

## A távíró fejlődése Magyarországon az 1800-as években

### Development of the telegraph in Hungary in the 1800s

GIMESI László

Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar, Informatika Tanszék  
7624 Pécs, Ifjúság u. 6.  
T: +36 72 503 600, Fax: +36 72 503 697, e-mail: gimesi@ttk.pte.hu

#### Abstract

*Following the West, telegraph stations soon appeared within the territory of the Austro-Hungarian Monarchy as well. The Austrian Empire, disregarding the interests of Hungary, developed a Vienne-centered telegraph network. The Hungarian government only began developing the network centered on Pest and Budapest following the Austro-Hungarian Compromise. Later, with the merger of the post and telegraph offices and with the involvement of private capital, the telegraph network in Hungary expanded significantly.*

**Keywords:** telegraph, telegraph network, communication, compromise

#### Kivonat

*A nyugati államokat követve hamarosan az Osztrák-Magyar Monarchia területén is megjelentek a távíró állomások. Az osztrák császárság – Magyarország érdekeit figyelmen kívül hagyva – Bécs központú távíróhálózatot fejlesztett. A magyar kormány a kiegyezést követően kezdte meg a Pest, illetve Budapest központú hálózat fejlesztését. Később a posta- és a távíróhivatalok egyesítésével, valamint a magántőke bevonásával jelentősen bővíthetett a magyarországi távíróhálózat.*

**Kulcsszavak:** távíró, távíróhálózat, hírközlés, kiegyezés

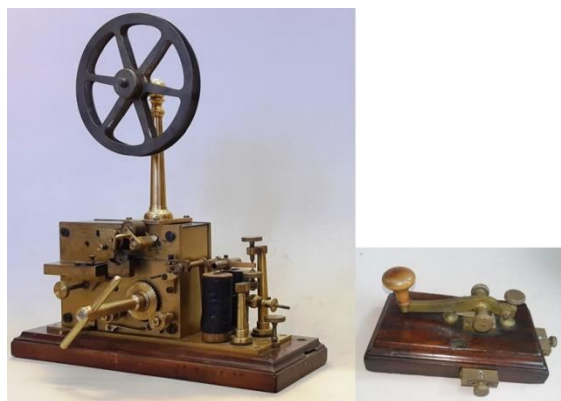
### 1. BEVEZETÉS

A hír továbbításának igénye egyidős az emberiséggel. Az élelem megszerzése, a veszélyre való figyelmeztetés szükségessé tette, hogy a távollévőket valamilyen módon értesítsék. A híradó eszközök kezdetben egészen primitívek voltak (futár, fáklya, postagalamb, szemafor stb.). A technika, technológia fejlődésével egyre gyorsabb és tökéletesebb megoldásokat kezdtek alkalmazni. Az igazi áttörést az elektromosság, az elektromos áram előállításának és továbbításának, valamint mágneses hatásának felfedezése jelentette.

#### 1.1. Távíró

Az 1800-as évek első felében különböző elektromos távírók készítésével próbálkoztak. (A teljesség igénye nélkül néhány közimert név: Gauss és Weber Németország; Silling Oroszország; Wheatstone Anglia.) Az igazán sikeres Morse 1844-es találmánya volt, amely segítségével Washington és Baltimore között létesítettek kapcsolatot. [1]

Morse-féle távíró (1. ábra) hátránya, hogy a vett (rövid és hosszú jelekből álló) kódot még át kellett írni mindenki számára olvasható formára, illetve a leggyakorlottabb távírász sem tudott 20-25 szó/percnél gyorsabban üzenetet leadni. Ezért szükség volt olyan készülékre, ahol nem kellett kódolni-dekódolni, így a távírász beírhatta közvetlenül a szöveget, amit a vevő oldalon ki lehetett nyomtatni. A gyakorlatban az amerikai Hughes 1856-ban szabadalmaztatott (Szabadalom: US14917A) készüléke vált be, amelyet később Hollós József tökéletesített (2. ábra). Ezzel a berendezéssel már 60 szó/perc sebességet is el lehetett érni. [1]



1. ábra. Morse rendszerű kékiró és billentyű [2]



2. ábra. Hughes-féle betűíró távirógép [2]

## 2. MAGYARORSZÁGI TÁVÍRÓ FEJLESZTÉSEK

A sikeres külföldi kísérleteket látva az udvari kamarai elnökségnek 1846. évi február hó 15-én kelt rendeletében megbízást adott „az elektromos távírvonalak létesítésére és berendezésére hivatott bizottság” létrehozására. [3]

