

Pošta na našem území

Pošta sloužila stále především panovníkovi, vlastníky a provozovateli byli až do roku 1722, kdy se pošta stala státem řízenou a organizovanou, byli poštovní podnikatelé z řad šlechtických rodů.



Císařovna Marie Terezie reformou v roce 1743 zestátnila poštovníctví v celé monarchii, a umožnila tak jeho jednotné řízení a organizaci

V této době také dochází k pozvolné přeměně v poměru přepravovaných zpráv. Pošta sloužila v dřívějších letech převážně k dálkové dopravě a díky reformám se mohla více otevřít pro dopravu tuzemskou. Z dnešního pohledu je jistě zajímavé, že již tehdy si bylo možné objednat a pochopitelně dobře zaplatit mimořádné spojení “kurýrem“ mimo pravidelné poštovní relace.

Cestovní rychlost poštovních vozů v 18. století byla nízká, i když krátká vzdálenost mezi poštovními stanicemi byla krátká (2 míle) a umožňovala častou výměnu koní.



Poštovní rychlík z roku 1832

Kvalitativní změnu přineslo v r. 1823 postupné zavedení spěšných jízd tzv. poštovských rychlíků z Vídně do Brna, Prahy a Bratislavy. Cesta z Prahy do Vídně trvala 37 hodin, s přestávkami dva dny a noc, z Brna do Vídně 14 hodin, z Bratislavy do Vídně 6 hodin. Obyčejná pošta z Prahy do Vídně šla 3

dny, balíková 4 dny.

„Poštovské rychlíky“ byly dobře pérované vozy pro 8, 10 i více osob, tažené dvěma páry koní.

Na silnicích měly přednost před ostatní dopravou. Přeprava byla poměrně drahá, z Prahy do Vídně stála přes 17 zlatých.

Poštovské rychlíky měly postupně připojení na poštovní spoje v celé Evropě.

Pošta a železnice

S budováním prvních železničních tratí ve 30. letech 19. století začalo být zřejmé, že nový způsob dopravy bude pro poštu velmi výhodný. Stavěly se nádražní poštovní úřady. Na našem území byly první zásilky přepraveny po železnici krátce po otevření tratě z Olomouce do Prahy v roce 1845. Bouřlivý rozvoj železnice přinesl poště možnost spolehlivého a rychlého spojení, služby se staly kvalitnějšími a síť poštovních úřadů dále houstla. Kolem roku 1890 má síť jen na území Čech kolem 1000 poštovních úřadů – to je pro srovnání pětkrát více než na počátku století.

V 50. a 60. letech našeho století došlo k zavedení automobilových pošt, které byly obdobou pošt vlakových a doplňovaly systém v hlavní síti. Mohly pružněji reagovat na mimořádnosti v dopravě a „zajíždět až na poštovní dvůr“. (Na rozdíl od vlaků)

Této vlastnosti se výhodně využívalo zejména k odvozu zásilek nejprve ze Západních Čech, později z ostatních českých krajů, na pražské letiště, odkud startovaly letecké kursy na Moravu a Slovensko. Ideální byly i tam, kde nebylo možné vést vlakovou poštu a okresní přepravní uzel nebyl schopen vzhledem ke geografickým podmínkám efektivně obsáhnout celé území. Automobilové pošty umožnily zachovat solidní rychlost přepravy. Typickým příkladem byla například trasa z Olomouce do Starého Města pod Sněžníkem nebo na Slovensku autopošty na Oravě a východě země.

Dnešní poštovní přeprava

Zatímco v dřívějších letech byla silniční doprava poštou využívána hlavně na místních a krátkých tratích, začátkem 90. let se začínají objevovat automobily i ve středních a dlouhých relacích. Převážně v místech, kde mohou být rychlejší než vlak nebo pružněji reagovat na potřeby poštovní přepravy.

Automobil umožňuje rychlou přepravu zejména listovní pošty, ale jeho nevýhodou je ve srovnání s vlakem především malá nosnost.