelně tuto novinku vítala, nicméně pravidla pro přepravu zůstávala zachována. V praxi to znamenalo, že přeprava zásilek byla upřednostňována před osobní přepravou. Počet cestujících osob byl značně omezen. Vzniklá situace způsobila založení veřejné autobusové dopravy oddělené od poštovní autobusové dopravy.

Poštovní autobusová doprava byla v Hradci Králové zahájena 1. února 1920 linkou spojující hlavní nádraží s Novým Hradcem Králové, která byla od 1. dubna téhož roku prodloužena do Vysokého Mýta přes Býšť, Holice, Horní Jelení a Týnisko. Jízdenka z nádraží na Nový Hradec Králové stála 3 Kč a vozy byly vybaveny poštovními schránkami. Poštovní autobusové trasy propojovaly především ta místa, do kterých nebyla zavedena železniční doprava. V Hradci Králové a blízkém okolí byl provoz takové linky zahájen 1. října 1923 a směřoval do Černilova přes Pouchov, Piletice a Slatinu. Některé linky byly z důvodu nezájmu částečně omezovány nebo rušeny. Požadavky a nároky cestujících v hradeckých poštovních

⁴¹ P. ČTVRTNÍK – J. GALUŠKA – P. TOŠNEROVÁ, *Poštovnictví*, s. 80.

⁴² Tamtéž, s. 102-109.

autobusech kladené na poštovní správu ohledně přepravy cestujících v poštovních vozech nebyla pošta schopna uspokojit. Po jednáních s představiteli města bylo dosaženo rozhodnutí, jehož výsledkem bylo zahájení autobusové dopravy soukromým dopravcem - Autodráhy Hradec Králové, počínaje prvním listopadem 1928.⁴³

3.5. Vznik Světové poštovní unie

Pro zahraniční přepravu neexistovaly žádné mezinárodní úmluvy, které by zaručovaly bezpečnou přepravu a jednotné tarify. Systém určitých sjednaných podmínek existoval pouze mezi jednotlivými vrchními poštovními správami, nejčastěji mezi sousedními státními územními celky. U zrodu myšlenky sjednotit podmínky poštovní přepravy stálo Rakousko-Uhersko, Prusko a německé státy. Snahy však byly přerušovány z politických i vojenských důvodů a nejzásadněji byla zmařena prusko-rakouskou válkou. Z iniciativy Rakouska – Uherska však nakonec k založení poštovního spolku došlo. Stalo se tak ve švýcarském Bernu dne 9. října 1874. Smyslem Světové poštovní unie (původní název Generální poštovní unie) bylo sjednocení postupů v poštovním provozu v mezinárodní přepravě, dodržování závazných norem a volná přeprava poštovních zásilek na území členských států. Některé změny se dotkly i postupu při výpočtu tarifů. Podle Světové poštovní unie se například při výpočtu porta vycházelo nově pouze z hmotnosti zásilky. Kongresy unie se konaly a konají přibližně každé čtyři roky a všechny členské státy jsou povinny smluvní podmínky přijmout a dodržovat.⁴⁴

4. Poštovnictví na Hradecku

Vývoj poštovního provozu, vybavení poštovních úřadů, povinnosti poštovních úředníků a rozvoj dopravy probíhal přibližně podobně na celém území ovládané habsburskou monarchií. Sjednocování a centrální dohled nad poštovní správou bylo určeno dekrety, nařízeními a pomocí věstníků a formulářů.

Město Hradec Králové docílilo své rozlohy, jak je známé dnes, až za 2. světové války v době Protektorátu Čechy a Morava, kdy německá správa rozhodla o sloučení okolních obcí v jeden celek – Hradec Králové. Kdysi samostatné obce jsou dnes částmi města. V průběhu

⁴³ Helena REZKOVÁ (ed.), *Historie městské hromadné dopravy v Hradci Králové 1928-2013*, Vlkov 2013, s. 25-31.

⁴⁴ J. PASSEROVÁ (ed.), *Doporučené zásilky*, s. 65-68.

předchozích století byly zřízeny poštovní stanice. Nacházely se v obcích Nový Hradec Králové, Slezské Předměstí, Pouchov, Kuklena, Svobodné Dvory. Také v obcích, které leží v blízkém okolí Hradce Králové, vznikaly postupně poštovní úřady. Jejich historický vývoj není obsahem práce, přesto v některých jejich částech o nich zmínka je. A to z důvodu a v souvislosti se snahou celkově vytvořit představu o vytváření poštovní dopravní sítě a fungování pošty obecně.

Město Hradec Králové bylo uzavřeno hradbami. K jejich bourání došlo v 70. letech 19. století z důvodu rozšíření přístupových cest do města.⁴⁵ Do té doby byl vstup do města možný pouze těmito městskými branami. V průběhu 19. století došlo k událostem, které ovlivnily i chod hradecké pošty. Tou první byly revoluční události roku 1848 a uzavření městských bran mezi devátou hodinou večerní a čtvrtou hodinou ranní. K uzavření došlo z rozkazu polního maršála Karla Josefa hraběte Auersperga. Výjimku ke vstupu měla c. k. pošta, dostavníky a osoby se zvláštním propustním listem.⁴⁶ Druhou událostí byla prusko-rakouská válka roku 1866. Z uzavřeného města nevyjely poštovní vozy mezi 3. červencem a 3. srpnem vůbec.⁴⁷

4.1. Vývoj poštovníctví od konce 18. století do vzniku Československa

Jak bylo zmíněno v části věnované vývoji dopravy, mimo jiné i na území Čech, byl Hradec Králové nejenom poštovním dopravním uzlem. Na konci 18. století byl v Hradci Králové, jehož teritorium bylo ohraničeno městskými hradbami, jediný poštovní úřad. Nacházel se na Malém náměstí. Při požáru 24. srpna 1814 byly zničeny domy na severní straně Malého náměstí čísla popisná 109 až 120. Mezi zničenými domy byla, kromě budovy hejtmanství, také pošta.⁴⁸

Budova pošty se nacházela na západní straně Malého náměstí v čísle popisném 128 a k této budově se v pozemkové knize váže zápis ze dne 28. srpna 1840 o udělení poštovního regálu. Stejně tak je v pozemkové knize zaznamenán i pozdější státní výkup regálu, k němuž

⁴⁵ Pavel PANOCH, *Hradec Králové. Průvodce po architektonických památkách od středověku do současnosti*, 1. vydání, Praha 2015, s. 27-28, 38.

⁴⁶ Jeroným Jan SOLAŘ, *Dějepis Hradce Králové nad Labem a biskupství hradeckého*, Praha 1870, s. 191-193.

⁴⁷ Tamtéž, s. 233.