### 2.1. Kiegészítésig

Ausztriában az első távírvonalakat a vasút mentén, kizárólag vasúti célra, a vasút költségére létesítették. [4] Rövid időn belül úgy rendelkeztek, hogy ezen távírhálózatot a kormány is használhassa. Az Osztrák-Magyar Monarchia területén az első állami távírvonal 1846. december 19-én nyílt meg Bécs és Brünn (Brno) között. Ezt a vonalat a következő évben Prágáig meghosszabbították. Ebből elágazva 1847. december 26-án üzembe helyezték a Gönserndorf—Marchegg—Pozsony vonalat. Így Pozsonyban nyílt meg az első magyarországi távíróállomás, amely az osztrák kormány tulajdonában volt és az üzemeltetését osztrák alkalmazottak látták el. [5] A pozsonyi távírda használatba vételéről a Nemzeti Újság 1848. januárjában számolt be. [6]

1848-ban az első felelős minisztérium megalakulásával az osztrák kormány június 12-én visszahívta távírohivatalnokait Pozsonyból, az állomás működését beszüntette. [7] Egyúttal ajánlatot tett a magyar kormánynak, hogy a távírvonalat a Morva híd közepétől Pozsonyig váltsa meg. A megváltási árat mértőfödenként 640 pengőforintra, az egész vonalét 2410 pengőforintra tette. Az üzletre azonban a szabadságharc miatt nem került sor. [3]

Ausztria a bécsi 1848. októberi forradalom után megalakult kormányban a távírdaügyet báró Bruck Károly Lajos által vezetett Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe utalta.

A szabadságharcot követő világosi fegyverletétel után a magyar távíróügy ismét az osztrák kormány hatáskörébe került, így a pozsonyi távíróállomást újból megnyitották. [4] 1849-ben báró Bruck elrendelte Bécs—Zágráb és Bécs—Pest vonalak építésének megkezdését. Végül Zágrábban 1850. szeptember 5-én, míg Pesten 1850. október 1-én nyílt meg távíróállomás. [3]

A minisztérium rövid időn belül belátta, hogy a távírhálózat megfelelő színvonalú fejlesztése kizárólag állami beruházásban nem valósítható meg, illetve, hogy arra nemcsak a vasútnak és a kormánynak, hanem

a kereskedelemnek, iparnak és a kultúrának is szüksége van. Az 1849. október 14-én kihirdetett rendelettel egyes vonalakat bizonyos rendszabályok betartása mellett a közforgalom részére meg akarta nyitni. Ez azonban csak 1850. február 15-én valósult meg Pozsony, Bécs, Brünn, Graz, Laibach, Linz, Oderberg, Olmütz, Prága és Trieszt (10 állomás) között azzal a feltétellel, hogy a távirat csak német szövegű lehet. [4]

A pesti állomást biztonsági szempontból a Károly-kaszárnyában (most a fővárosi városháza) helyezték el, ahonnan 1854-ben a Régiposta utcába, majd 1860-ban a Lloyd-palotába költöztették át. A forgalom gyors emelkedése, új vonalak bekapcsolása miatt Pesten és Budán újabb távírdahivatalok nyíltak: 1864-ben Kőbányán, 1866-ban Óbudán és a Császárfürdőben, 1869-ben az Országházban, 1874-ben a tőzsdén, 1875-ben pedig a Vizivárosban. A budai várban Albrecht főherceg, Magyarország kormányzója és főparancsnoka levelezésének közvetítésére 1853. október 21-én nyílt meg a távíróállomás, amely azonban magántáviratokat csak 1857-től továbbíthatott. [4]

A Pesti Napló, 1853. március 30-i számában beszámolt arról, hogy a ceglédi, szolnoki, lovréni, temesvári, pétervárad, zimonyi és nagyszebeni távírdahivatalok átadása a nagy hó miatt késik. [8]

A távíróforgalom Temesvár és Brassó között 1853-ban indult meg, majd rövidesen bekapcsolták a hálózatba Kolozsvárt, Gyulafehérvárt és Besztercét is. [9] A magyarországi hálózat bővülését 1847-től kezdve 1867-ig a 1. táblázat szemlélteti.

