

ANTUN HERLJEVIĆ

RAZVOJ POŠTANSKE SLUŽBE
S OSVRTOM NA POŠTU
U RIJECI

Geografski položaj Rijeke s Istrom u odnosu na Sloveniju, Hrvatsku i Dalmaciju je takav, da je preko tih krajeva i mjesta bio prelaz s istoka na zapad te s juga na sjever i obratno. Razvoj trgovine kao i razne osvajačke ekspanzije, (Rimljani, Bizant i Venecija) uvjetovale su potrebu, da zbog lakšeg transporta trgovine kao i zbog povezanosti isturenih vojnih jedinica i njihove povezanosti s maticom — budu izgrađeni putevi i ceste. Po tim cestama odvijao se trgovački, vojni i privatni promet. Tako su Feničani trgovali s lovačkim narodima, koji su stanovali u sojenicama s one strane Julijskih Alpi, a koje su naslijedili Veneti. Prodorom feničko ilirskog plemena Japada miješao se panonski orijentalni utjecaj s onim na Jadranu, gdje su bile kulturne naseobine, koje su obilazili fenički trgovački brodovi¹.

Poslije Feničana obilaze Jadran grčki trgovački brodovi, te trgovinom spajaju Sredozemlje sa Sjeverom.

Za vrijeme rimske vladavine u našim krajevima, a naročito onima uz more (u Istri, Panoniji i Liburniji) uređuju se vojne ceste uz koje postoje i poštanske ceste. Rimske su legije bile s Rimom vezane cestama na kojima se odvija prva pošta, tzv. *cursus publicus*, a uz nju se odvijao i privatni saobraćaj. Uz ceste dizali su Rimljani i prenoćišta za putnike, gdje je većinom bila i vojna posada, koja je osiguravala putnicima put. Postojale su prema L. Friedländeru² i putne geografske mape s oznakom postaja za prenoćište. U poštanskom muzeju u Beču nalazi se poštanska geografska karta, prema kojoj je Aquileja bila čvorište cesta za Norik, Panoniju, Istru i Dalmaciju.

¹ Deschman und Hochstätter: Prähistorische Ansiedlungen und Begräbnisstätten in Krain.

² L. Friedländer: Darstellungen der Sittengeschichte Roms, Leipzig 1864. II p. 3. f.f.

Slovenski pisac Ivan Rajnhard Valvasor navodi prema Paulusu Venetusu³ da su kineski carevi držali poštanske stanice s 300—400 konja. U Kini je bilo 10.000 poštanskih stanica i oko 200.000 konja za prenos carskih naredaba s jednog kraja zemlje na drugi. Teklič bi nosio o pojasu praporce i zvončiče, od njega bi nakon izvjesnog vremena preuzeo poruku drugi teklič i što je brže mogao — prenio ju dalje.

Isti je slučaj s prenošenjem pošte u Indiji, gdje su nakon svake 2 milje postavljene stanice s poštanskim tekličima, koji brzo prenose sve poruke i naloge.

U Perziji kraljev kurir dobiva konja od kraljevskog konjušara, ali taj kurir ima pravo uzeti svakog konja koga sretne na putu i putovati dalje. Vlasnik tako oduzetog konja morao je trčati za kurirrom, da si vrati konja. Usprotiviti se kuriru značilo je izgubiti glavu. Sličan postupak bio je i kod turskih čauša, koji su bili strah i trepet za žitelje i pred kojima su se ljudi i blago sakrivali.

Ksenofon piše da je već perzijski kraj Kir (500. god. pr. n. e.) uveo brzu konjičku poštu i tako omogućio brzo proglašenje svih svojih odluka po čitavoj zemlji⁴.

Od rimskog cara Augusta (27. — 14. g. pr. n. e.), koji je uveo brzu poštu za prenos carskih pisama, bio je Dunav granica carstva, gdje su bile vojne utvrde koje su se lančano povezivale uz rijeku⁵. Ceste su vezale s tvrđave s Aquilejom, a druge ceste spajale su Lauricum, Vindobonu i Carnuntum. Od Aquileje vodile su ceste preko Emone, Celeja, Virunum i Petovio prema sjeveru. Ceste uz Savu i Dravu vezale su se s cestom na Dunavu i preko Mursae (Osijeka) i Cibalae (Vinkovaca) spajale Balkan s Carigradom. Te su ceste bile obilježene kamenim stupovima i tablama s oznakom daljine. Najvažniji smjerovi cesta bili su ovi: Aquileja-Emona (Ljubljana), Emona-Celeia (Ljubljana-Celje), Emona-Siscia, te prema tabeli Pentinger: Aquileja-Tergeste-Tarsattica- Ad Turres (Crikvenica)-Senia-Siscia, Aquileja-Tergeste-Pola-Tarsattica. Glavni smjerovi cesta imali su svoje »Itinerarie« u kojima su bile označene obične stanice (mansiones) i stanice u kojima su se mogli mijenjati konji (mutationes). U spomenutim Itinerariima kao mansiones i mutationes označena su i naša mjesta u latinskom prevodu kao npr. mansio civitas Emona (konak Ljubljana), mutatio Ad quatuor decimo (Trnovo), ad Pyrum summas Alpes (Hrušćica), ad Publicanos (Gradišće), Ad Malum (Materija), ad Tarsatticam (Trsat) ad Turres (Crikvenica).

Pod imenom mansio razumjevaio se boravak pošte i putnika preko noći — konak —, a pod imenom mutatio izmjena konja ili bilo koje druge zaprežne stoke. Duljim bi se, naime, putem konji izmorili, pa je za brže napredovanje bilo potrebno izmjenjivati konje, volove ili mazge s drugim odmorenim životinjama. Na svakoj postaji za izmjenu stoke, mutatio, bilo je poprečno oko 40 konja, a na većim putnim čvorištima i više. Na malim i neznatnim postajama dovoljno je bilo i 20 konja.

³ I. R. Valvasor: Die Ehre des Herzogthums Crain, Nürenberg 1689. c. IX. p. 129—134.

⁴ V. Sokol: Ivan R. Valvasor prvi kroničar i historičar pošta kod nas. Arhiv P. T. T. Beograd 1958.

⁵ Gaj Svetonije Trankvil: Dvanaest rimskih careva, Zagreb 1956. p. 88. s. 49.50.

Između svake postaje za izmjenu konja bilo je 6—8 manjih staja koje su sami okolišni žitelji morali uzdržavati i sagrađiti. Kao odštetu za to, dobili bi izvjestan mali honorar po konju i sav stajski gnoj za gnojenje svojih zemljišta.

Na stanicama za izmjenu zaprežne stoke (mutationes) bilo je i mnoštvo kola za prevoz putnika i robe. Kola je bilo različitih pa im je i cijena bila različita. Razlikuju se, naime, kola zatvorena, poluzatvorena, otvorena, kola sa 4 točka i kola s 2 točka. Takva su se kola zvala rheda, jer su bila na točkovima (Das Rad). Na kola se moglo tovariti po 1.000 funti (oko 500 kg). Osim rhede poznata su kola carpeta na 2 točka, a imala su platnen krov. Vozile su ih obično 2 mazge. Takva su kola vozila dva putnika s prtljagom od oko 100 kg ili samo pakete do 500 kg. Osim tih često se za brzu poštu i prevoz paketa, trgovačke robe i novca upotrebljavaju kola — carrus. To su zatvorena kola, obita daskama, a vuku ih i volovi.

Za lična putovanja uzimala se birota. Njihov početak seže čak u rimsko doba. Ta kola vuku 2 konja ili 3 mazge; od njih se nešto razlikuje carucca (karuca) na 4 točka, koju posjeduju samo rijetke stanice. Ta kola imaju prve točkove manje od zadnjih, to je uglavnom četveropreg, ukrašen zlatnim, srebrnim ili mjedenim ukrasima. Takva su kola služila za carska putovanja. Car Neron imao ih je 500, ali su se i najviši činovnici carstva mogli s njima poslužiti. Za prevoz ranjenih vojnika upotrebljavala su se lagana kola-clabulle, koja su obično vukli volovi i njihovo opterećenje bilo je oko 100 kg.

