

# Postakocsik a vadnyugaton<sup>45</sup>

Kökény Andrea

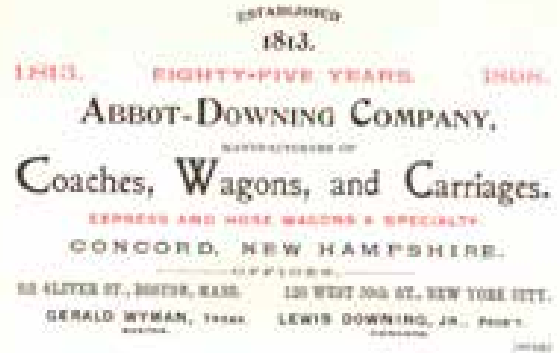
Postakocsi egy korabeli fotón

**A** vadnyugati filmek szinte elengedhetetlen kelléke s egyik legismertebb közlekedési eszköze a postakocsi, amin a poros, rázós utak és az időjárás viszontagságait legyőzve, az indiánok és az útonállóak támadásaival dacolva rótták a mérföldeket az utasok, miközben kocsisa a postai küldeményeket is kézbesítette a címzetteknek. A korszakot megidéző, John Wayne, Bing Crosby vagy éppen Paul Newman főszereplésével készült westernfilmek jórészt a 19. század második felében játszódnak, de a postakocsi története sokkal korábbra nyúlik vissza.



Egy John Wayne-westernfilm plakátja

Angliában a 16. század elejétől, az észak-amerikai angol gyarmatok területén a 18. század közepétől kezdtek el utasokat szállítani egyik városból a másikba. Először az északi, úgynevezett új-angliai gyarmatokon, majd a „középső” területeken, New York és Philadelphia között. Utóbbi szakaszon az 1756-ban megtett első utakhoz képest tíz évvel később már három nap helyett kettő is elegendő volt a közel 150 km-es távolság megtételére. A 18–19. század fordulóján a levelek és csoma-



Az Abbot-Downing Company plakátja

gok szállítását és kézbesítését is megszervezték a járatokon, sőt gyakran üzeneteket vagy pénzt is eljuttattak a címzetteknek. Az 1820-as évek végén csak Bostonból hetvenhét postakocsivonal indult, az 1830-as években pedig már több mint száz.

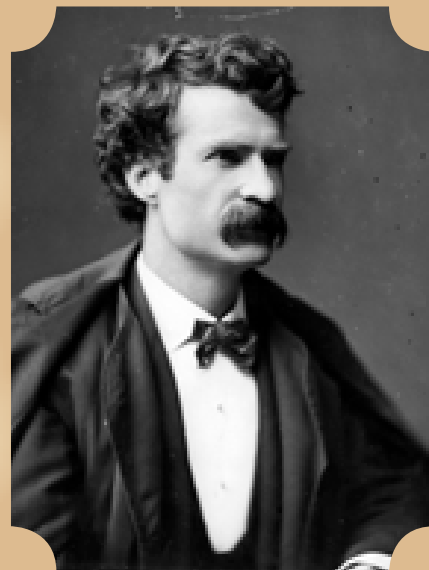
A gyártók igyekeztek különféle újításokat alkalmazni, s az utasok kényelmét és biztonságát is növelni. Az első Concord postakocsit 1827-ben építették. A korábbi rugós felfüggesztést bőrpántokkal váltották fel, így a rázkódás helyett hintázó mozgás jött létre. Az Abbot-Downing Company több mint tízféle postakocsit és több mint negyvenféle különböző kocsit és szekeret fejlesztett ki New Hampshire-ben, Concord városában, s a cég 1847-es felbomlásáig több mint hétszáz postakocsit készítettek. A Concord járművek építése és eladása ezután is folytatódott, 1865-ben pedig a régi cégtársak ismét közös vállalkozásba kezdtek. A 19. század folyamán ezt a típust Észak- és Dél-Amerikában, Ausztráliában és Afrikában is használták. Mark Twain, aki a bátyjával maga is postakocsin utazta be a vadnyugatot, *Egy önéletrajz vázlatja* (Roughing It) című 1872-ben készült regényében arról írt, hogy a Concord postakocsi olyan volt, mintha „kerekeken guruló bölcső” lett volna. Az a hír is járta, hogy ezek a járművek olyan jól voltak megépítve, hogy sosem robbantak le, legfeljebb el-