Kimutatás a távíró fejlődéséről 1847-től 1867. április végéig [3] alapján

1. táblázat

Évszám	Állami távírdavezetékek		Állami	Vasúti
	vonalszám	huzal hossza		
	kilométerben		távíróállomások száma	
1847	17,0	17,0	1	na.
1848	17,0	17,0	1	na.
1849	17,0	17,0	1	na.
1850	255,0	272,0	3	na.
1851	255,0	272,0	3	na.
1852	255,0	272,0	3	na.
1853	1188,8	1373,5	11	na.
1854	1612,0	1796,7	14	na.
1855	1848,5	3068,7	19	na.
1856	2192,7	3482,8	23	na.
1857	2316,6	3609,2	32	na.
1858	3317,0	4701,2	44	48
1859	3949,3	5448,3	55	75
1860	4432,6	6226,0	65	76
1861	4489,3	6724,3	68	95
1862	4638,6	8057,0	77	129
1863	5673,4	9628,0	98	129
1864	5742,5	10569,0	105	130
1865	7090,8	14018,8	140	143
1866	8155,7	16737,7	178	144
1867	8155,7	16737,7	181	144

április 30-i adat

## 2.2. Kiegyezés után

A kiegyezést megelőzően csak Pesten, Temesvárott és a határörvidéken Zágrábban volt távíróállomás. Az osztrák kormány – Magyarország érdekeit figyelmen kívül hagyva – Bécs központú távíróhálózatot fejlesztett. A kiegyezés után a magyar kormány első feladatai közé tartozott a 16.737 km hálózat, 181 állami és 144 vasúti távíróállomás (1. táblázat) átvétele. A magyar kormány a további hálózatbővítésnél célul tűzte ki, hogy a magyar távíróhálózat középpontja Pest legyen, a vármegyék székhelyeit minél előbb bevonják a forgalomba, valamint a Magyarországon átmenő nemzetközi forgalmat is biztosítsa. Mivel a magyar kormánynak ekkor még nem volt megfelelő, a távíró kezelésére alkalmas személyzete, a kiegyezés során kikötötte, hogy a korábbi alkalmazottak még 3 évig kötelesek Magyarországon szolgálatot teljesíteni. [4]

A megegyezés értelmében, 1867. május 1-én Magyarország és Erdély, 1868. április 1-én Horvát-Szlavonország, 1871. január 1-én a Határőrvidék táviróberendezései kerültek átvételre (2. táblázat). Ezt követően kezdte meg a magyar kormány a Pest központú hálózat fejlesztési munkáit, valamint a Magyarország érdekeit szolgáló nemzetközi táviróösszeköttetéseket megszervezni. 1867-1874-ig közel kétmillió forintot költöttek a magyar táviróhálózat bővítésére és átalakítására. [5]

Magyarországon 1867-től kezdték alkalmazni a táviróforgalomban – a Morse-gépek mellett – a Hughes-gépeket (2. ábra), először az osztrák és a magyar főváros közötti forgalom lebonyolítására. Később pedig a Temesvár—Bécs és Temesvár—Pest közötti forgalomban is felhasználták ezeket. [4]

1867. év április végén magyar királyság területén működő táviróhálózat [3] alapján

2. táblázat

	Magyarország és Erdély	Horvát-Szlavonország	Határőrvidék
Állami táviróvonal	6367 km (12,916 km huzalh.)	873 km (1903 km. huzalh.)	1704 km (3359 km. huzalh.)
Vasúti táviróvonal	48 km (3692 km huzalhossz)	351 km	25 km (74 km huzalhossz)
Táviróállomások	135 állami, 135 vasútüzleti	23 állami, 7 vasútüzleti	40 állami, 1 vasútüzleti

A földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi miniszter (a császári és királyi kereskedelmi minisztériummal egyetértésben) 1870-ben megjelent rendeletében (20,354/6111) az osztrák-magyar monarchia területén egységes díjszabást rendelt el. [10]

Az 1872-ben Rómában megtartott nemzetközi távirász konferencián elfogadták az új, 1872. július 1-től életbelépő Nemzetközi Távirászati Egyezményt. Ez többek között szabályozza a táviratok formai, tartalmi előírásait és azok díjszabását, a táviró vonalak és gépek műszaki követelményeit, valamint a személyi feltételeket is. [11]

„Pesten építendő posta- és táviróhálózatról és az e célra szükséges póthitelről” szóló 1870. évi XL. törvény cikk felhatalmazása alapján, a pesti szervitarendi szerzetesektől megvásárolt telekre épült Magyar Királyi Főposta épülete. Ennek a harmadik emeletére költözött át a Magyar Királyi Főtávírda 1873-ban. [4]

Az 1873-i pénzügyi válság okán elrendelt szigorú takarékosági rendszabályok következtében az évi költségvetésből a táviróra vonatkozó beruházásokat törölték. A további fejlesztések érdekében 1874-ben (a 5055/4. számú rendelettel) lehetőséget adott a kormány a magánosoknak és a vállalatoknak arra, hogy az állami táviróhivatalokhoz magántávíró-vonalak segítségével csatlakozzanak. [4]