⁴⁸ Tamtéž, s. 192.

působnosti.⁵¹ Jednalo se například o města Jaroměř, Rychnov nad Kněžnou, Náchod, Broumov, Dvůr Králové nad Labem, Poličku nebo Trutnov.

Roku 1808 se stala hradecká pošta okresním poštovním úřadem a roku 1840 dokonce poštovním inspektorátem. Mezi léty 1808 – 1840 vykonávali kontrolní činnost poštovní oficiři: Matěj Altfahrt, Jan Speisser, Ferdinand Lanhaus, Libor Schlossar. Zaměstnání byli již zmiňovaní konduktéři, kteří poštu vypravili a mohli doprovázet i povoznou poštu; dále pomocníci a poštovní poslové. Pozice poštovních expeditorů nebo administrátorů bývaly obsazovány členy rodiny.

4.1.1. Hradečtí poštmistři

Patrně první zmínka o hradeckém poštovním poslovi Freundlovi je z roku 1535 v souvislosti s jeho uvězněním a následným listem krále Ferdinanda adresovaný hradeckým radním, ve kterém jim nařizuje propustit poštovního posla, jehož věznění brání chodu pošty.⁵²

Výběr poštmistra a uvedení do úřadu byly v kompetenci vrchní poštovní správy. Výběru předcházelo doporučení nebo žádost doložená vzornou službou. Také poštministr byl oprávněn si své podřízené vybírat, i když musel být i tento výběr schvalován vrchní poštovní správou v Praze. Pokud post dědičného poštmistra nebyl obsazen, ať už z důvodu nemoci nebo úmrtí poštmistra bez dědice, zajišťoval chod úřadu dosazený administrátor. Poštmistři vykonávali svůj úřad na základě dědičného privilegia nebo také nedědičně. Nedědiční poštmistři mohli svůj úřad postoupit za plat teprve po deseti letech perfektně vykonávané služby. Poštmistrovský úřad mohl být vykonáván také na smlouvu s půlroční výpovědní lhůtou. Dědičné poštovní privilegium zajišťovalo vlastníkově a jeho rodině existenční jistoty.⁵³ Privilegiem se poštministr zavázal k dodržování předpisů a nařízení o provozování poštovní služby, výběru tax, odvádění části porta do královské pokladny, provozování jízdní pošty včetně štafetové. Pošta byla v rukou státu a privilegia zaručovala panovníkovi určité výsady, stejně tak i členům rodu Thurn Taxisů a Paarů. Především bezplatné porto a jízdu, a také možnost odkupu poštovního regálu. Poštmistři byli, a to již od 1. poloviny 18. století, povinni určit osoby, například obchodníky nebo provozovatele jiné živnosti, jejichž obchody nebo provozovny, budou plnit funkci poštovní sběrný. Poštovní sběrný sloužily k příjmu zásilek od

⁵¹ V. ZÁBĚHLICKÝ, *Dějiny*, s. 63-64.

⁵² *O počátcích poštovníctví na Hradecku*, in Příloha Obnovy č. 32, ročník 15, 1909, číslo 32, s. 1. O této události se zmiňuje také Václav Dragoun v písemných záznamech o poštovním úřadě v Hradci Králové.

⁵³ V. ZÁBĚHLICKÝ, *Dějiny*, s. 140-145.

veřejnosti a výběru zásilek ze schránek umístěných na jejich domech a provozovnách. Zásilky poté pravidelně odnášeli na nejbližší poštovní úřad. Místa sběren v rakouských zemích byla pravidelně zveřejňována v oběžnicích.

Na počátku 18. století byl mnoha poštmistřům udělován poštovní regál. Také někteří hradečtí poštmistři vlastnili tuto výsadu. Jejich výčet, přičemž ne každý byl poštmistrem dědičným, je tento: Johann Leopold Fridrich byl poštmistrem mezi lety 1700–1734; poté byl úřad obsazen Johannem Nägerlem v letech 1756-1759. Mezi léty 1759-1779 byl poštmistrem Karl Josef Neumann. Po krátkém období, kdy pozici poštmistra zastával administrátor, se stal poštmistrem Johann Wenzel Finger (1783-1785). Prvním poštmistrem, jemuž bylo roku 1785 uděleno privilegium byl purkrabí Josef Rössler. Od roku 1791 do roku 1800 byl poštmistrem Talacko, rytíř z Gistietitz. Od roku 1801 byl poštmistrem Ferdinand Scherer, který získal privilegium a dne 4. září 1804 ho postoupil za plat 25000 florinů Josefu Bubníkovi. Také Josef Bubník jej postoupil dne 24. dubna 1808 za plat ve výši 25000 guldenů armádnímu setníkovi (Arme Hauptman) Franzi Kaldararovi. V roce 1821 však Kaldarar zemřel a po jeho smrti vedla poštovní úřad jeho žena Vincencia. Vrchní poštovní úřad rozhodl o umístění administrátora Emanuela Čenského do poštmistrovského úřadu. Proti tomu Vincencia Kaldararová podala stížnost a v rozmezí let 1824-1834 úřad nakonec vedla. Od roku 1835 do roku 1862 ji vystřídali opět administrátoři. Posledním dědičným poštmistrem byl Karl Kaldarar, a to do své smrti v roce 1865. Od té doby vedli poštu administrátoři, kterými byli i Kaldararovi potomci.⁵⁴

Zestátnění poštovních úřadů neminulo ani hradecký úřad. Povolení k vykoupení dědičného privilegia bylo vydáno roku 1885 a 8. března 1892 k němu také došlo. Někteří členové rodiny Kaldararových v úřadě nadále pracovaly na pozicích administrátorů nebo expeditorů, tedy poštovních výpravčích. Provoz poštovního úřadu nadále v domě čísla popisném 128 probíhal a stát platil za obsazené místnosti rodině Kaldararových nájem. Roku 1865 byly služby poštovního úřadu rozšířeny, také na náklady poštovní správy, o telegrafní stanici.⁵⁵ V roce 1902 se poštovní úřad přemístil do čísla popisného 192 ve Špitálské ulici, dnešní budova Boromea, která byla vystavěna v polovině 19. století na místě zbourané staré zástavby. Poštovní úřad sídlil v budově Boromea až do konce 20. století. O její přemístění dlouho usilovali živnostníci z důvodu již nevyhovující pošty Kaldararových na Malém náměstí. V nových prostorách zahájila pošta 1 činnost 1. listopadu 1902.⁵⁶

⁵⁴ V. DRAGON, *Zápisky k dějinám poštovní správy, poštovní úřad Hradec Králové 1.*

⁵⁵ Tamtéž.

⁵⁶ Z. DOUBEK – H. REZKOVÁ, *Starý Hradec*, s. 330.