A Mail Route keresztül a vadnyugaton



Wells Fargo postakocsi



Az ifjú Mark Twain



Az utazók számára összeállított etikett

nyúni lehetett őket. Igaz, az is gyakran előfordult, hogy a sok rázkódás és zötykölődés miatt utasai tengeri-betegségre panaszkodtak.

Az észak-amerikai kontinens keleti partjáról hosszú ideig azonban nagyrészt vízi úton juttatták el a küldeményeket a nyugati területekre. A Mississippin lehajóztak a Mexikói-öbölig, onnan a panamai földszoroson keresztül szárazföldön vitték tovább a postát, majd a Csendes-óceán partvidékén főlhajóztak egészen Kaliforniáig. A szekérkaravánok megjelenése előtt nagyon sok nyugatra költöző telepes is így érte el a kontinens „túlsó” felét. Így azután a vasútvonalak megépítéséig az ekhós szekerek és a postakocsik számítottak a legfontosabb közlekedési eszköznek.

A postakocsikat általában hat ló húzta, súlyuk több mint egy tonna volt, s korabeli áron 1500–1800 dollárba kerültek. Háromszor három ülés volt a kocsi belsejében, így bár szorosan, de egyszerre kilenc személy is tudott bennük utazni. Legtöbbször elkelt a bakon, a kocsis és a vele ülő (fegyveres) kísérő melletti hely is, sőt előfordult, hogy a jármű tetején is ültek néhányan. Az angol *stagecoach* elnevezésben a *stage* eredetileg a két állomás közötti távolságra utalt, hisz minden kocsi stációkban, szakaszokban haladva tette meg az utat.

**Postakocsi-etikett**

1. Kérjük, tartózkodjon a szeszesitalok fogyasztásától, vagy ha innia kell, ossza meg üvegét másokkal. Ha másként tesz, önzőnek és udvariatlannak tűnhet.
2. Ha hölgyek is jelen vannak, az urakat arra kérjük, tartózkodjanak a szivarozástól és a pipázástól, hisz ezek szaga visszataszító a Gyengébbik Nem számára. Dohányt rágni szabad, de a széllel MEGEGYEZŐ irányba köpjék, és ne szembe.
3. Az urak tartózkodjanak a durva szavak használatától hölgyek és gyermekek társaságában.
4. Hideg idő esetén kényelmük érdekében bölényszőrből készült köpenyt biztosítunk. Sertésszőr köpenyt nem tűrünk meg, s a szabály megszegője a kocsis mellett kell, hogy utazzon.
5. Alvás közben tilos hangosan horkolni vagy az utastárs vállát párnának használni; a hölgy vagy úr lehet, hogy nem veszi jó néven, és súrlódás támadhat.
6. Tűzfegyvert tarthatnak maguknál, de csak vészhelyzetre. Ne süssék el szórakozásból, és ne lövöldözzenek a vadon élő állatokra, mert a fegyver hangja ingerli a lovakat.
7. Tiltott beszédtema a postakocsirablás és az indián felkelések.
8. Azokat az urakat, akik lovagiatlanul viselkednek a hölgyutasokkal, leszállítjuk a kocsiról. Hosszú az út visszafelé. Egy szóból is ért az okos.