Budapest területén – az engedéllyel élve – magántávírdavonal létesült a Magyar Királyi Főtávírda és a Hitelbank, az Erzsébet-, Pannonia-, Viktoria-, Concordia- és Gizella-malom, az Első Budapesti Gőzmalom, a Császári Királyi Szabadalmazott Duna Gőzhajózási Társaság igazgatósága és az Osztrák-Magyar Államvasút Társaság budapesti állomásai között. Vidéken a legközelebbi táviróállomáshoz csatlakozva magántávíróvonalat építettett a Zólyomi Pléh-gyár, a Surányi Cukorgyár, a Máramarosi Erdőipar Társulat, a Bégaszabályozási Társulat, a Marosújvári sóbánya igazgatósága, a Ferenc-csatorna Rt., a Fiumei Tengerészeti Iskola, a Zsilvölgyi Kőszénbánya Rt., a Temesvári Szeszgyár, a Losonci Gőzmalom, Gotthard Testvérek Herényben, a Szegedi Szeszgyár, a Nagykikindai Gőzmalom stb. [4]

A válságot követően a kormány a budapesti helyi táviróhivatalok fejlesztését csak 1881-ben kezdte meg. A fejlesztéshez a magánosok anyagi hozzájárulását is kérte. 1881 és 1884 között épült a Budapestet Fiumével, Berlinnel, Bukaresttel és Belgráddal közvetlen összeköttetést biztosító hálózat. [4]

A magyarországi táviróhálózat bővülését 1867 és 1887 között a 3. táblázat szemlélteti.

### 2.3. A posta és a táviró egyesítése

A posta és a táviró a Földművelés-, Ipar- és Kereskedelemügyi minisztérium külön-külön szakosztályainak igazgatása alá tartozott. E két intézmény egyesítésének gondolata a kiegyezést követő években több ízben felmerült, foglalkozott vele az országgyűlés is, de a tervet nem sikerült megvalósítani. [5]

1877. augusztus 5-én kelt rendelettel a Minisztérium a posta és a táviró hivatalok kezelésének egyesítését a parlamenttől függetlenül, elvileg kimondta. Az egyesítést azonban olyan hivatalokra korlátozta, ahol a postát postamesterek kezelték s ahol a táviródnak csak mellékállomása volt. [4] Az Egyesíteni kívánt posta- és táviróhivatalok jegyzékét a Földművelés-, Ipar- és Kereskedelemügyi minisztérium rendeletben határozta meg. [12]

A vasúttal való szorosabb együttműködés elősegítése céljából a postát és távirót 1881 elejétől a Köz- munka- és Közlekedésügyi minisztérium egy-egy szakosztályának vezetése alá helyezték. A Minisztérium

élére 1886-ban Baross Gábor kerül, aki 1887-ben — I. Ferenc József június 25-én kelt jóváhagyásával — végrehajtotta a két intézmény egyesítését és ezzel pénzügyi alapot teremtett a táviró és távbeszélő fejlesztéséhez. (Az egyesítésről a Budapest Hírlap 214. számában számolt be. [13]) Az egyesített posta és táviró igazgatását a Minisztérium egy külön szakosztályára bízta. Ezzel egyidőben a 8 postaigazgatóság (Budapest, Pozsony, Sopron, Temesvár, Nagyszeben, Nagyvárad, Kassa, Zágráb) és 4 távírda-igazgatóság (Budapest, Temesvár, Debrecen, Zágráb) helyébe 9 új posta- és távírdaigazgatóságot szervezett (4. táblázat). Az egyesítés után a személyzet 358 fővel csökkent, ez 333.000 forint megtakarítást hozott a kincstárnak, a hivatali helyiségek bérleti díja évi 146.000 forinttal csökkent. [5]

Kimutatás a távíróvonalak növekedéséről 1867 és 1887 között, [3] alapján

3. táblázat

Évszám	Vonalhossz		
	Állami	vasúti és magán	összesen
	kilométerben		
1867	6652,7	77,5	6730,2
1868	8140,7	288,3	8429,0
1869	9123,1	292,5	9415,6
1870	9622,6	33,1	9655,7
1871	12301,5	329,2	12630,7
1872	12717,3	519,2	13236,5
1873	13097,7	578,2	13675,9
1874	13089,1	891,0	13980,1
1875	13124,5	1041,5	14166,0
1876	13184,4	1279,8	14464,2
1877	13299,8	1232,1	14531,9
1878	13431,3	1173,8	14605,1
1879	13344,7	1010,5	14355,2
1880	13627,1	914,7	14541,8
1881	14093,9	1094,0	15187,9
1882	14551,1	1397,0	15948,1
1883	15096,7	1127,1	16223,8
1884	15754,5	788,4	16542,9
1885	16579,7	816,5	17396,2
1886	17076,9	867,9	17944,8
1887	17632,9	1478,6	19111,5