O nové poště v budově Boromea je zmínka také v týdeníku *Obnova*, a to v souvislosti s upomínkou na hradeckého rodáka V. V. Tomka, *K stoletému narození V. V. Tomka*, in: *Obnova*, r. 24, 1918, č. 21, s. 2.

Další poštovní úřady se nacházely v samostatných obcích, a sice městyso Kukleny, ve Svobodných Dvorech, na Novém Hradci (Na kopci sv. Jana), Plotištích nad Labem, Pouchově a Slezském Předměstí ve staré budově nádraží.

4.1.2. Poštovní kurzy hradecké pošty

Na existujících trasách, a v 19. století byl už jejich počet značný, byly provozovány pravidelné, převážně již každodenní tzv. kurzy, a to do Rychnova nad Kněžnou, Hořic, Josefova, Jaroměře, Vrchlabí, Chlumce nad Cidlinou, Poděbrad, Býště, Holic, Pardubic, Chrudimi, Nechanic, Nového Bydžova a Smiřic. Vrchní poštovní správa svými nařízeními a interními předpisy organizovala poštovní kurzy v zemi a určovala přesný časový rozsah expedování a přepravy zásilek a způsob dopravy, druh použitého povozu, apod.⁵⁷ Tento „jízdni“ řád v tak husté přepravní síti musel být přesně dodržován. Některé poštovní úřady byly poštovními uzly a přepravované zásilky musely být včas přelístovány k jinému kurzu. Pro lepší přehlednost sloužily zaměstnancům vydávané tzv. kartovací seznamy. Z Hradce Králové byla pravidelně vypravována pošta kurzy, které se lišily druhem nákladu, množstvím a vzdáleností: reitposten – přeprava pouze listovních zásilek; malleposten – smíšená listovní povozná pošta – jednalo se o nákladní přepravu, která současně sloužila pro přepravu osob; botenposten – jízda provozovaná výhradně nestátní poštou pro přepravu osob a listovních i povozných zásilek; kariolfahren – sloužila k přepravě listovních a povozných, tj. nákladních zásilek, u kterých hmotnost nepřesáhla 5 kg. Mimo to měl hradecký poštmistr povinnost vykonat také zvláštní tzv. štafetové jízdy, které byly vždy uskutečněny na náklady odesílatele. Tato povinnost mu byla uložena privilegiem. Pro všechny jízdy byly využívány výhradně erární čtyřsedadlové vozy, které nemusely být obsazovány konduktérem – průvodčím, ale pouze postilionem. U štafetových jízd, které byly nepravidelné, bylo dovoleno užití i soukromého povozu. Odměna z jízd pro poštmistra byla součtem dopravního paušálu na jednoho koně a části cestovních poplatků.⁵⁸ Na trasách všech jízdničních pošt směřující z Hradce Králové se v jeho nejbližším okolí nacházely poštovní úřady samostatných obcí: Plotiště nad Labem, Pouchov, Svobodné Dvory, Kuklena a Nový Hradec Králové.

⁵⁷ V. DRAGON, *Zápisky*.

⁵⁸ J. FOREJT, *Pošta*, s. 138-140.

K vybavení povozné pošty úřadu v Hradci Králové přibyl roku 1769 poštovní vůz tzv. diligence, který byl využíván také jako dostavník pro přepravu osob. První trasa, na které byl vůz používán, vedla z Hradce Králové přes Čáslav do Prahy a dále do Vídně.⁵⁹ Jak se cestovalo v poštovním voze ve 2. polovině 19. století na Hradecku, konkrétně z Nového Bydžova do Hradce Králové, je popsáno i v místním dobovém tisku. Příběh o cestování v dostavníku je z období po Prusko – rakouské válce. Poštovní úřad v Hradci Králové vedla v tomto období paní von Kaldararová. Trasa z Nového Bydžova vedla přes Prasek, Kobylice, Nechanice, Stěžery a Kukleny dále do Hradce Králové. Lze ho přiblížit následovně: lístek si mohl cestující zakoupit den před jízdou, v tomto případě do osmi hodin večer. Podle počtu cestujících a množství zásilek připravil postilion povoz. Pokud pasažér neměl lístek předem zakoupený a přesto chtěl cestovat, nemusel mít jistotu, že v dostavníku bude volné místo. Přeprava zásilek byla upřednostněna před osobní přepravou. Nespokojený cestující si mohl stěžovat. Poštovní úřady měly k dispozici knihu stížností. Komplikace mohli způsobit také cestující s větším počtem zavazadel. Na zastávkách cestující vystoupili nebo přistoupili. V Nechanicích zkontroloval poštmistr lístky cestujících, přijal došlé zásilky a vyexpedoval odchozí poštu. Na větších poštovních stanicích, které měly i jízdní poštu, mohl být vyměněn povoz nebo unavené koně. Vjezd do obce oznamoval postilion troubením na trubku. Poštovní úřad v Hradci Králové byl dopravním uzlem a někteří pasažéři ve městě pouze přestupovali do jiných dostavníků.⁶⁰

S výstavbou železnic a později rozvojem automobilového průmyslu ztratily dostavníky svůj význam.

4.1.3. Provoz pošty 2 v Hradci Králové

Po zahájení provozu železniční dopravy v Hradci Králové získala poštovní správa ve „staré“ nádražní budově místnosti pro chod výpravny, které si dlouhodobě pronajala již od 1. listopadu 1857. Nádražní pošta 2 plnila z počátku pouze funkci expediční. Poštu nepřijímala, ale pouze připravovala zásilky k výpravě z hradecké pošty 1 a okolních poštovních úřadů a od vlakové pošty přijímala zásilky určené pro poštu v Hradci Králové, která je dále expedovala okolním poštovním úřadům, případně si poštu vyzvedávali přímo adresáti. S postupnou

⁵⁹ J. J. SOLAŘ, *Dějepis*, s. 176.

⁶⁰ *Jak jsme v Čechách před 30 cestovali* in: *Obnova*, ročník 6, číslo 33 ze dne 17. 8. 1900, s. 1; ročník 6, číslo 34 ze dne 24. 8. 1900, s. 1; ročník 6, číslo 35 ze dne 31. 8. 1900, s. 1 a 3.

výstavbou města však poštovní úřad Hradec Králové 2 také doručoval. Kapacita místnosti v nádražní budově pronajatých poštovní správou však v důsledku stoupajícího zájmu o poštovní služby a tedy narůstajících požadavků veřejnosti dlouhodobě nedostačovala. Také okolní obce usilovaly o zřízení místních poštovních úřadů. Zmírnění zátěže provozu pošty 2 v Hradci Králové přinesly i změny v organizaci přepravy pošty převedením některých vzdálených doručovacích okrsků na jiné poštovní uzly. Například nařízení ze dne 18. května 1868, kterým měla pošta pro některé obce směřována na poštovní uzly v Hořicích nebo Nechanicích.⁶¹

Souběžně s výstavbou železnic byly podél těchto železničních tratí a prioritně pro potřeby dráhy a spojení mezi nádražními stanicemi budovány telegrafní a telefonní sítě, které sloužily také pro provoz poštovních úřadů. Na přiloženém snímku mapy je zachycen stav vybudovaných telegrafních a telefonních linek k 1. červenci 1901 v Hradci Králové a okolí.⁶²



Obr. 3 - telegrafní síť, stav k 1. 7.1901; červená barva - hlavní říšská linie, zelená barva - vedlejší linie, černá barva - železniční trať

⁶¹ V. DRAGON, *Zápisky*.