Egy swing station



Postakocsizás ma

Az Egyesült Államok területén számos postakocsi-útvonal jött létre a különböző keleti parti városok között és a nyugati terjeszkedéssel párhuzamosan. A vállalkozók egymással versengtek az utasokért, a szállítandó árukért és legfőképpen azért, hogy megszerezzék a nagy haszonnal kecsegtető állami megrendeléseket a postaszolgálat ellátásának megszervezésére. Az egyik legismertebb vállalkozás az egyik tulajdonosa nevét viselő *Butterfield Overland Mail Company* – Butterfield Szárazföldi Postaszolgálat Vállalat – volt. 1857-ben kilenc pályázó közül nyerte el az évi hatszázezer dolláros állami szerződést a postai küldemények szállítására Missouri és Kalifornia között, és 1858 szeptemberében indította útnak a heti kétszeri postajáratát. Minden hétfőn és csütörtökön a Missouri állambeli St. Louis városából, illetve a Tennessee állambeli Memphisből indulva huszonöt nap alatt vagy még ennél is gyorsabban tették meg az Arkansas, Texas, Új-Mexikó és Arizona területén is átvezető több mint 2800 mérföldes (közel négy és fél ezer kilométeres) utat a kaliforniai San Franciscóig. Egy jegy 200 dollárba került.

Az útvonal mentén állomásokat alakítottak ki. A körülbelül húsz kilométerenként elhelyezkedő úgynevezett váltóállomás (*swing station*) általában egy kis kunyhóból és egy istállóból vagy karámból állt, ahol mindössze tíz percre állt csak meg a kocsi, hogy lovakat cseréljenek, s az utasok egy kicsit kinyújtózhassanak. A körülbelül 80 kilométerenként kialakított nagyobb, úgynevezett „otthonállomás”-okat (*home station*) általában egy házaspár

vagy egy család működtette, akik az utazók számára egyszerű szállást és ételt is biztosítottak. Az istállóban lovakat válthattak, s a közelben rendszerint volt egy kovácsműhely is, ahol a szükséges javításokat elvégeztethették. Amikor egy-egy állomáshoz közeledett a postakocsi, hajtója kürtszóval vagy trombitaszóval jelezte érkezésüket, hogy a pihenőhely működtetője elő tudjon készülni.

A postakocsi utasai számára elkészítettek egy etikettet is, melynek legfőbb mottója a következő volt: „Tartsa be a szabályokat, vagy gyalogoljon!”

A *Butterfield Overland Mail Company* közel nyolcszáz alkalmazottjával, száznegyven állomásával és kétszázötven postakocsijával sikeres vállalkozás volt, de a polgárháború kitörésének közeledtével fel kellett függesztenie működését. 1861 tavaszán az amerikai kongresszus bizottságnak ítélte meg, ha a postakocsik útvonalát az ország középső területeire helyezik át. Működtetését a korábban John Butterfield cégében is társ *Wells Fargo* részvénytársaság vette át jellegzetes piros színű, aranyozott feliratú járműveivel. A postakocsi-szolgálat így tovább üzemelt, egyes vidékeken egészen a századfordulóig. Az 1860-as évek végétől azonban a megépülő transzkontinentális és egyéb vasútvonalak fokozatosan háttérbe szorították jelentőségét a posta és az utasok szállításában. Ma már csak néhány állomás emlékét őrzik a különböző történelmi emlékhelyek és nemzeti parkok, de annál többet a filmek és a vadnyugati történetek.





A North Creek-i home station 1888-ban



Egy képkocka a Stagecoach című filmből

No. 1.]

[Sep. 16th, 1888.

# OVERLAND MAIL COMPANY.

THROUGH TIME SCHEDULE BETWEEN

ST. LOUIS, MO., MEMPHIS, TENN. } & SAN FRANCISCO, CAL.

GOING WEST.

GOING EAST.