Nadzor na cestama, postajom i konjima vršili su »mancipes« koji u 30 dana nisu smjeli ni jedan dan izbivati sa svog područja. Uz njih je bio i stationarij — poštanski majstor, koji je upravljao samom stanicom.

Poštanski saobraćaj, cursus publicus, služio je samo za državne činovnike, kurire i vojsku, a rijetki privatnici smjeli su se samo uz dozvolu poslužiti poštanskim saobraćajem. Poštom su se služili i crkveni dostojanstvenici za vrijeme crkvenih sinoda i koncila.

U rimsko doba troškove oko održavanja pošte snášali su građani a ne car, i ona je služila samo za carsku vojsku i carske naloge. Narod se nije smio služiti poštom, pa mu je bila samo teret. Isto tako — u to doba pošta nije promicala trgovinu niti bilo kakovu izmjenu ekonomskih dobara.

Državnom se poštom na duljim putovanjima moglo na sat prevaliti oko 5 milja. Kod putovanja s najamnim konjima ta je brzina velika s obzirom na duga zadržavanja na postajama prigodom izmjene konja ili konaka.

Od Rimljana su u srednjem vijeku poštu prvi prihvatili Germani. Bili su to Franci, koji su se smjestili u sjevernom dijelu rimske države. Od njih se ustrojstvo pošte brzo proširilo na čitavu Njemačku. Franci su se u današnjoj Francuskoj stopili s romaniziranim Galima, pa je od njih rimski način uzdržavanja pošte, koju su podanici morali vršiti i uzdržavati, prešao u Njemačku.

Kralj Karlo Veliki uvodi godine 807. redovan poštanski kurs prema Italiji i Njemačkoj, a svom sinu Pipinu osigurava vezu preko Alpi s

Italijom. On je podijelio svoju državu u manje upravne jedinice. Krajevi oko gornje Drave, Save, Kupe, Soče (Isonzo) i sjevernog Jadrana (Rijeka) podijeljeni su u župe (Gauen) i okruge (Marke). Tim župama i okruzima na čelu su franački činovnici, koji imaju vezu s dvorom. Tim se putem uvodi »cursus« i u naše krajeve. Glasnici carevi »missi dominici«, prvi upotrebljavaju cursus publicus. Takvo se ustrojstvo pošte kod nas održalo sve do Ljudevita Pobožnog (814—840)⁶. Kasnije nastaje štajerska Marka, karantanska i gornjoaustrijska Marka. Ti okruzi podižu hospitale ili spitale (spitalič), koji uz ceste služe putnicima kao prenoćišta. Osobito je poznat hospicij u štajerskim Alpama, te hospicij Sv. Antuna u Kozjem brdu u gornjoj Kranjskoj. Taj hospicij uzdržavao je 1228. Henrik markgrof istarski, poslije je ta dužnost prešla na patrijarhu Aquileje Bertolda, a od njega na cistericite. Tako je taj hospicij, kao i svi ostali, često mijenjao svoje gospodare.

Utvrđeno je, da su na početku 14. stoljeća patrijarsi od Aquileje imali poštansku službu, koju su osnutkom ljubljanske biskupije vršili preko Kranja (1462). Tako se spominje neki Malaz iz Rakeka, koji je imao 2 lanca zemlje kao leno za vršenje pošt. službe: »ministerium ad portandum litteras domini patriarche«⁷.

U XIV stoljeću bilo je osnovano više mjesta u Sloveniji, Istri i sjev. Jadrano, jer se počela razvijati trgovina. Tada je počela cvasti Rijeka kao trgovačko naselje, gdje su se uz trgovce naseljavali i mnogi redovnički redovi. Ti su samostani imali često listovnu poštu između jedne redovničke kuće i druge.

U Rijeci, prema pisanju riječkog notara Antuna de Reno (1436-1460), bila je municipalna obaveza i dužnost svakog građanina da nosi poštu i da bude teklič. Od te poštanske dužnosti izuzimali su se samo nanovo primljeni građani u razdoblju od 10 godina, a to je bilo pismeno utvrđeno u kancelarovim spisima⁸. Tako npr. za majstora Blaža, obrtnika veli se »quod magister Blasius cerdo quondam Antonij est utilis persona dicte terre Fluminis et amantes quod habitet et stet illic eundem Magistrum Blasium receperunt in ciuem et ipsum fecerunt immunem et exemptum a qualibet colta dicte terre Fluminis usque ad decem annos proxime futuros solummodo et quod nullo modo teneatur esse portator literarum seu nuncius pro parte comunis dicte terre Fluminis usque ad suprascriptum terminum.«

Isti postupak nalazimo u spisima de Rena kod svih novih građana.

Dužnost prenošenja pošte, kao rabota, vezala je gotovo sve žitelje Istre. Pazinski urbar (1498) spominje za Brseč, da su »pismo«, koje se tiče gospoštije, dužni prenijeti do Pazina«; taj isti urbar spominje za podanike Lovrana: »jednako, kađ dolazi pismo u stvarima kralj. veličlanstva iz Pazina u Lovran, dužni su da ga prenesu daleko do 5 ili 6

⁶ Beer: Geschichte des Welthandels II. p. 51.

⁷ Schumi: Arhiv II. p. 249.

⁸ S. Gigante: Monumenti di storia fiumana: II. Libri del cancelliere Vol. I. p. I. 1437—1444. pag. 88, 112, 137, Rijeka, 1912.

dana putovanja«. To što vrijedi za Brseč i Lovran imale su i ostale komune, kao npr. Pazin, što isti urbar izričito spominje. »Pazinci su dužni nositi pisma koja se odnose na poslove kralja ili grofovije«⁹.

Prema spomenutom urbaru i spisima riječkog kancelara Antuna de Reno može se općenito zaključiti da je dužnost prenošenja pošte u to vrijeme vezala sve podanike u krajevima oko Rijeke.

U 16. stoljeću već postoje u Rijeci i u čitavoj Istri poštanski tekliči — glasnici koji imadu i svoj propisani »Stunden pass«.

Prava i tačna organizacija pošt. službe počinje s Lujom XIV godine 1464. On je osnovao poštu, koja se prenosila jahačem i to samo za državne i političke potrebe. Kralj Maksimilijan I, tzv. posljednji vitez Sv. Rimskog Carstva njemačke narodnosti, osnovao je 1496. poštu tekličem u Njemačkoj i Austriji za prenos službene korespondencije. Prva je poštanska službena linija bila Beč-Brisel, a osnovao ju je s dozvolom cara Maksa I 1516. godine Franz von Taxis. Kasnije postaje obitelj von Taxis sve više zaslužna za pošt. službu, od koje crpi mnogo prihoda, tako da već 1595. postaje Leonhard von Taxis generalni postmajstor Njemačke. U tom se, naime, stoljeću (XVI) kod pojedinih okruga i gradova osiguravaju novčana sredstva za poštu, pošt. konji i tekliči. Tako npr. Ljubljana predviđa 1.600 forinti godine 1569. za pošt. službu prema hrvatskoj granici — »Croatischen Grenzen«¹⁰.

Nadvojvoda Karlo određuje 17. III 1573. redovnu poštu putem pješaka-tekliča (Fusspost). Isti nadvojvoda Karlo na poticaj dvorskog postmajstora Johanna Baptiste von Paara uvodi »extraordinari post« između Ljubljane i Graca. Za tu svrhu osiguravaju se i novčana sredstva npr. u okrugu Kranj (1588). Nastojanjem von Paara popravljaju se po nalogu nadvojvode Karla i ceste između Ljubljane i Trsta, a godine 1570. između Ljubljane i Rijeke (St. Veit am Pflaumb). Osim za gradnju cesta i za njihove popravke, odobravaju se izvjesne sume i za poštu, tako da venecijanski postmajstor Julius von Paar oko 1596. dobiva 2.512 guldena za poštanske usluge, što je za tadanje prilike velika svota. U to je vrijeme pošta iz Rijeke redovno išla prema Trstu, Postojni i Ljubljani, odakle se protezao pošt. kurs prema Karlovcu, a iz Trsta prema Beču.