Új posta- és távírdaigazgatóságok, [18] alapján

4. táblázat

Igazgatóság	Hatáskör (megye)	Postahivatal	Távíróhivatal
Budapest	Pest-Pilis-Solt-Kiskun, Csongrád, Esztergom, Heves, Hont, Jász-Nagykun-Szolnok, Nógrád, Zólyom	548	102
Kassa	Abauj-Torna, Bereg, Borsod, Gömör, Máramaros, Sáros, Szepes, Ugocsa, Ung és Zemplén	554	70
Kolozsvár	Királyhágón túli összes megye	348	62
Nagyvárad	Bihar, Békés, Arad, Csanád, Hajdu, Szatmár, Szilágy	35	80
Pécs	Baranya, Somogy, Tolna, Zala	455	60
Pozsony	Árva, Bars, Liptó, Nyitra, Pozsony, Trencsén, Turóc, Komárommegyének a Duna bal partján fekvő része	580	75
Sopron	Fejér, Győr, Moson, Sopron, Vas és Veszprém, Komárommegyének a Duna jobb partján fekvő része	534	61
Temesvár	Bács-Bodrog, Krassó-Szörény, Temes, Torontál	360	90
Zágráb	Horvátország	314	89

Az 1888. évi XXXI. törvény keretét – évi 60000 forintot - biztosított a távíróhálózat és a berendezések fejlesztéséhez. 1891-ben kidolgozott fejlesztési tervet a minisztertanács elfogadta, és 1891-ben 1300000 forint, 10 év alatt törlesztendő külön hitelt engedélyeztetett. Ezt az összeget 1893-ban még félmillió forinttal megtoldotta. [5]

Az 1896. május 2-án megnyitott ezredéves országos kiállításon a közlekedési, hajózási és tengerészeti csoportban, önálló kiállítóként vett részt az egyesített posta- és távírda igazgatóság, amelynek különálló kiállító csarnoka a „Kiállítási nagy körúton” helyezkedett el. [14]

### IRODALMI HIVATKOZÁSOK

- [1] Tábori R., Valkó I. P., Ambrózy D., A hírközlés regénye, Minerva, Budapest, 1967.
- [2] \*\*\*, Postamúzeum, <https://hu.museum-digital.org/object/456715?navlang=hu>. (Utolsó letöltés dátuma: 2023.08.27.).
- [3] Váter J., A távíró- távbeszélőügy fejlődésének története, különös tekintettel Magyarországra, A Posta- és távíró-tanfolyam kiadványa, Budapest, 1898.
- [4] Hencz L., A magyar posta története és érdemes munkásai, Magyar királyi posta, Budapest, 1937.
- [5] Rimótz M., Posta mérnöki szolgálat (1887-1937), in: Rimótz M. (szerk.), Az 50 év története, Magyar Királyi Kereskedelmi- és Közlekedésügyi Miniszter, Budapest, 1938.
- [6] \*\*\*, Vegyes újdonság, Nemzeti Újság, 1848.01.06., 866.
- [7] \*\*\*, Hírfűzér, Budapesti Híradó, 1848.06.14., 563.
- [8] \*\*\*, Pesti Napló, 1853.03.30., 3.
- [9] Horváth F., Az erdélyi vasútépítések előzményei, Műszaki Szemle, 2001. 3-9.
- [10] \*\*\*, Rendelet, A Magyar Királyi Távirászati Rendeleték Tára, 1780.01.24. 1-15.
- [11] \*\*\*, Nemzetközi Távirászati Egyezmény, Magyar Királyi Távirászati Rendeleték Tára, 1872.08.16., 97.
- [12] \*\*\*, A kisebb posta- és távirahivatalok egyesítése, Postai Rendeleték Tára, 1877.08.14., 79.
- [13] \*\*\*, A posta és távíró egyesítése, Budapesti Hírlap, 1887.08.04., 9.
- [14] Hennyey V., Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye, in: Sándor M. (szerk.), Pesti Könyvnyomda Rt., Budapest, 1898, 891.