⁶² SOKA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, fasc. 1, inv. č. 30.

4.2. Hradecká pošta v meziválečném období

První polovina 20. století sebou přinesla dvě světové války a poměrně krátké a poklidné meziválečné období, ve kterém Československo prokázalo schopnost prosadit se ve světové konkurenci v mnohých oborech. Výsledky technického pokroku pak napomohly ke zlepšení služeb včetně těch poštovních. V době monarchie a stejně i po vzniku Československa byla vyžadována loajalita zaměstnanců pošt a telegrafů. Vykonávali službu, která sloužila lidem, byli s nimi v úzkém kontaktu a měli k dispozici technické vymoženosti doby – telefon a telegraf.

Rozpadem Rakouska-Uherska došlo ke změně struktury státní správy, té poštovní nevyjímaje. Agenda pošty, telegrafu a telefonu podléhala do vzniku republiky ministerstvu obchodu, průmyslu a živností. Od 18. listopadu 1918 měla vlastní ministerstvo pošt a telegrafů. Prvním ministrem se stal Jiří Stříbrný.

Propojení stávajících dopravních a telekomunikačních sítí s Vídní a s jednotlivými zemskými centry Rakouska – Uherska vytvořilo po vzniku republiky problém, který bylo nutné řešit v krátkém časovém údobí. Neodkladně se vytvářela ucelená dopravní, telegrafní a telefonní síť v rámci nově vzniklého státního útvaru. Státními poštovními zaměstnanci se stali všichni po složení slibu složeného v průběhu dubna roku 1919. Němci mohli slib skládat ve svém mateřském jazyce. Pošta, telefon a telegraf zajišťovaly a byly hlavním komunikačním centrem a z těchto důvodů bylo nutné zajistit plynulý přechod v rámci nově vzniklého státu. Ten v samotném začátku zahrnoval změny související se zavedením češtiny, jako úředního jazyka v celém poštovním provozu a také zajištění agendy pro výměnu bankovek a mincí v souvislosti s měnovou reformou v roce 1919, které se poštovní úřady aktivně účastnily. Plynulý provoz pošt a telegrafů komplikovala podvratná činnost německých a rakouských spolků sídlících ve Vídní, např. Postbeamtenverein nebo Reichsbund deutsche Postler. Ministerstvo pošt a telegrafů vydávalo různá opatření a zákazy pro zaměstnance, kteří byli členy těchto organizací.⁶³

V jednotlivých zemích Československa vznikla ředitelství pošt a telegrafů, která přímo podléhala Ministerstvu pošt a telegrafů. V Čechách tato ředitelství sídlila v Českých Budějovicích, Plzni, Liberci a v Pardubicích a zajišťovala správu prakticky po vnějším obvodu země. Stávající pražské ředitelství zajišťovalo střední Čechy. Ředitelství pošt a telegrafů v Pardubicích bylo zřízeno jako první v Československu usnesením ze dne 29. dubna 1919. Provoz byl zahájen osobním vyrozuměním v Praze v pronajatých místnostech bývalé

⁶³ SOKA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, kt. 3, inv. č. 19.

Svatováclavské záložny a pardubické ředitelství zahájilo činnost 1. října 1919 v budově obecní chlapecké a dívčí školy, kterou rada města ředitelství propůjčila. Prvním generálním ředitelem byl jmenován dr. Maxmilian Fatka.⁶⁴

Podmínky byly skromné, kromě účtárny vznikla oddělení technická, stavební a oddělení dopravy. Pro nedostatek místních zaměstnanců dojížděli dočasně do Pardubic zaměstnanci z pražské správy. Poštovní ředitelství uskutečnilo několik kurzů, o které nebyl z počátku velký zájem. Přibližně po deseti letech se počet zaměstnanců ustálil a byl dostačující. V době doznívající ekonomické krize nebyli noví zaměstnanci přijímáni a ti stávající byli povinni přispívat do Fondu sociální péče částkou ve výši jedné koruny u měsíční mzdy do 1000 Kč a dvou korun u měsíční mzdy nad 1000 Kč. Zaměstnanci měli také nárok na dovolenou na zotavenou. Podle stupně služného se počet dnů dovolené pohyboval mezi 10 až 21.⁶⁵

Na počátku své činnosti mělo pardubické ředitelství ve svém obvodu 430 poštovních úřadů, mimo jiné i na Hradecku, 78 poštoven a 3 telegrafní stavební úřady ve městech Pardubice, Německý Brod a Trutnov.⁶⁶ Výstavba pardubického ředitelství, jehož činnost stále probíhala v pronajaté budově, byla zahájena roku 1923 a zkolaudována a otevřena byla roku 1927.

