

Hírváltás a szabadságharc idején



A ma emberének nehéz elképzelni azt, hogy a technikai évszázad előtti időkben a mai természetes érintkezési, közlekedési, hírközlési lehetőségek hiányában milyen volt az élet? A háborús pusztítás után az ország alig két év leforgása után ugyanott van a közlekedési és hírközlési berendezései teljesítményeiben, mint a második világháború előtt. Az ország táviró- és távbeszélő hálózata a nemzetközi forgalomba már csaknem teljesen bekapcsolódott. Budapest I. és II. rádióállomásai rendszeresen sugároznak, s a megszokott időpontokban hírszolgáltatást adnak. S ha akarjuk, a világ bármelyik rövidhullámú rádióadóállomásának híradását meghallgathatjuk.

A technikai fejlődés e szédületes ütemét megelőző időkben, a szabadságharc idejében, a helyzet más volt.

Az országban a postai szolgálatot az évszázadok, sőt évezredek óta használt *szekérposta* és *lovasposta* látta el. A lovasposta volt a gyorsabb. A szekérposta az úthoz kötöttség és az utak állapota miatt, főleg esős időjárásban lassú volt, de nagyobb biztonságot nyújtott.

1820-tól kezdve beállították a postai „gyorskocsi”-kat. Ezek nagyobb térfogatúak voltak és az utasok részére nagyobb kényelmet biztosítottak a szekérpostaénál. A gyorskocsik négyfogatúak voltak, a postaanyagon kívül öt utast szállítottak.

1824-ben forgalomba állították az első gyorskocsijáratot Budapest és Bécs között, amely azonban csak levélpostát szállított. Az utasok és csomagok szállítására „tárkocsikat” használtak.

A legelőször használt posta-dilligence (delizsánc) inkább csak utasokat szállított, postai szállítások pedig áttevődtek a gyorskocsikra és postai tárkocsikra (malle-kocsi). Ezek mellett továbbra is megmaradtak a leggyorsabb hírközlést jelentő lovasposták, melyek a már ekkor bevezetett „sürgöny”-ök továbbítását látták el.

Ezideig a postaforgalom központjai az ún. *postaállomások* voltak, melyek az egymás közötti összeköttetést saját hatáskörükben szervezték meg és a személyzet, lovak, járművek stb. célszerű váltásával biztosították a járatok állandó, vagy időszakos fenntartását.

A postai igazgatás átállítása folytán 1830-tól kezdve szervezték meg a *postahivatalokat*.

1837-ben egyes postavonalakon lóvontatású vasutat építettek, melyek szintén bekapcsolódtak a postai szállításba.

Ezidőtájt Buda és Bécs között gyorskocsival 31 órát, tárkocsival viszont 49 órát tartott az út. A harmincas évek közepéig Magyarország csupán a fenti viszonylatban volt rendszeres napi postajárat.

1843-tól kezdve szaporították a belföldi postajáratokat. A járatok fenntartása azonban rendkívül sok nehézséget jelentett a postaigazgatás számára. A nehézségek abból adódtak, hogy a rossz úthálózat a kocsik állapotát erősen igénybevette, az esős időszakokban sokszor hetekig megakadt egyes vonalakon a közlekedés. A járművek gyakori javítása szintén lényegesen befolyásolta a járatok rendszeres fenntartását.

Ebből az időből származik a „*postaút*” elnevezés, mely alatt a jobb karban lévő, tartósan használható utakat értették.

A postahivatalok számának szaporítását a fenti nehézségek korlátozták, úgyhogy 1847-ben is még egész Magyarországon (Erdélyt is beleértve) mindössze 472 postahivatal működött. (Ma az országban 2629 postahivatal és postaügynökség van.)

A szabadságharc alatt a postaigazgatásban *tábori posták* is működtek. Ezek feladata azonban csupán hivatalos postaanyagszállítás volt a seregtestek hadiszállásairól a kormány székhelyére.

1848-ban a postai járatok fenntartása az egyre növekvő ellenséges behatás következtében még nehezebbé vált, de azért működött. A hírlapok továbbítása külön terhet rótt a postahivatalokra.

A Délvidéken, majd Erdélyben bekövetkezett lázadások az ottani postaforgalom teljes megbénulását idézték elő. A postahivatalokat, melyek akkor már pénzküldemények továbbításával is foglalkoztak, kirabolták.

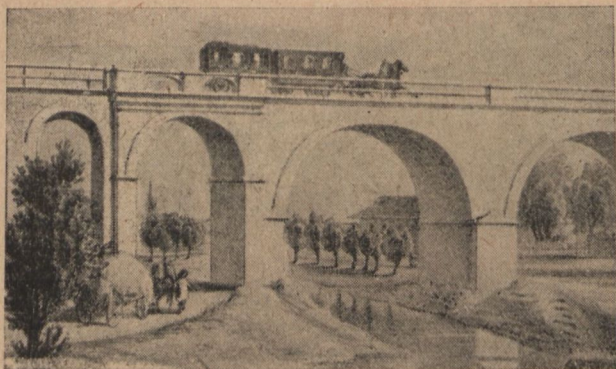
1849-ben újabb postai szervezés kezdődött volna, azonban a tervek kivételére nem került sor.