Već u drugoj polovici XV stoljeća, a osobito u XVI stoljeću zaprijetila je srednjoj Evropi najezda Turaka, te se novčana sredstva za poštanski promet povećavaju, a kmetovi imadu pojačanu dužnost poštanskih tekliča. Tako je silom prilika nastala vojna pošta (Feld-post). Ona je osobito cvala uz granicu, a protezala se preko Karlovca i Metlike do Vinice, te uz granicu Bosne. Uz pješačku vojnu poštu na istaknutim vrhovima uredio se tzv. vojni telegraf. Tu se skupilo više tovara suhog granja na velike hrpe, koje bi se upalile, kad je straža na isturenim vrhuncima opalila top. Bio je to signal: neprijatelj se približuje. To se većinom održavalo uz granicu Save i Kupe. — Na taj način žitelji su bili upozoreni na opasnost, te su djecu i žene povukli u utvrđene zidine ili kule, a sami se okupljali na davanje otpora. Takvi vrhunci, na kojima

⁹ H. A. R. Historijski arhiv Rijeka Pazinski urbar: f 28 t, 16 f. t, 1. f. t.

¹⁰ Dimitz: Geschichte Krains III p. 223.

su se palili kresovi, zvali su se grmade. Bilo ih je u Istri na Humu, na Učki, na Škrapnom vrhu prema Jurdanima, na Grobniku i drugdje.

Kroz čitavo XVII stoljeće povećava se broj cesta i putova. Uzrok je tome nagli razvoj trgovine i prometa, koji je počeo cvasti porastom kućne industrije drva, lana i srebra. Sve češći je prevoz pošte i putnika kolima, kojim se služe i velike ličnosti. Listovni poštanski promet odvija se redovno i brzo, a isto tako i promet novca i paketa. Već oko 1650. godine imademo pošt. spisa u kojima se nalaze popisi čitavih pošt. pošiljaka uz imena i adrese primaoca i pošiljaoca. Iz tih podataka jasno proizlazi, da su se tek oko 1650. godine privatnici počeli služiti poštom. U isto vrijeme veći pošt. uredi imadu i svoje činovnike. Tu je obično zakupnik pošte — postmajstor i otpremnik pošte, a ponegdje i listonoša. Grad Rijeka ima već 1686. svog stalnog postmajstora domaćeg sina Eustahija Babi(ć), koji tu službu 1710. prepušta vjerojatno svom sinu Srećku Babiću (Felice Babi). Grad im je plaćao godišnje za tu službu 40 škuda¹¹. Poštanska se služba cijenila i bila je čast putovati pošt. konjem ili kolima. Leopold I putujući u posjet nekim gradovima, silazio je pred gradom iz carske kočije i svečano ulazio u grad na poštanskom konju.

Sprovođnici pošte tzv. postiljoni bili su uniformirani. Nosili su crveni sukneni kaputić sa crnim i bijelim obrubom, crni šešir s bijelim crvenim i crnim perima, a preko ramena srebrni pošt. rog, na bijelo-crveno-crnoj traci.

U pošt. muzeju u Berlinu nalazila se slika kralja Leopolda I pred ulazak u grad Passau 1666. Uz njega je generalni posmajstor grof von Paar, te 4 postmajstora, 4 tekliča i 6 postiljona.

Valvasor donosi čitav raspored kretanja pošte kroz Sloveniju, Istru i sjev. Jadran, te tvrdi da u drugoj polovici XVII stoljeća iz Rijeke polaze tekliči, kao i iz ostalih većih mjesta. Prema tome pošta si je već utrla put i njome se svi služe¹². Postmajstori su uz svoje prihode izdavali i novine »Neuen Zeitungen« koje im daju lijep dobitak.

Sin i nasljednik kralja Leopolda, Josip I, nastojao je da unaprijedi pošt. službu, te je već 12. IV 1706. naredio da postmajstori ne smiju napuštati svoja mjesta, te da moraju držati po 6 konja i dvojica kola (kaleschen). Zabranjeno je zadržavati poštu i pakete na stanicama, i loše postupati s putnicima. U slučaju da je sva postojeća zaprežna stoka zauzeta, općine su dužne ići na ruku i u slučaju potrebe unajmiti im dovoljan broj konja. Za jednu običnu pošt. stanicu, vožnja s dva konja plaćala se 2 1/2 talira.

Zabranjeno je općinama skupljati poštu i duvati u rog — jer su to pravo imali samo pošt. sluge.

Kralj Karlo VI, brat Josipa I, nadopunio je poštanske odredbe Josipa i odobrio neke nove pošt. linije. Ujedno je dao popraviti cestu od Beča preko Semmeringa do Trsta i odatle uz obalu i preko Istre do Rijeke. Godine 1718. pristupilo se generalnom popravku ceste, da bude prijestolnica vezana s morem. Tada se povisuje i pristojba za listovnu poštu i putnike. Patentom od 12. VI 1722. uvodi se besplatna poštarina za slu-

¹¹ Kobler: Memorie per la storia della liburnica città di Fiume II p. 86.

¹² Valvasor: Die Ehre dess Herzogthums Crain. Nurnberg 1689. p. 178.

žbene (ex offio) listove. Cslobodeni su poštarine ministri i njihove obitelji, upravni državni kancelari, dvorski savjetnici i kler, a godine 1740. ta je povijestica proširena i na samostalne pokrajinske uprave¹³.

Obitelj grofova von Paar imala je od 16. stoljeća pa sve do godine 1852. poštansko kraljevsko nasljedno pravo u svim našim krajevima, osim Tirola i austrijskih nasljednih zemalja, gdje je to pravo vršila obitelj von Taxis. Obitelji von Paar osigurao je car Karlo VI osim prava i prihoda od pošta i titula, te raznih beneficija, još godišnje 27.720 austrijskih forinti.

Karlo VI je uvidjevši sve veću potrebu pošt. prometa, osim popravaka i skraćivanja cesta, još udvostručio ili čak utrostručio pošt. saobraćaj. Tako iz Trsta prema Rijeci i natrag ide pošta tri puta tjedno, a isto i od Trsta prema Ljubljani, Gorici i Gracu.

Postmajstoru u Postojni odobrava 1736. godine 17 krajcera za prenos pošte s dva konja ili vola preko Mačkovog Brda. Pošti u Karlovcu Karlo VI naređuje da ne ide više preko Krapine, nego preko Ljubljane za Grac dva puta tjedno. Dvorskim reskriptom od 15. VI 1752. naređuje da se listovi općina, gradova i samostana šalju poštom, a veći paketi kolima. Ujedno zabranjuje najamnim kočijašima nositi postiljonsko odijelo.

Veći poštanski uredi imadu već i po 4 osobe personala. Taj je personal, izuzev listonoša i postiljona, većinom plemićkog roda.

U gradu Rijeci osniva Karlo VI lazaret 1722, o čemu je sačuvan uklesani napis do danas.^{14a} Taj je lazaret kasnije 1818 premješten u Martinšćicu. Sva pošta, kao i trgovačka roba, koja je dolazila iz sumnjivih mjesta, ili iz mjesta zaraženih kugom ili kolerom, morala se u lazaretu raskužiti i prodimiti. U Riječkom Državnom arhivu imade mnoštvo spisa iz tog vremena, koji nose žig lazareta s natpisom: »netto di fuori, netto di dentro« (čisto izvana i iznutra), što je značilo, da je list prošao proces raskuživanja.