4.2.1. Modernizace poštovních služeb

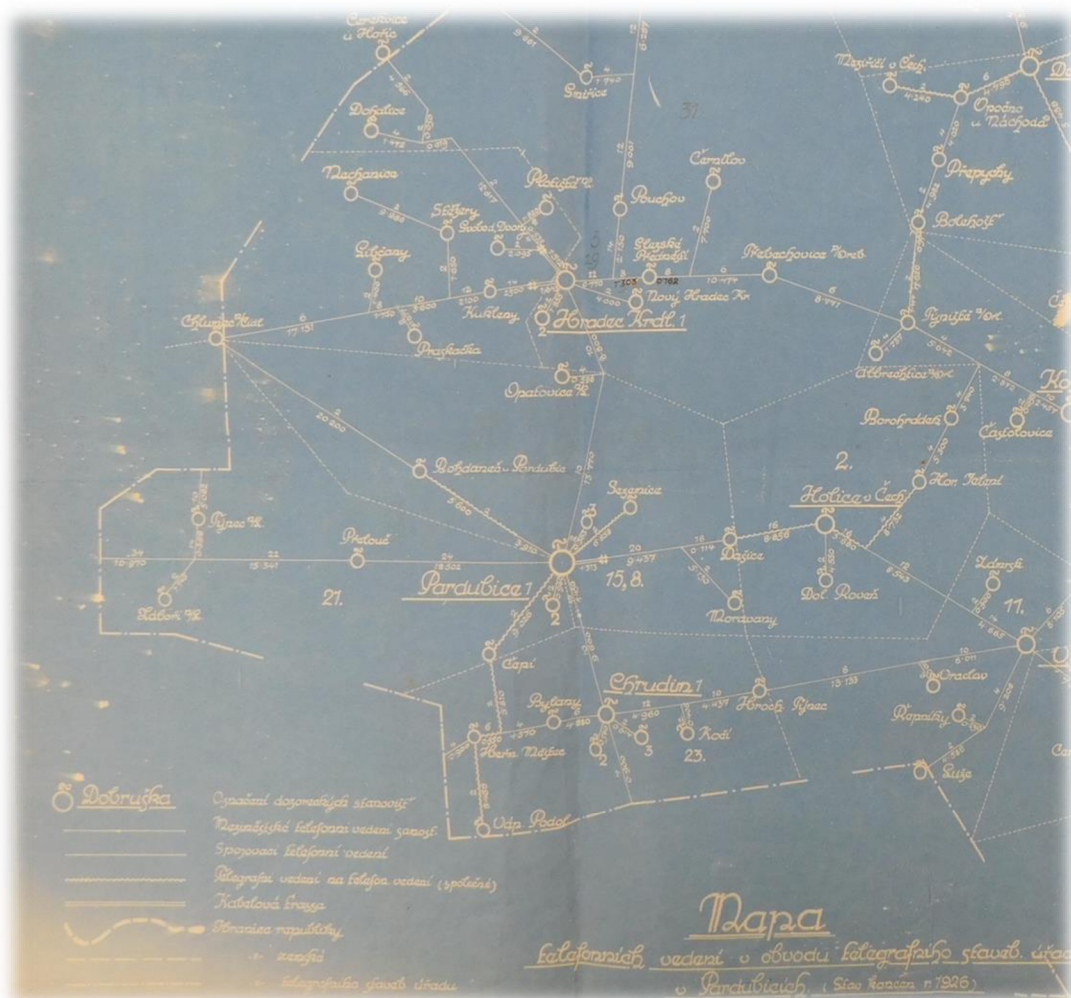
Pro zlepšení a zpřístupnění poštovních, telegrafních a telefonních služeb široké veřejnosti probíhal proces výstavby budov nových poštovních úřadů nebo odkoupení těch stávajících. Modernizací prošly telegrafní i telefonní sítě. Současně byla stávající rozšiřována. V roce 1928 byla zahájena telefonizace Krkonoš. Zájem obyvatel narůstal, stejně jako využívání telegrafu. Telegrafních stanic evidovalo ředitelství Pardubice ve svém obvodu v roce 1919 - 261 a v roce 1930 už 374; telefonních stanic bylo v roce 1919 - 147 a v roce 1930 už 159; telefonních stanic samostatných bylo v roce 1919 – 3815 a v roce 1930 se jejich zvýšil na 7888. Obě služby byly hojně podporovány reklamními akcemi. Jednalo se o úspěšně organizované propagační akce pořádané městy a obcemi společně se zaměstnanci telefonních ústředen, na kterých se obyvatelstvo seznamovalo s obsluhou telefonního aparátu. Výsledkem těchto akcí byl nárůst počtu nově zřizovaných stanic, na jejichž budování se padesáti procenty

⁶⁴ SOKA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, kn. 1, inv. č. 1

⁶⁵ SOKA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, kt. 3, inv. č. 19.

⁶⁶ SOKA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, kn. č. 1, inv. č. 1.

podílelo ministerstvo pošt a telegrafů. Na snímku mapy je zobrazen stav telefonní sítě v roce 1926 vybudované mezi Hradcem Králové a Pardubicemi a jejich okolních obcích.⁶⁷



Obr. 4 - telefonní síť, stav k roku 1926

Také telegrafní spojení prošlo modernizací. Modernizovaly se ústředny v Hradci Králové a v Pardubicích. V roce 1932 byla zahájena pokládka dálkového kabelu z Prahy do Pardubic a v roce 1934 z Pardubic do Hradce Králové. Později byl do provozu mezi Bratislavou a Pardubicemi uveden také modernější Hughesův telegraf. Neméně důležitá v rámci této služby byla pestrá škála nabízených ozdobných telegrafních blanketů.

Navýšení provozu znamenalo také rozšíření oddělení inspektorátu. Kontrolní činnost probíhala na poštovních úřadech každoročně. Týkala se nejenom poštovního provozu samotného, ale i technického stavu telegrafů a telefonních ústředen.

⁶⁷ SOKA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, fasc. 1, inv. č. 30.

Pošta, jako prostředník mezi provozovatelem služeb a jejím uživatelem, v průběhu roku 1925 také zajišťovala v rámci zahájení pravidelného rozhlasového vysílání dne 18. května 1923 přijímání žádostí o propůjčování koncesí na přijímací radiofonní stanice.

4.2.2. Zahájení provozu pošty Hradec Králové 2 v nové budově

Ekonomická krize, která zasáhla svět, neměla na Československo přímý dopad, ale přesto některá odvětví pocítila pozdější ztráty. Ne však tolik poštovní a s nimi spojené telegrafní a telefonní služby. Hradec Králové i sousední Pardubice měly poměrně silně zastoupený průmysl a mnoho firem, pro něž byly poštovní služby nepostradatelné. Dokladem prosperity bylo nejenom vybavení nové budovy ředitelství v Pardubicích dobovými technickými vymoženostmi a z reprezentačních důvodů také stylovým nábytkem, a podíl na výstavbě viaduktu u hlavního nádraží v Hradci Králové, ale pro Hradec Králové velmi důležitá výstavba nové budovy poštovního úřadu 2 vedle hlavního nádraží, jejíž provoz byl zahájen 9. července 1934. Hlavní poštovní úřad v Hradci Králové měl vlastní budovu. Systém přepravy byl zachován, snad jen koňské povozy byly postupně nahrazovány autokurzy, kterými byly poštovní zásilky svázeny na poštovní úřad 2 z poštovního úřadu 1 a z těch okolních. Tyto autokurzy i vlaková pošta – ambulance vykonávaly pravidelné jízdy podle aktuálních kartovacích přehledů. Některé zásilky byly na hradeckém poštovním uzlu pouze překládány na jiné spoje. Vlaková pošta adresovaná pro poštu Hradce Králové 1 a okolní poštovní úřady byla označena razítkem ambulance a těmto poštovním úřadům dále expedována. I nadále byli zaměstnanci povinni dodržovat přísná nařízení především při manipulaci s cennými zásilkami. Zejména na překladištích pošty u silničních kurzů a na nástupišti u vlakové pošty. Pracovní pozice, na nichž zaměstnanci vykonávali činnost, zahrnovala posty v pokladně, za přepážkami listovními, peněžními, ve spedici - výpravně pošty vlakové i pro autokurzy, dále v celním oddělení, které poštovní úřad také měl, a u obsluhy telefonu a telegrafu. Důležitou osobou byl dozorčí úředník. Byl pomyslným mezičlánkem mezi přednostou úřadu a zaměstnanci. Odpovídal za plynulý chod při odbavování „obecenstva“ – zákazníků, měl dohled nad doručovateli a plnění jejich pracovních povinností, kontroloval technický stav vybavení úřadu., atd.⁶⁸

⁶⁸ SOKA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, kn. 214, inv. č. 289.