Csak az ötvenes évek során látták el az ország minden nagyobb városát postahivattal és állandó, rendszeres postajárat.

Ezalatt külföldön már kezdtek a Morse-távíróval, mint hírközlési eszközzel foglalkozni. Ausztria 1847-ben építette Bécs és Pozsony között az *első távívóvonalat*. Ezt a viszonylatot azonban csak hivatalos közlemények továbbítására használták.

1848-ban a pozsonyi távívóállomást megszüntették. A magyar kormány pedig — egyéb dolgokkal lévén elfoglalva — a távívó fejlesztésével nem foglalkozhatott.

A szabadságharc lezajlása után építették ki a földalatti távírókábelt Bécstől Pestig.



Lóvasút.

1853-ban 11, 1857-ben 19 táviróállomás volt az országban. Magántávíratok elterjedése azonban csak jóval későbbi időkre esik, mivel a táviró használata igen költséges volt.

*

A szabadságharc alatt a kormányhatóságok és a Postaigazgatóság igyekeztek a forgalmat javítani. Erre mutat az 1846 június 30-án megjelent 21. sz. hivatalos közlöny alábbi felhívása:

„FELHÍVÁS!

Hazánkban az annyira szükséges gyors és málhaposták felállítását leginkább a rossz karban lévő utak akadályoztatják.

Ezen akadályt célszerű, az utak minőségéhez alkalmazott szerkezetű szekerek vagy kocsik használata által kevésbé érezhetővé tehetni.

Felszólíttatnak tehát hazánk iparosai, hogy amennyiben oly alkatu szekereket vagy kocsikat tudnának feltalálni, melyek a hazánkbeli utakon postai szállításokra célirányosabban használhatóknak, mint az eddigi postakocsik, azoknak tervrajzait akár közvetlenül, akár pedig a főpostaigazgatóságok és postahivatalok útján mielőbb a földművelés, ipar és kereskedési minisztériummal közöljék.

A postaigazgatóság.”

Ugyanott az „Erdélyi országgyűlés” című rovatból:

21. sz. Közlöny. 1848. június 30.

Mármároshoz, 1848. VI. 15.

„A hadügyministertől — sürgöny útján — ma érkezett azon rendeletet, hogy a huszárszázad ellen megkezdessék a vizsgálódás, az evégett kiküldött Ferdinánd huszárezredbeli tiszték — Schönberger őrnagy, Földváry kapitány néhány órával megelőzték.”

A hírek továbbításának gyorsaságára jellemző a július 3-án megjelent 23. sz. közlöny alábbi tudósítása:

„Hrabovszky kir. biztosnak f. hó 26-án kelt tudósítása folytán következőkről értesülünk: miként f. hó 26-án reggeli 8 órakor az ujvidéki magyarok és szerbek között igen komoly összeütközés történt, minek következtében az egész őrzet kiharagoltatott, s a vár védelmi állapotba helyeztetett, az alatt pedig Ujvidéken szállásoló és a lakosságnak bizalmát teljesen bíró báró Pichler lovas százados, egy osztály lovassággal a vérengzésnek kikerülése és a rendnek helyreállítása végett megbízatván, ugyanannak délelőtt 11 óráig sikerült ezt teljesen helyreállítani.”

A 25. sz. közlönyben 1848 július 4-én a hírlapok továbbítására történt intézkedés:

„A földművelés, ipar és kereskedelmi ministertől.

Hírlap kezelési szabályzat.

III. fejezet. 12. §. A hírlapok megjelenési számukhoz képest mindannyiszor szétküldessenek, ahányszor a rendes posta rendeltetési helyükre jár. Tehát a naponként megjelenő hírlapok azon helyekre, ahová naponként történnek postajárások, naponként, ahová hetenként négy-szer járnak posták, négyszer egy héten és így tovább.”

1848 december 1-én a háborús cselekmények által már megzavart postai közlekedés helyreállítására intézkedés történt a 174. sz. közlönyben:

„A kereskedési ministertől.

A Budapest és Pozsony között az el-lenség betörése által megzavart szekérpostai közlekedés helyreállításától, f. évi december elejétől kezdve az említett helyek között az eddigi postavonalon hetenként háromszor ideiglenesen málhapostát fognak életbeléptetni a következő rendben:

Budáról Pozsonyba:

Indulási idő: hétfőn délután 4 órakor, szerdán délután 4 órakor, szombaton délután 4 órakor.