Na riječkoj pošti, koja se nalazila unutar bedema mijenjaju se postmajstori. Srećka Babića nasljeđuje Anton Stemberg, Ivan Rodi, Josip Cepper, Jakov Le Pret, Mihael Belluzzi, od koga je 10. VII 1766. kupio pravo na poštu Petar Henry za 10.000 forinti. Henry prenosi poštu izvan zidina grada u vlastitu kuću sagrađenu kraj samostana, na zapadnoj tvrđi, dok napokon godine 1799. i on prodaje poštu Antunu Dani, a taj je ustupa svom sinu Vicencu, koji čast riječkog postmajstora vrši nekoliko decenija¹⁴.

Početak kolovoza 1794. počinje redovan pošt. promet kolima (diližansom) jedanput tjedno s Trstom, preko Lipe i Materije, mada već ranije postoji takva veza između Rijeke i Zagorja.

¹³ Kobler: *Memorie per la storia della liburnica città di Fiume* I. c. p. 58.

¹⁴ Kobler: *Memorie per la storia liburnica città Fiume* II. p. 87.

^{14a} Natpis na bivšem lazaretu (bolnici) u Rijeci iz 1722 godine. Impe(erator) Caes(ar) Carolus VI. A.(rchidux) A.(ustriae) P.(ius) F.(elix) Avg.(ustus) Ne commercio marit(imo) salus publ(ica) laederetur Iustrandis advenis mercibusqve has aedes publicas aere privato condidit.

Imperator, cesar, Karlo VI. austrijski nadvojvoda, pobožan sretan August, podigao je o svom trošku ovu javnu zgradu za raskuživanje došljaka i pomorske robe da ne bi pomorska trgovina ugrozila javno zdravlje.

Marija Terezija (1740-1780) izdaje više odredaba koje se odnose na poštu, koliko u pogledu administracije, toliko u vezi pošt. prometa i otvorenja novih pošta¹⁵.

Josip II mnogo je putovao, sam je vidio sve potrebe i nedostatke poštanske službe, pa je za vrijeme njegovog vladanja pošta doživjela viđan napredak. Godine 1795. već je ustaljen poštanski kurs Ljubljana-Postojna, Zagorje-Lipa-Rijeka, zatim Rijeka-Lipa-Materija-Trst¹⁶.

U XIX stoljeću pošt. je saobraćaj već toliko razvijen, tako da već godine 1802. imade Rijeka svaki dan poštansku vezu s Trstom i Ljubljanom i svaki dan dobiva poštu. Bečkim mirom od 14. listopada 1809. svi su krajevi s desne obale Save pa sve do granice Bosne, prepušteni francuskoj upravi. Pod taj teritorij pripalo je 5 vojnih okruga; Istra, Kastav, Rijeka (sjeverna obala Jadrana) i Kvarnerski otoci. Sve to područje zajedno s Dalmacijom i mletačkom Istrom ujedinio je Napoleon I u jednu političku jedinicu pod imenom »Ilirske pokrajine« (Province Illyrienes). Zbog tih političkih promjena stradale su mnoge dotadašnje ustanove, a među ostalima i pošta, jer je većina postmajstora napustila svoja mjesta, bili su maknuti ili zatvoreni, tako da je bilo pravo čudo dobiti neko pismo, koje su donijele privatne osobe. No takvo stanje nije dugo ostalo, jer su i Francuzi uvidjeli potrebu ponovnog organiziranja pošt. saobraćaja u tim krajevima, te već 1809. uvode neke redovne pošt. linije kroz ilirske pokrajine i prema Beču¹⁷.

15 Tako 21. I 1762. predviđa Marija Terezija kazne zbog zloupotrebe poštanskog roga, 20. VIII 1763. oslobađa službena pisma pristojbe, a za zlouporabu privatne svrhe predviđa kazne; 24. I 1771. oprašta od poštarine liječnike i kirurge, 24. I 1772. određuje da se pošt. kolima mogu prenositi službeni paketi; 8. II 1772. nalaže općinama da u svemu idu na ruku post-majstorima pri prenosu ili osnutku novih pošta, te da im osiguraju zemlju, stan i staje za potrebnu zaprežnu stoku. Zabranjuje prenos pošte po privatnicima i za prekršitelje određuje novčane kazne uz rekquiriranje kola i konja. Za prenos jednog lista po privatniku kazna je određena 1 forintu, za prenos paketa 4 forinte. O tom predmetu izdane su odluke već godine 1672, 1695. i 1748.

Nadalje Marija Terezija dekretom od 17. VI 1773. oslobađa postmajstore od vojnog ukonačivanja i svih ostalih vojnih dužnosti. Godine 1784. izdaje Josip II nalog, da se listovi voze u zatvorenim kolima zamotani u nepromočivo platno, jer je pošta često putem stradala od kiše. Iz te godine sačuvana je prva poštanska knjižica, osminkog formata, 6 listova, srebrotisak i ornament u obliku cvijeća (Naučna bibl. Ljubljana). Josip II u pogledu slanja novca poštom daje prednost bankovnim čekovima a ne slanju novca u zatvorenim listovima, kao što je tada bio običaj.

16 Vrhovec: Zvon I. c. p. 723.

17 Napoleonov zakon od 17. VII 1805. član 9. savezno s čl. 1. Dekreta od 9. V 1806. daje opće upute o državnoj pošti. Prema tom zakonu pošta je državna. Poštanska kola ne smiju se bez guvernerove dozvole ustupiti privatnim licima. Konjska sprega je državna. Zakon predviđa kazne za privatnike, ako voze poštu bez dozvole. Pristojbe za pošt. pošiljke određuju se prema daljini i težini. Dekret od 21. IX 1805. nabrāja ustanove koje su oproštene od poštarine. Drugi dio Dekreta nabrāja pošt. pristojbe za tuzemstvo i inozemstvo. Treći dio govori o pristojbi za pakete i rukovanje paketima zbog carine.

Zakon od 25. XII 1802. donosi opće propise o poštama, ovisnost pošta od guvernera, pravila pošt. službe, dužnosti postmajstora i postiljona. Udaljenost jedne pošte računa se za 8 geogr. milja. Poštari i pošt. konji su izuzeti od novačenja. Pošte moraju imati natpis s grbom republike. Postiljoni nose oko ruke natpis: »Republica cisalpina«. Nemarno vršenje propisa predviđa kazne zatvora do mjesec dana.

Poštanska kola nose natpis u franc. državnim bojama na slovenskom ili hrvatskom jeziku. Poštanska služba za ilirske Provincije«. Francuski generalni guverner Marmont, vojvoda od Dubrovnika 24. IX 1810. zabranjuje oduzimanje pošt. konja i ukonačivanje vojske kod postmajstora u svim Ilirskim Provincijama. Izdaje se službeni list »Telegraf Ilirskih Provincija« koji izlazi dnevno i donosi vijesti iz čitavog carstva i sve ostale službene odredbe. Iz njega se razabire, da je 1. II 1811. uvedena redovna poštanska linija Trst-Beč, time da izmjenja bečke i tršćanske pošte bude u Celju. Taj saobraćaj je uveden svaki peti dan. Napoleon izdaje 17. IX 1811. preko generalnog guvernera odredbu u pogledu pošt. saobraćaja. Odredba ima 8 članka a odnosi se:

1 Nijedan postmajstor ne može vršiti službu bez dozvole i odobrenja generalnog post. direktora.

1. XII 1811. uvodi se pošt. kurs Ljubljana-Samobor-Hrv. Kostajnica, a 1. I 1812. izdaje se novi tarifni pravilnik za prenos pošte. U obzir dolazi udaljenost u kilometrima, težina listova u gramima, a taksa u francima. Poštanskim kursom od 1. I 1812. polazi pošta preko Rijeke za Ljubljanu i Trst dva puta tjedno. Ta pošta dolazi iz Dalmacije, Dubrovnika i Albanije. Iz Ljubljane za Rijeku polazi pošta utorkom, četvrtkom i nedjeljom, između 10 h i podne. Iz Karlovca, Kostajnice i Turske dolazi pošta 3 puta tjedno. Iz Trsta za Rijeku i obratno ide pošta svaki dan.