Za vypravení zásilek vlakovou poštou odpovídal vedoucí vlakové pošty. Stále aktualizované kartovací přehledy usnadňovaly plynulý chod příchozí i odchozí pošty. Převzetí anebo odevzdání zásilek muselo být vlakovou poštou potvrzováno.

Poštovní služby byly hojně využívány, ale se zaváděním moderních technologií také více zneužívány. Na jakékoliv situace ohrožující zájmy republiky byly úřady upozorňovány v pravidelných věstnících a vydávaných nařízeních. Velmi časté bylo pozastavení distribuce tiskovin z poštovní přepravy, které svým obsahem ohrožovaly bezpečnost Československa. Běžné bylo i omezování přepravy zásilek do zahraničí. Omezení vycházela ze zahraničně politické situace a následného rozhodnutí státního zastupitelství nebo ministerstva zahraničních věcí. Ve věstnících byli zaměstnanci upozorňováni na různá nebezpečí. Ať už se jednalo o padělané bankovky, vyrytou svastikou poškozené mince nebo o vykradené poštovní úřady a odcizená razítka a podobně.

4.2.3. Předmnichovské období a období druhé republiky

Se zvětšujícím se nebezpečím ze strany Německa byli zaměstnanci pošt a zaměstnanci obsluhující telegraf a telefon povinni účastnit se cvičení ve spolupráci s československou armádou. Záměrem těchto cvičení byla spolupráce s armádou v případě ohrožení země a s tím souvisejícím zpřístupněním telegrafu a telefonu, jako informačních prostředků, pro vojenské účely. Probíhala v pardubickém vojenském prostoru letišť. Přizpůsobení poštovní, telegrafní a telefonní správy vojenským účelům se stalo aktuální především po připojení Rakouska k německé říši v září roku 1938. Pardubickému ředitelství podléhaly i pohraniční poštovní úřady. Problémy se zaměstnanci tamních úřadů hlásících se k říši byly pro zmírnění napětí řešeny jejich převelením do vnitrozemí.

Nařízením vlády, v jejímž čele stál generál Syrový, bylo dne 1. prosince 1938 ministerstvo pošt a telegrafů zrušeno a agenda přešla pod ministerstvo dopravy. Den před obsazením Československa bylo dne 14. března 1939 Ředitelství pošt a telegrafů přesunuto z Pardubic do budovy hlavního nádraží v Hradci Králové. Budovu pardubického ředitelství obsadily přechodně úřad Oberlandratu a Gestapo pro východní Čechy. Do Pardubic bylo ředitelství přestěhováno zpět 22. srpna 1939, ovšem v původní budově zůstal nadále Oberlandrat. Roční nájem ve výši 623000 K, byl hrazen německou stranou pouze dva roky. Veškeré náklady na provoz a vybavení budovy však po celé období okupace hradilo ředitelství pošt v Pardubicích.⁶⁹

⁶⁹ SOkA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, kn. 1, inv. č. 1.

Obdobím po Mnichovu, začíná pro obyvatele Československa období velmi vypjaté a pro zaměstnance pošt a telegrafů také profesně náročné.

Po vyhlášení mobilizace byly poštovní úřady vybaveny zbraněmi. Důležité objekty, tedy i poštovní, musely být zatemňovány. Přechodně byl zastaven provoz telefonních ústředen a příjem všech zásilek. V rámci postoupení území říší byl snížen počet poštovních, telegrafních a telefonních úřadů náležející pod pardubické ředitelství z dosavadních 437 na 305. Sedm set zaměstnanců z pohraničí přicházelo do sběrných míst v Nové Pace a Hradci Králové. Následné přerušení telefonního, telegrafního i železničního spojení byl nucen řešit v rámci svých kompetencí telegrafní stavební úřad v Hradci Králové. Německá strana požadovala ponechání si provozního a technického materiálu v odstoupených územích. Kromě vybavení poštovních úřadů se jednalo o 11 vozů vlakové pošty a automobily telegrafního stavebního úřadu v Trutnově.⁷⁰ Dnem okupace se podmínky provozu pošty, telegrafu a telefonu ještě více zpřísnily.

4.3. Pošta na Hradecku v Protektorátu Čechy a Morava

Výsledkem perfektní znalosti umístění důležitých technických zařízení v zemi založené na špionáži ještě v době před okupací byla rychlost, s jakou Němci po obsazení republiky „pracovali“. Poštovní známky z dvojjazyčným přetiskem byly připraveny k distribuci již 15. července 1939, a českoněmecké a protektorátní známky byly vydávány o měsíc později. Nelze samozřejmě opomenout zavedení kurzu koruny a marky v poměru 10:1. Také označení poštovních úřadů a tisk věstníků byl v českoněmecké, resp. německočeské verzi. Důležité telefonní ústředny, mimo jiné i v Hradci Králové, obsadili Němci. Odmítali spojit hovory Čechům, a jakékoliv telekomunikační poplatky byly pro Němce zdarma. Už na konci roku 1939 docházelo k zatýkání poštovních zaměstnanců za šíření protiněmeckých letáků.

V průběhu dubna 1940 byli zaměstnanci pošty povinni složit služební slib Hitlerovi, na poštovních úřadech byly likvidovány jakékoliv symboly státnosti. Pod pohrůžkou trestu nesměli zaměstnanci slavit výročí vzniku republiky. Byla vydávána celá řada omezujících a úsporných opatření – byl zaveden letní čas, vydán zákaz vytápění veřejných budov a úřadů do 15. listopadu, zaměstnanci, a to i bývalí zaměstnanci byli povinni předkládat dokumenty prokazující jejich původ a každoročně počínaje 1. říjnem 1940 se museli povinně

⁷⁰ SOKA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, kn. 1, inv. č. 1.

účastnit kurzů němčiny zakončené zkouškou. Výsledek zkoušky byl součástí hodnocení zaměstnance.