Érkezési idő: Kedd este 7³/₄ óra, csütörtök 7³/₄ óra, vasárnap 7³/₄ óra.

Ezen málhapostákkal a levélpostán kívül egyéb küldemények és 3 utazók poggyászaikkal fognak szállíthatni.

A honvédelmi bizottmány meghagyásából Ambrus Mihály.”

A szabadságharc alatt felállított honvédsereg és a fővezérség, valamint a kormány közötti híradást a postaigazgatóság a tábori posta útján biztosította.

A fontos jelentések, utasítások, rendeletek továbbítására leggyakrabban lovas futárt — „nyarganc”-ot — és gyorskocsin küldött tiszteket alkalmaztak.

A futárok („nyargancok”) által vitt híradás bizonytalan volt. 1849 március 16-án Damjanich 13-án kelt, a Cibakházán parancsnokló Nagy Sándor ezredeshez címzett levele Windischgrätz herceg kezébe jutott.

Az akkori útviszonyokra jellemző, hogy Görgői hadteste február 16-ig hat nap alatt 85 km-t tett meg Miskolcra, ami szép meneteljesítménynek volt nevezhető.

A hadsereg mozgása alatt, hadműveletek közben csak a személyi hírváltási lehetőséget használták ki. A lovasság főleg mint „csat lovasság”, a harcban nyert alkalmazást, míg hírek szerzése tekintetében a harcban álló felek a „fizetett bérencek” kétes és megbízhatatlan állításaira voltak utalva.

A hírszerzést e célból kiküldött portyázó különítmények, járőrök, oldalvédek teljesítették.

A már felvonult hadseregek híradása a futártisztek útján továbbított írásbeli parancsokkal egészen jól működött.

1849 március 16-án a főparancsnok Vetter altábornagy írásbeli parancsát március 18-án az alárendelt hadtestek már végrehajtották.

A hadszíntéren, az ütközetben a seregtestparancsnokok, sőt a főparancsnokok is a helyzetet legalább részleteiben személyesen áttekinthették és a harc vezetése tekintetében azonnal intézkedhettek.

Intézkedéseiket és parancsaikat lovas parancsőrtisztek, futártisztek továbbították.

Ezeknek gyakran a legnagyobb golyózáporban kellett szolgálatukat ellátniuk.

Példakép említem a következő jelentést:

181. sz. Közlöny

1848 december 8.

A honvédelmi bizottmányhoz az alsó táborból érkezett jelentéséből kivonat:

„Kötelességemnek tartom Damaszkín főbíró urnak ezen csatározás alkalmával kitüntetett bátor magaviseletét, ki mint nyarganc a sűrű golyózápor közt mindig fáradhatatlanul működött a dandár-

parancsnokságnak további tudomás végett megemlíteni.”

*

A szabadságharc honvédsége és az osztrák hadsereg természetesen nemcsak a személyi híradóeszközöket vették igénybe, hanem az ősidőktől kezdve használt egyik legfeltűnőbb és legjellegzetesebb híradási lehetőséget — a tüzet — is használták, ha a helyzet megengedte.

A szabadságharc egyik fázisában, 1849 első hónapjaiban a Tisza vonala képezett természetes védelmi vonalat a magyar seregek számára. A Tiszán túl lévő ellenség többször megkísérelte a folyón való átkelést. A Duna-Tisza közén mélységben tagozott magyar védelmi csapatok előőrsöket küldtek a Tisza partjához. Az előőrsök feladata volt, hogy az ellenség átkelési kísérleteit a hátsóbb állásokban lévő főerőkkel tudassák. Ezért mindannyiszor, valahányszor az ellenség a folyón átkelést kísérelt meg, az előőrsök ezt hatalmas tüzekkel jelezték, a hátrább táborozó főerők készenlétbehelyezésére adva meg ezzel a jelt.

Az ellenséges táborban, az osztrák hadseregben általánosságban ugyanazt a képet látjuk.

Jellasics bán, az I. hadtest parancsnoka 1849 március 5-én 5 órakor írónnal egy papírszeletkére írott jelentését Windischgrätz herceg főparancsnok március 6-án délután 1 órakor vette át és ismeri el átvételét.

A válasz elküldése után egy órával a bánnak új jelentése érkezik március 6-án 11 óras helyzetről.

*

A korszerű hadseregben ma a vezetés elengedhetetlen feltétele a híradás kifogástalan működése. Ezt a szolgálatot magas színvonalon álló fegyvernem — a híradó csapat — és a csapattávbeszélők látják el. A szabadságharc idejében nem volt még külön híradócsapat, nem voltak műszaki híradóeszközök. A kor harcászati elveinek megfelelően az ütközeteket a seregparancsnokok közvetlenül irányították és vezették, azokkal, a főleg személyi hírváltólehetőségekkel, melyeket a fentebbiekben ismertettem.