1814. godine za vrijeme austrijske vladavine prestale su da važe francuske odredbe i stupile su na snagu stare austrijske nadopunjene mnogim novima. Uvedena je dnevna pošta prema Gorici i Trstu. Rijeka je dnevno vezana i s Ljubljanom.

U Ilirskoj Bistrici osnovana je pošta 1796. gdje je ispočetka privatno skupljao poštu Josip Valenčić, te je poštu slao u vreći u Lipu i natrag. Isto tako slao je listove u Zagorje i odnosio za Bisticu. God. 1838. prima poštu njegov sin Josip, koji prima novac, ima pošt. kola i vozi putnike. Postmajstor Valenčić držao je 15-20 konja i po troja kola, jer se razvijao jaki promet između Rijeke i Sv. Petra dokle je Valenčić prevažao poštu¹⁸. Za vrijeme francuske uprave u Rijeci, pošta je bila oduzeta riječkom postmajstoru V. Dani, koji dolaskom Austrije opet dobiva svoje mjesto.

II

Feudalni podanici bili su u XV i XVI stoljeću općenito obavezni da prenose poštu. Tako je bilo i u Rijeci i u Istri. U to vrijeme pošta je služila većinom u državnoj administraciji i nešto u trgovini. Narod, zbog

2 Sve želje u pogledu pošt. konja i kola treba dostaviti generalnoj pošt. direkciji u Ljubljani. Molbe nakon vidiranja dvorske kancelarije biti će vraćene i patentima će se izdati dozvole za vršenje pošt. službe, u kojoj ne smije biti zastoja.

3 Konji koji služe postmajstoru za pošt. saobraćaj biti će postmajstoru isplaćeni prema tarifnom pravilniku.

4 Sva kola moraju biti uporabljiva. Kod svake izmjene konja plaća se postmajstoru 25 centezima.

5 Ako uslijed nepredviđene nezgode postmajstor izgubi konja, biti će mu plaćeno 100 franaka, ako to uvjerenjem lokalnih vlasti dokaže.

6 Dekretirani postmajstori oslobođeni su od ukonačivanja vojske.

7 Zabranjuje se slati poštu, listove i pakete po privatnim licima, osim za mjesne vlasti.

8 Zadužuje se generalni financijski intendant da izvrši gornju odredbu.

Odredba je izdana u Ljubljani a potpisan je Bertrand. Izdaje tarifni pravilnik uz financ. dekret o prodaji dobara koji se odnose na amortizacionu blagajnu od 12. I 1807. u Varšavi. Tim se pravilnikom dijeli na 32 departmana čitavo carstvo, i na 8 udaljenosti, tako da prva udaljenost imade najmanju poštarinu, a 8. najveću. Ujedno pristojba raste prema težini lista ili paketa.

Drugim dekretom izdana je tarifa za postmajstore, kojim se postmajstorima dozvoljava, da zadrže za sebe po korju i pošt. stanici 1,30 frcs, za postiljona 0,27 frcs, od svakog putnika kojeg voze 1 frcs. Putnici su dužni sve zlouporabe pošt. službenika prijaviti generalnoj direkciji, ali za slučaj velikog brda ili prelaza preko rijeke — putnici moraju vanrednu konjsku spregu sami plaćati. U pošt. stajama mora cijelu noć gorjeti svijetlo i biti dežurstvo zbog slučajne hitne pošte ili tekljica. Postiljoni gube službu ako grde putnike i svade se sa njima.

Postiljoni se dekretom postavljaju u službu i ne smiju biti mladi od 16. godine. Službu napuštaju tek iza kako dadu 6 mjesecni otkaz. U službi i za franc. uprave nose uniformu: kaput od tamno zelenog sukna sa crvenim ovratnikom i krila kaputa nose crveno obrubljena. Na kaputu su metalna dugmeta, na nogama čizme, oko rukava traka s imenom stanice kojoj služe. Traka mora imati francuski grb. Uniformu plaća postmajstor a postiljon mu podmiruje radom u mjesečnim obrocima. Postiljoni se ne smiju zadržavati na stanicama a pri povratku kući, konje ne smiju tjerati u galopu.

18 Radics: Die k. k. Post in Krain p. 105.

velikog broja nepismenih, slabo se služio poštom. U XVII stoljeću imade Rijeka samostalnog postmajstora, dakle postoji već i poštanski ured koji prima i otprema poštu. Dopisom iz Graca od 30. IV 1728. obavještena je pošta u Rijeci, da su u Sloveniji između Ljubljane i Planine, te Sv. Križa i Vipave premještene neke poštanske stanice¹⁹.

Iz poštanskog ureda u Rijeci pošta se otpremala uglavnom iz Rijeke za Postojnu i Ljubljanu; zatim iz Rijeke za Zagorje, a odatle za unutrašnjost Istre, te kasnije iz Rijeke za Lipu, Materiju i Trst. Prema Karlovcu odvijao se poštanski saobraćaj uglavnom Karolinskom cestom. Poštanske stanice bile su Rijeka, Jelenje (Kamenjak), Mrzla Vodica (ili Lokve), Mrkopalj, Ravna Gora, Vučinić selo, Bosiljevo, Novigrad, Karlovac²⁰

Izgradnjom Lujzinske ceste prenaša se 1816. godine i poštanski saobraćaj s Karoline na Lujzijanu. Zbog mijenjanja poštanskog pravca morale su se prenijeti i neke poštanske stanice. Tako je pošta iz Mrkoplja preselila u Delnice, pošta iz Ravne Gore u Skrad, iz Vučinić sela u Vrbovsko. Otvorena je pošta u Severinu na Kupi, a pošta iz Novigrada preseljena je u Netretić

No osim na tim linijama odvija se poštanski promet iz Rijeke i za Dalmaciju²¹ i Kvarnerske otoke. Iz Rijeke ide cesta uz more do Bakra Kraljevice, Crikvenice, Novog, Senja pa preko Vratnika u Žutu Lokvu, Gospić i Zadar. Osim te veze s Dalmacijom razvijao se poštanski promet i iz Karlovca na Josipdol pa preko Kapele u Gospić i Zadar. Pošta za Kvarnerske otoke prelazila je iz Kraljevice, a kasnije iz Crikvenice na Krk²². Tako su otoci bili vezani poštanskim saobraćajem uz kopno.

U prvom dijelu ovog prikaza spominju se neki vladari koji su služili za unapređenje poštanskog saobraćaja. Zapravo samo u početku tj., dok je pošta služila izričito za kraljevske naloge, sami su vladari prema potrebi, motu proprio, usavršavali i mijenjali poštanski saobraćaj. U ono vrijeme pošta je služila samo njima, a narodu bila samo na teret. No kasnije u XVI, XVII i XVIII stoljeću narod sam traži uspostavljanje pošte i poštansko-trgovačkog saobraćaja. Postoje mnogi slučajevi, gdje je trgovačka komora u Rijeci u svoje ime i u ime građanstva tražila neku po-

19 H. A. R. Gub. I-30.

20 H. A. R. Gub. br. 682/1780 M. 6. Godine 1780 otvara se pošta u Ravnoj Gori i u Bosiljevu. Pomoć za gradnju dala je severinska županija. Postmajstor Tomesani u Bosiljevu zahvalio se na službi zbog toga, što mu nije uspjelo, da na svoj trošak izgradi pošt. zgradu.

21 Taj poštanski pravac otvoren je 1804. godine, a 1814. otvorena je, ponovnim dolaskom tih krajeva pod Austriju, kolna veza Rijeke s Trstom i Karlovcem, te preko Senja ponovno s Dalmacijom. Ujedno su te godine oživjele sve poštanske linije, koje su bile uvedene prije dolaska Napoleonove uprave. Valuta je bečka osim u onim krajevima gdje su bili Francuzi, gdje se u početku zadržala francuska valuta u razmjeru 2 fon 19 novčića = 6 franaka.