Trestná činnost, za kterou byli zaměstnanci pošt, telegrafů a telefonů souzeni, vycházela především z jejich přístupu k informacím v rámci jejich činnosti při výkonu povolání. Proces, který byl se zaměstnanci veden, měl stejný postup. Disciplinární komise, která byla pro tyto účely zřízena, provinilce suspendovala a rozhodla o snížení platu o padesát procent. Po jejich odsouzení, a pokud nebyli odsouzeni k smrti, následovalo propuštění ze zaměstnání. Výsledky šetření předkládala komise Oberlandratu.⁷¹

V říjnu 1940 byly zrušeny celní hranice mezi Protektorátem Čechy a Morava a Německem a tím došlo ke zrušení celního oddělení na poště 2. Dnem 1. prosince 1941 byly k Hradci Králové přisloučeny obce Plotiště nad Labem, Svobodné Dvory, Nový Hradec Králové, Slezské Předměstí, Pouchov a Kukleny. Doručování a přeprava pošty v těchto obcích byla považována za místní.

V březnu 1941 byly vydány příkazy mířené proti židovské menšině: docházelo k rušení telefonních stanic v jejich bytech, k personálním opatřením proti nim a proti těm zaměstnancům, jejichž manželky byly Židovky. Také členové zednářských lóží v řadách poštovního personálu byli v hledáčku německých úřadů. Velká vlna zatýkání se dotkla i poštovního úřadu 2 v Hradci Králové – odsouzení byli Josef Bek, Václav Erban nebo František Drábek a další. Poštovní elévka Marta Exnarová zemřela ve vyšetřovací vazbě.⁷² Mnoho vydávaných nařízení se týkala především interních záležitostí. Jednalo se o poněmčování a „opravy“ nápisů a názvů uváděných na úřadě v češtině. Zaměstnanci museli přehlížet nedostatečně vyplacené zásilky určené pro německé spoluobčany nebo kontrolovat, zda pošta ze zahraničí prošla německým cenzurním úřadem. Také bylo zakázáno zahajovat telefonní hovor a ohlašovat se slovem HALO. Poštovní úředníci byli povinni veškerou poštu orazit nápisem „Viktoria“. Němci použily pro svoji propagandu zahajovací znělku rozhlasového vysílání z Londýna, v níž je vyjádřeno pomocí Morseových znaků slovo „Viktoria“.⁷³

Velké zatížení pocítily poštovní, telegrafní a telefonní úřady 10. března 1942, kdy byl do Německa vypraven první transport se sedmi sty zaměstnanci pošt na výpomoc do německých měst. Úbytek pracovní síly znamenal pro české pošty navýšení odpracovaných hodin. Nedostatek pracovní síly byl řešen zaměstnáváním penzistů, ale pouze těch „prověřených“, tedy nikoliv bývalých legionářů a Židů. V průběhu roku 1943 přecházela

⁷¹ SOKA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, kt. 6, inv. č. 22

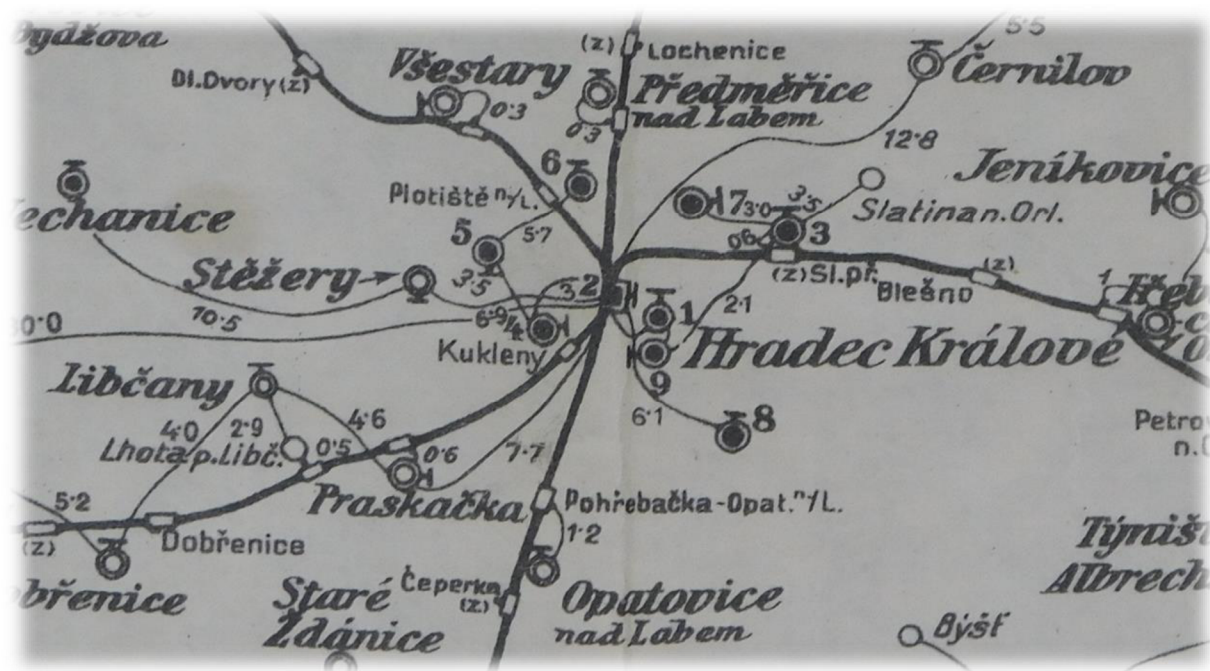
⁷² SOKA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, kt. 4-5, inv. č. 21.

⁷³ SOKA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, kn. 214, inv. č. 289.

organizace pošt v Čechách na německý systém. Do všech vedoucích pozic byly zaměstnávány osoby proněmecké. V dubnu 1943 byly odstraněny z radiových přístrojů velmi krátké vlny. Celková demotivace personálu způsobená mimo jiné také šedesáti hodinovou týdenní pracovní dobou vedla k nemocnosti a sabotování a ke krádežím německých zásilek.

Během roku 1944 byla v důsledku bombardování vyřazena z provozu některá telegrafní a telefonní spojení a vlaková pošta. V březnu 1945 nařídily německé orgány vypravit speciální vlaky s evakuovaným materiálem, jimž bylo vybavení pošt a telegrafních a telefonních stanic, k západním hranicím Československa. Tratěmi ve východních Čechách procházel tento evakuovaný materiál také z Moravy. Zaměstnanci vlakové pošty tento přesun sabotovali.