22 H. A. R. 2830/1815 M. 6. 1815. godine polazi pošta iz Crikvenice za Krk, Cres i Lošinj. Tom poštom upravlja postmajstor iz Senja — Crnković, jer pošta u Crikvenici nema stalnog postmajstora. Erar plaća Crnkoviću za poštu u Crikvenici 250 forinti, a za prevoz na Krk 960 forinti godišnje. Zbog pojave kuge u Dalmaciji, podignuta je u Crikvenici sanitarna stanica za raskuživanje pošte. Uz to su se digle mnoge pritužbe na Crnkovića, koji nije držao potreban broj konja, niti je isplaćivao svoj personal, pa mu je oduzeta uprava pošte u Crikvenici, a tu je poštu dobio postmajstor Franjo Ratko iz Bakra. (Prema matici umrlih br. 28 od 21. II 1859. umro je Franjo Ratko od astme u 73 godini života u Bakru i pokopan je u kripti crkve Sv. Andrije 23. II 1859. Bio je rodom iz Zagreba.)

Isto su se tako narod i građani borili za svakog poštanskog konja, za svaku štansku vezu neprestano po nekoliko godina, dok je konačno nije dobila²³. diližansu, za svaki popravak ceste, za svaku poštu. Molbe takve vrsti bile su u novijim stoljećima sve češće i sve brojnije i nukale su vlastodršce da konačno dadu svoje odobrenje. Isto su tako građani tražili da se veza na pojedinim poštanskim relacijama umnoži²⁴. Dok u početku otvaranja neke poštanske linije pošta ide tim smjerom jedanput tjedno, obično prenošena pješke, kasnije nakon mnogih molbi i nakon zaista velikih potreba, pošta polazi dva, tri, četiri, pet i šest puta, odnosno svaki dan. Dok se isprva dozvoljava samo jednom tjedno kola, nakon sve većeg prometa polaze isti dan kola s prikolicom, pa dvojica kola s prikolicom dok se kolni promet ne poveća²⁵. Dakako da se i cijena prevoza odnosno poštanska tarifa često mijenja. To ovisi o skupoći krme, o cijenama obrtničkih usluga i o terenu. Na većim brdima morali su putnici nešto plaćati za predspregu, jer obična zaprega konjska, uz slabe ceste, često ne bi mogla izvući poštanska kola navrh brda²⁶. Uz redovnu tarifu, plaćala se posebno vozarina za kola i napojnica za postiljona. Ta je napojnica²⁷ i mazarina, sredinom XIX stoljeća ukinuta.

Svaka poštanska stanica imala je uz imenovanog postmajstora i postiljona, koji je prevažao poštu, ili tekliča. Veće pošte imale su uz postmajstora i otpravnika pošte i još jednog činovnika Svaka je pošta imala i staju za poštanske konje, gdje se držalo od 2 do 8 ili 10 konja. Za vrijeme ratova moralo se držati više konja u pripremi i za njih je država plaćala 1. forintu po paru, tzv. »Wartgeld«, tj. odštetu zbog čekanja.

Postmajstori i postiljoni imali su u svojoj službi i izvjesne privilegije. Bili su oprošteni od vojne službe, te od tereta ukonačivanja vojske. Dok je pošta imala svoje konje, nitko drugi nije s unajmljenim konjima smio da vrši prevoz robe ni putnika²⁸. Dapače bilo je zabranjeno i kažnjivo prenašati listove ili ih slati po privatnicima.²⁹

Na cestama bili su postiljoni pošta povlašteni. Njima su se morala ukloniti svaka druga kola. Poštanskim rogom smio se služiti samo posti-

23 H. A. R. Gub. 1784. M. 6. Udruženje riječkih trgovaca tražilo je otvaranje poštanske linije Rijeka—Trst—Beč. U tu svrhu isplatilo je 2.376 forinti. Iste godine je objavom poštansog prefekta u Osijeku Aleksandra Mündera otvorena linija Rijeka—Karlovac—Osijek.

24 H. A. R. Gub. 1786. M. 6. Na njihovo traženje uspostavljena je veza Rijeka—Postojna—Trst. Između Rijeke i Postojne uz dosadanja 2 prenosa pošte uspostavljaju se još dva.

Godine 1816. tražila je Trg. deputacija kolnu vezu Rijeka—Karlovac. Trošak puta kolima Rijeka—Karlovac iznosi je godišnje 4.934 forinta i 4 novčića, a trošak puta Karlovac—Ljubljana godišnje 5.162 forinte i 48 novčića. Molba je uvažena. (HAR. Gub. Kreisamt 1816. Abt. 7).

25 H. A. R. Gub. 1875. M. 6. Godine 1785. dne 1. veljače uveden je redovni kolni promet između Rijeke i Trsta. Pri tom je određena udaljenost kao i cijene koštanja prevoza putnika.

26 H. A. R. Gub. br. 4287 od 24. VI 1782. Za 1 konja ili 2 vola od vrha Peh do Berda i obratno, te od Bosiljeva do Vrbovskog ubiru 34 novčića, a od mosta na Sušici do brda nad Ravnom Gorom (Bajti) ubiru 12 novčića po osobi.

27 H. A. R. Gub. 1785. M. 6. Napojnica za postiljona iznosila je 15 nočića, mazarina 8 novčića, za pokrivena kola (kalesu) 28 novčića, za otkrita kola 14 novčića, za konja i jednu stanicu 56 novčića.

28 H. A. R. Gub. 1789. M. 6. U nedostatku pošt. konja smjeli su se upotrebljavati najamni konji. Ti su se plaćali po konju i pošt. stanici 58 novčića, a postmajstor je za sebe smio ubrati 39 novčića.

29 Prekršitelji su kažnjavani za prenos lista s jednom forintom, a paketa sa 4 forinte globe prema patentu od 14. II 1748.

ljon. Pa ipak je služba pstiljona bila teška, jer su pošte često napadali razbojnici i skitnice³⁰. Udaljenost između Rijeke i Karlovca prevaljivala je pošta za oko 25 sati, a između Rijeke i Trsta za 17 sati. Zbog toga, da te pošte ne budu opljačkane — osobito ona u Istri kod Materije, gdje su napadi na poštu bili češći — učestale su molbe, da se pošta prevozi po danu i da se noćni prevozi ili prenosi pošte što više izbjegavaju. Radi sigurnosti putnika i pošte — poštu je pratilo oružano vojno lice, koje je plaćao erar.

1787. godine otvorena je pošta u Mrkoplju između Fužina i Ravne Gore, i nova pošta u Piketu između Fužina i Rijeke, tako da udaljenost za prenos pošte ne bude prevelika. Zbog istih razloga prenesena je pošta u Vrbovsko, i osnovana pošta za izmijenu konja u Grižanima 1788.

Osim poštanskih stanica, koje su imale svoje postmajstore³¹ i poštanske konje, bilo je međustanica ili sabirališta pošte. Sakupljač listova npr. u Bakru ili Kraljevici skupio bi listove iz mjesta i predao ih najbližjoj pošti. Taj posao smjela su vršiti samo za to određena lica.

Već od 1804. godine imala je Rijeka vezu jahačem ili kolima s Trstom. Postmajstori koji su slali pješake bili su kažnjavani sa 12 forinti globe. Služba postmajstora je odgovorna i teška, pa se povjerava samo dobro stojećim licima i inteligentnijim osobama. Tako npr. postmajstor u Netretiću M. Haraminčić govori pet jezika i to: hrvatski, njemački, francuski, talijanski i latinski. Gotovo nije bilo u to vrijeme postmajstora, koji uz svoj materinji jezik nije govorio još najmanje dva strana jezika.

Osim kopnene veze s Dalmacijom bilo je 1820. godine pokrenuto pitanje i prevoza robe i pošte za Zadar morskim putem. Taj prijedlog najviše je pokretao zadarski guverner iako mu se Rijeka protivila. Francuzi su prevažali poštu morem, a riječke male lađe od zgrade do zgrade prevažale su i poštu za Dalmaciju. Trgovci Adamić i Bratić iz Rijeke, a zatim Morgan iz Trsta nudili su svoje lađe za prevoz pošte iz Rijeke, Trsta i Raba za Dalmaciju, a ta bi veza stajala svaki put za odlazak i povratak lađe 200 forinti^{31a}. No ti prijedlozi nisu usvojeni. Godine 1825. riječki ih gubernij odbija s motivacijom, da je kopnena veza jeftinija i da bi uvođenjem takve lađe, riječke male lađe izgubile i ono malo zarade što je imadu. Kako Zadar nije bio tržište za Rijeku, to s trgovačkog gledišta takav saobraćaj nije bio potreban. Ipak je za-

³⁰ Tako je poznat slučaj starog poštanskog teklića, koji je prenašao poštu iz Krka u Punat, Nikole Franolića. On je bio oružan i svjestan svojeg privilegija, ali objesna mladež se našalila sa starim poštarom, te mu na put postavila mrežu za ribe, vršu, pletenu od šiba. Kad je poštar iz Punta ugledao pred sobom mrežu stao je pred njom i povikao: »Ovdje kraljevsko-cesarska pošta, makni se s puta«. Kako se mreža nije pomakla, ispalio je u nju svoju kuburu i uvidjevši prevaru nastavio put. Po usmenoj predaji Žic Klačić Ivo.

³¹ R. Kreisamt 1819. Abth. Već 1819. godine imademo popis imena postmajstora koji su bili pozvani da polože prisegu vjernosti. Iz tog se vidi, da je u Rijeci bio postmajstor Vincenc Dani i otpravnik pošte Josip Brelić, u Lipi bio je postmajstor Josip Teras, u Kamenjaku Josip Glavan, u Mrzloj Vodici Josip Adamić, u Crikvenici Franjo Ratko, u Vučinić selu Josip Frank u Skradu Franjo Hakel, u Delnicama Franjo Tilke, kasnije Josip Hefele, bivši upravitelj staklane u Mrzloj Vodici, u Vrbovskom Franjo Schmidt, u Severinu grof Oršić de Slavetić, u Netretiću Mirko Haraminčić, vlasnik gospoštije u Novigradu, u Bosiljevu Tomesani, u Senju Crnković. Nekoliko godina kasnije, osnovana je pošta u Bakru. Poštu vodi Martin Koletzky rođen u Bistrici.

^{31a} Gub. Mat. 6. 1824/25 H. A. R.

darski guverner sklopio 1830. godine ugovor sa Stjepanom Fijamengo, da svojim brodom prevaža poštu iz Rijeke za Dalmaciju. Tako je on u riječkoj luci primao popis svih paketa od riječke pošte i prevažao svu poštu za Dalmaciju koja nije išla kopnenim putem. Kopnenim je putem pošta za Dalmaciju i Kvarnerske otoke išla 2 puta tjedno, dok je s Karlovcem a odavle s Bečom, Rijeka bila povezana sa četiri polaska i dolaska pošte u tjednu.^{31b}

Zbog raznih okolnosti, a većinom zbog nedostatka konjske sprege mijenjana su sjedišta poštanskih ureda. Tako pošta u Vučinić selu seli u Vrbosko, iz Kamenjaka u Jelenje, iz Fužina u Mrzlu Vodicu, iz Delnica u Lokve i obratno. Česte su bile molbe da se ukine pošta u Bakru i prenese u Kraljevicu, a ona iz Crikvenice u Novi.

Godine 1835. poslao je Lovrenc Košir^{31c} Dvorskoj kancelariji u Beč prijedlog, da se za poštansku pristojbu naprave marke, koje bi se lijepile na listove. Time bi se olakšao posao same pošte prigodom plaćanja. Beč je njegov prijedlog odbio, a usvojio ga tek nakon što su Englezi uveli poštanske marke. Takse i pristojbe za poštanske usluge često se mijenjaju iako je napojnica i mazarina kola već godine 1836. sasvim ukinuta.

Riječku poštu vodio je kroz pedesetak godina Vincenc Dani uz otpravnika poslova Brelića. Kroz to vrijeme imao je Dani više prigovora u službi i molbi za povećanje personala. Personal pošte u Rijeci nije povećan, jer bi time Dani smanjio svoje prihode koji su bili fiksirani s 3.000 forinti godišnje zakupnine. Uz to je brao kiriju na svoju kuću u kojoj je držao poštu. Radno vrijeme pošta se često mijenjalo prema željama mještana i odlasku i dolasku poštanskih kola. Već 1840. godine išla su kola 2 puta tjedno u Karlovac, a 1842. godine uvedena je brza i teretna kolna veza s Karlovcem i Bečom. Iste godine u Rijeci je uvedena po prvi put upotreba poštanskog pretinca. Za svaki list koji se čuvao u pošt. pretincu plaćao se 1 novčić.

Uz vezu s Karlovcem već od 1. XI 1843. dobiva Rijeka redovnu kolnu vezu s Trstom. Po prvi put su uvedena Malle-kola, koja prevoze putnike, prtljag i listove. Već za vrijeme prvog uvođenja kola u poštanski promet bilo je dozvoljeno putnicima da nose i prtljag od 40 funti težine i vrijednosti od 80 forinti. Za teži prtljag na višak težina plaćala se doplata po tarifnom pravilniku. Za sjedala je važila različita pristojba. Najskuplja mjesta su u zatvorenim kolima, dok je tarifa za mjesto otraga ili uz kočijaša bila smanjena. Malle-kola bila su uvedena na sve poštanske linije, pa tako i na liniju Rijeka-Karlovac-Zagreb, gdje su već godine 1844. išla dva puta tjedno, a teretna jedanput tjedno. Brza Malle-kola prevalila su taj put iz Rijeke do Zagreba za 27 sati a teretna Malle-kola za 44 1/2 sati (32). Uz kolnu vezu Rijeka-Zagreb, prenosila se još tri puta tjedno pošta jahačem, tako da se na toj liniji obavljao poštanski saobraćaj šest puta tjedno. S uvođenjem tolikog kolnog prometa, pala

31b Idem 1830.

31c Lovrenc Košir bio je nadstojnik c. kr. hrvatsko-slavonskog državnog računovodstva u Zagrebu. P. T. T. arhiv Beograd 1960. pag. 97. Kokotović: Vijesti o pošti u »Narodnim Novinama«.

32 Brza Malle-kola prevažala su listove, novac i pakete do 3 funte i po 3 putnika, dok su teretna Malle-kola prevažala teške pakete. Malle-kola su posebno građena zatvorena poštanska kola.

je dužnost na postmajstore da osiguraju dovoljan broj konja za prevoz. Tako je i Vincent Dani, postmajstor iz Rijeke, morao povisiti broj konja od 6 na 10.

Kako je bilo određeno koliko se sati gubi na vožnji, to su se zakašnjenja kažnjavala i to za svakih 1/4 sata 15 novčića. Ova odluka tražila je temeljiti popravak cesta, pa je traženo da se popravi cesta od Bakra do Šmrike koja je bila tako loša, da su poštanska kola uvijek kasnila.

Najviše putnika imala je linija Rijeka-Trst, gdje se je svaki dan dodavala prikolica ili su išla po dvoja ili troja kola.

Pored relacija Rijeka-Trst i Rijeka-Zagreb, te Rijeka-Senj-Žuta Lokva-Zadar, uvedena je i dnevna veza Rijeke s Ljubljanom. Veliki broj poštanskih kola koji je bio potreban za održavanje uvedenih veza morao u je Rijeci stajati na ulici, i to u Ulici sv. Jeronima.³² a Time je bio zakrčen sav promet kroz tu ulicu. Zbog toga je Dani bio prisiljen, da nađe način da se ta kola smjeste negdje drugdje pa je za tu svrhu kasnije odabrana današnja Supilova ulica.

Kako se saobraćaj sve više razvijao to je i saobraćaj prema Dalmaciji povećavan, te su već 1846. godine polazila četiri puta na tjedan Malle kola za Zadar³³.