Po osvobození, 10. května 1945, byl zřízen Revoluční poštovní národní výbor u Ředitelství pošt v Pardubicích. Již 30. května 1945 bylo poštovní spojení alespoň pro listovní zásilky obnoveno.⁷⁴



Obr. 5 - mapa poštovních kurzů k 1. 9. 1946

⁷⁴ SOKA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, fasc. I, inv. č. 30.

Závěr

„Dnes podáte, zítra dodáme“ je heslem dnešní pošty. Tato myšlenka v historii pošty sice nikdy nezazněla, ale činnost posílů a poštovních úředníků i celkově po staletí vytvářené struktury k cíli rychlé přepravy zásilek od odesílatelů k jejich příjemcům jednoznačně směřovala. Centralizovat a zestátnit poštovní služby bylo cílem tereziánských a později josefinských reforem. Pošta měla pro panovníka velký význam a prestiž. Poštovní úředníci museli být loajální, ale vztahovali se na ně některé výjimky. Byli například osvobozeni od vojenské povinnosti. Také po vzniku Československa se poštovní služby rozvíjely a modernizovaly.

V poválečném období byla pošta stále v rukou státu, jako služba veřejnosti. Nabídka poštovních služeb a možnosti přepravy zásilek prošly velkými změnami. Ve 2. polovině 20. století byly poštovní úřady v každé „střediskové“ obci, fungovaly pojízdné pošty, doručovatel znal ve městě stejně jako na vesnici ve svém okrsku generace obyvatel dům od domu.

S dalším rozšiřováním výstavby měst o nová sídliště vznikaly také nové poštovní úřady. S rozvojem výpočetní techniky bylo starší technické vybavení pošt nahrazováno postupně modernějším. Stejně i poštovní přeprava vybavena modernějšími typy vozů byla ovlivněna vývojem domácího automobilového průmyslu.

Moderní doba dožala velkých změn. Nové technologie postupně vytlačovaly některé služby, které nakonec úplně zanikly. V současnosti už nikdo neobdrží telegram, nebo si neobjedná hovor ve veřejné hovorně. Záběr nabízených služeb dnešní pošty je obrovský. Od bankovníctví a zprostředkování plateb, přes novinové služby, Czech Point, a samozřejmě poštovníctví a doručování zásilek přijatých k přepravě. Poštovní přepravu, která byla neodmyslitelnou součástí velkých poštovních uzlů, už dnes zajišťují soukromí dopravci a efektivita přepravních tras je svěřena do rukou logistických firem.

Jednotlivé poštovní agendy a jejich historický vývoj jsou velmi rozsáhlé. Bez zajímavosti jistě není oblast zahrnující poštovní známky a s tím související i vývoj poštovních razítek. Způsob výroby denního razítka nebyl do dnešních dnů v podstatě překonán. Neméně zajímavá je také lidská činnost v rámci poštovních služeb. A to především činnost odbojová.

Seznam pramenů a literatury:

Knihovní vložka č. 128, katastrální obec Hradec Králové, Pozemková kniha.

Müllerova mapa Čech z roku 1720, Ústřední archiv zeměměřičtví a katastru, list č. 9, sign. ÚAZK/II/1/137_9.

Obnova, ročník 6, číslo 33 ze dne 17. 8. 1900, s. 1; ročník 6, číslo 34 ze dne 24. 8.1900, s. 1; ročník 6, číslo 35 ze dne 31. 8.1900, *Jak jsme v Čechách před 30 cestovali*.

Obnova, ročník 24, číslo 21 ze dne 24. 5.1918, s. 2, *K stoletému narození V. V. Tomka*.

Příloha Obnovy k č. 33 ze dne 20. 8. 1909, číslo 33, ročník 15, s. 1, *O počátcích poštovníctví na Hradecku*.

Příloha Obnovy č. 32, ročník 15, ze dne 13. 8. 1909, číslo 32, s. 1, *O počátcích poštovníctví na Hradecku*.

Státní okresní archiv v Hradci Králové (dále SOkA HK), Archivní fond Ředitelství pošt Pardubice a podřízených poštovních úřadů (1850-1970), NAD 1707 (dále jen f. Ředitelství pošt Pardubice), kn. 1, inv. č. 1.

SOkA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, kn. 214, inv. č. 289.

SOkA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, kt. 2, inv. č. 18, Oběžník č. 7 c. k. ředitelství pošt a telegrafů v království českém ze dne 9. března 1906.

SOkA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, kt. 3, inv. č. 19.

SOkA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, kt. 4-5, inv. č. 21.

SOkA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, kt. 6, inv. č. 22.

SOkA HK, f. Ředitelství pošt Pardubice, fasc. 1, inv. č. 30.

ČTVRTNÍK, Pavel, *Doprava zpráv a osob ve starověku*, in: Dějiny pošty v českých zemích, edd. Jan GALUŠKA – Petr TUREK, 1. vydání Řada studijních textů, Praha 2000.

DRAGOUN, Václav, *Zápisky k dějinám poštovní správy*, poštovní úřad Hradec Králové 1.

DOUBEK, Zdeněk – REZKOVÁ, Helena, *Starý Hradec Králové dům od domu*, 1. vydání, Hradec Králové 2009.

EBELOVÁ, Ivana (ed.), *Hradec Králové. Dějiny českých měst*, Praha 2017.

FOREJT, Josef, *Pošta v Rakousku, předpisy a ustanovení poštovní v otázkách a odpovědích*, Praha 1899.

HÁNL, Jiří, *K vývoji cenných zásilek*, in: Sborník poštovního muzea, Praha 1988, s. 74-91.

- KUČERA, Otto, Pošta a telegraf. *Ve starověku, středověku a novověku*, Praha 1913.
- LENOCHOVÁ, Eva, (ed.), Monografie československých známek díl XIV. *Česká poštovní razítka od nejstarších dob do roku 1918*.
- PANOCH Pavel, *Hradec Králové. Průvodce po architektonických památkách od středověku do současnosti*, 1. vydání, Praha 2015.
- PASSEROVÁ, Jana, (ed.), *Doporučené zásilky v poštovním provozu 18. a 19. století*, in: Sborník poštovního muzea, 1. vydání, Praha 1988, s. 47-73.
- POLIŠENSKÝ, Miroslav, *Poštovní spoje v Severočeském kraji v době předbělohorské*, in: Sborník. Poštovní historie Mostecka I., Most 1985, s. 1-5.
- REZKOVÁ, Helena, (ed.), *Historie městské hromadné dopravy v Hradci Králové 1928-2013*, Vlkov 2013.
- SOLAŘ, Jeroným Jan, *Dějepis Hradce Králové nad Labem a biskupství hradeckého*, Praha 1870.
- ZÁBĚHLICKÝ, Václav, *Dějiny pošty, telegrafu a telefonu v československých zemích. Od nejstarších dob až do převratu*, Praha 1928.