Kako su riječki trgovci već punih deset godina tražili vezu s Postojnom, odakle im je bilo bliže za Beč, nego preko Trsta, te je i ta veza 1850. godine odobrena. Odobrenje je došlo od Banskog namjesništva u Zagrebu, koje je još 1848. godine prekinulo poštanski savez s Ugarskom. U to je vrijeme našim poštama upravljala Direkcija pošta u Zagrebu. Bansko vijeće je već 1849. godine otvorilo davno traženu poštu u Kraljevici i Novom, dok je u Bakru ostalo i nadalje sabiralište listova³⁴. Te je godine otvorena i poštanska linija preko Crikvenice za Mali Lošinj, a drugi odvojak linije ide iz Rijeke za Krk-Dobrinj-Omišalj-Voz. Iste 1849. godine otvorene su linije Rijeka-Rovinj sa četiri i Rijeka-Volosko s 3 prenosa pošte tjedno³⁵. Svi su smjerovi pošta obavješteni da šalju svoje pošiljke na željeznicu Celje-Ljubljana koja se otvorila 1849. godine. No uza sve to saobraćaj putnika i robe toliko se umnožio, da nije bilo dovoljno poštanskih kola i prevoza, pa je data dozvola Mihajlu Elizeju iz Trsta, da s više svojih kola prevozi putnike na liniji Rijeka-Trst i obratno. Za taj put plaćao je svaki putnik po 4 forinte. Iz množine poštanskog prometa i prenatrpanosti saobraćaja upravo se osjeća koliko je ogromna postala potreba za željeznicom. Poštanski saobraćaj je bio vrlo olakšan uvođenjem željeznice Rijeka-Sv. Petar i Rijeka-Karlovac. Ta se željeznička pruga otvorila 23. listopada 1873.

Prve poštanske marke ušle su u promet 1850.³⁶ godine, a pravo prodaje maraka dobio je 1853. Riječanin Andrija Scalameri. Te je godine na samu Novu godinu postavljena prva kutija za pisma u Rijeci.

32a Danas Trg R. Rezolucije.

33 H. A. R. Gub. 3186/1846.

35 H. A. R. Mag. 2135/49.

34 H. A. R. Mag. 2451/49.

36 Srbija je imala marke 1866. a Crna Gora 1874. godine.

Krajem 1849. godine ne nalazimo više V. Dani na riječkoj pošti, nego poštu vodi Mrkoz, a upravu poštanske staje Lokančić, koga 1855. zamjenjuje Ivan Garz. Na samoj pošti već rade 4 činovnika, jer se povećanjem prometa morao povećati i personal. Taj veliki saobraćaj prinukao je Direkciju pošte da poštanskim ugovorom sklopljenim 9. VII 1851. između Državne uprave i parobrodarskog društva Lloyd iz Trsta obaveže parobrodarsko društvo čl. XIII da ono besplatno otpavlja sve službene i poštanske listove i pakete kao i svaka druga pošta. Lloyd neće prevažati pošiljke, koje po obujmu i težini prelaze norme određene u poštanskom rukovanju. Isto tako neće primati službene pošiljke teže od 80 funti ni novčane teže od 125 funti. Za svaki se višak težine traži nadoknada pristojbe. Društvo prevozi samo one pošiljke koje dobiva preko pošte. Za novčane i vrednosne pošiljke mora se platiti osiguranje.

U isto su vrijeme određene nove pristojbe, koje su povećane za Hrvatsku i Slavoniju, Gorski kotar, ogulinsku, ličku i otočko-senjsku regimentu. Razlika u cijeni kretala se po konju i stanici za oko 2 novčića.

U to se doba, oko godine 1895, otvara ponovo pošta u Vrbovskom i Ogulinu s vezom za Josipdol, te u Čabru s vezom s Lugima. Ukinuta je poštanska linija preko Crikvenice za Krk, a uspostavljena je ona preko Kraljevice i Malinske do Krka. Ta je pošta saobraćala 6 puta tjedno. 1860. godine otvara se i poštansko otpremništvo u Lokvama, jer tom mjestu gravitira žiteljstvo Fužina, Mrkoplja i Crnog Luga.

9. X 1874. godine opunomoćenici 22 zemalja, 19 evropskih te Egipat, Turska i SAD održali su poštanski kongres u Bernu i stvorili Generalni savez pošta, koji je kasnije 1878. promijenio ime u Svjetski poštanski savez. Tu je između navedenih zemalja članica postignut sporazum o tranzitu, pakovanju, frankiranju i rukovanju poštanskom robom. Zemlje članice čine nedjeljivo područje poštanskih pošiljaka, te je za istu vrstu određena ista taksa, koja ostaje onoj zemlji, koja je odnosnu poštansku pošiljku primila.

U poštansku službu se uvodi novi način brzih obavijesti — a to je telegraf. U Zagrebu je uveden 1855, a Rijeka ga dobiva nekliko godina kasnije tj. od 18. IX 1857. imade telegrafsku vezu preko Senja s Karlovcem, a od 1859. godine s Trstom³⁷. Veza s Bečom preko Trsta nije zbog čestih zakašnjenja zadovoljavala žiteljstvo Rijeke, pa je već 1873. zahtjevana izravna veza preko Zagreba i odvojenje od tršćanske telegrafске linije. Od 1. IX 1873. sve željeznice na pruzi Sv. Petar-Rijeka primale su i privatne telegrame na redovno odašiljanje.

Svi su poštanski formulari do te godine nosili hrvatski i njemački tekst, iako je talijanska manjina ovim dvojezičnim formularima, koji su bili bez talijanskog teksta, bila nezadovoljna. Povećanim željezničkim i pomorskim saobraćajem poštanski se promet uglavnom odvijao prema dolasku i polasku željeznice ili broda, mada je još gotovo do kraja XIX stoljeća u upotrebi prevoz pošte poštanskim dilažansama.

³⁷ Luigi Maria Torcoletti: Fiume ed i paesi limitrofi, Rapallo 1954. pag. 50.

Godine 1883. dozvolilo je ugarsko ministarstvo trgovine i industrije, da se u Rijeci podigne prva telefonska mreža, koja se sve više razvijala i granala, tako da je postala važno sredstvo u trgovačkom i administrativnom poslovanju.

Prvoga listopada 1891. uvedeno je u svim poštama u čitavoj Austro-Ugarskoj srednje evropsko vrijeme, a od 1. srpnja 1892. to se računanje vremena uvelo u sve urede, ustanove i zavode, tako da se poštanska služba koncem XIX stoljeća obavljala svim modernim sredstvima.

R É S U M É

Dans le travail «Développement du service postal avec un aperçu particulier de la poste à Rijeka» est exposé le précis de l'extention postale des origines jusqu'au début du XX^e siècle. On y énonce les commencements du service postal dans l'Asie mineure, en Turquie, dans l'ancienne Rome, puis le transport postal de Rome et ses légions éloignées, ainsi que le commencement de poste en France et en Autriche. A ce propos on présente le service postal des provinces dites Ilyriennes pendant l'occupation française et quelques uns des décrets de Napoléon I^{er}.

Le précis d'histoire de la poste à Rijeka commence par un exposé de l'obligation municipale sur la distribution du courrier aux habitants de Rijeka dont parle A. de Renno de Mutina, notaire de Rijeka (1436—1461), comme le terrier de Pazin également. Dans cet exposé on traite les relations postales entre Rijeka et l'Istrie, surtout avec Postojna et Trieste d'une part, entre Karlovac et Zadar de l'autre. On y représente les directions postales (routes), les relais, certains maitres de poste à Rijeka et dehors. On y trouve l'histoire détaillée du développement des diligences, la description de ces dernières et l'établissement des lazarets pour désinfection des envois postaux.

Pour finir on cite les premiers usages du chemin de fer, du télégraphe, du téléphone à Rijeka et ses alentours.

La matière pour la partie générale est empruntée à la littérature, dont l'auteur parle dans son travail, la base de la partie spéciale sur Rijeka sont pour la plupart les écrits gardés dans les Archives historiques à Rijeka.