LEAVE	DATE	Hour.	Distance in Miles.	Time allowed.	Days en Route.	LEAVE	DATE	Hour.	Distance in Miles.	Time allowed.	Days en Route.
St. Louis, Mo., Ark.	Every Monday & Thursday.	8:00 A.M.	1450	10	34	San Francisco, Cal.	Every Monday & Thursday.	8:00 A.M.	1450	10	34
Memphis, Tenn.	" Monday & Thursday.	8:00 P.M.	145	10	34	Frishton's Ferry, "	" Tuesday & Friday.	11:00 A.M.	163	27	4
Springfield, "	" Wednesday & Saturday.	1:45 A.M.	142	31	32	Viadito, "	" Wednesday & Saturday.	5:00 A.M.	82	18	4
Fayetteville, "	" Thursday & Sunday.	10:15 A.M.	100	24	32	Yl. Tejon, (on the coast)	" Thursday & Sunday.	9:00 A.M.	127	28	4
Fort Smith, Ark.	" Friday & Monday.	3:30 A.M.	63	17	32	San Bernardino, "	" Friday & Monday.	5:30 P.M.	150	32	4
Sherman, Texas	" Sunday & Wednesday.	11:30 A.M.	205	43	4	Fort Yuma, "	" Sunday & Wednesday.	1:30 P.M.	200	44	4
Fort Belknap, "	" Monday & Thursday.	3:00 A.M.	144	32	4	Gila River,* Arizona	" Monday & Thursday.	7:30 P.M.	135	30	4
Fort Chadbourne, "	" Tuesday & Friday.	3:15 P.M.	136	30	4	Tucson, "	" Wednesday & Saturday.	3:00 A.M.	141	31	4
Pecos River, (on the coast)	" Thursday & Sunday.	3:45 A.M.	165	34	4	Soldier's Farewell, "	" Thursday & Sunday.	8:00 P.M.	184	41	4
El Paso, "	" Saturday & Tuesday.	11:00 A.M.	285	55	4	El Paso, Tex.	" Saturday & Tuesday.	5:30 A.M.	250	33	4
Soldier's Farewell	" Sunday & Wednesday.	8:30 P.M.	150	32	4	Pecos River, (on the coast)	" Monday & Thursday.	12:45 P.M.	248	50	4
Tucson, Arizona	" Tuesday & Friday.	1:30 P.M.	184	41	4	Fort Chadbourne, "	" Wednesday & Saturday.	1:15 A.M.	193	39	4
Gila River,*	" Wednesday & Saturday.	3:00 P.M.	141	31	4	Fort Belknap, "	" Thursday & Sunday.	7:30 A.M.	136	30	4
Fort Yuma, Cal.	" Friday & Monday.	3:00 A.M.	135	30	4	Sherman, "	" Friday & Monday.	4:00 P.M.	140	32	4
San Bernardino	" Saturday & Tuesday.	11:00 P.M.	200	44	4	Fort Smith, Ark.	" Sunday & Wednesday.	1:00 P.M.	200	40	4
Fl. Tejon, (on the coast)	" Monday & Thursday.	7:30 A.M.	150	32	4	Fayetteville, Mo.	" Monday & Thursday.	8:15 A.M.	63	17	3
Viadito,	" Tuesday & Friday.	11:30 A.M.	127	28	4	Springfield, "	" Tuesday & Friday.	8:45 A.M.	100	24	3
Frishton's Ferry, "	" Wednesday & Saturday.	5:30 A.M.	82	18	4	F. E. R. Terminal,*	" Wednesday & Saturday.	10:30 P.M.	143	32	3
San Francisco,	" Thursday & Sunday.	8:00 A.M.	143	27	3	(St. Louis, Mo., & Memphis, Tenn.)	" Thursday & Sunday.	1:00	10	14	

This schedule may not be exact—Superintendents, Agents, Business-men, Conductors, Drivers and all employees are particularly directed to use every possible exertion to get the stages through in quick time, even though they may be ahead of this one.

If they are behind this time, it will be necessary to urge the animals on to the highest speed that they can go without injury.

Remember that no allowance is made in the time for broken, changing teams, or for any other cause.

It is therefore necessary that each driver increase his speed over the average per hour enough to gain the necessary time for such changing teams, crossing bridges, &c.

Every person in the Company's employ will always bear in mind that each minute of time is of importance. If each driver on the route loses fifteen (15) minutes, it would make a total loss of time, on the entire route, of twenty-five (25) hours, or, more than one day. If each one loses ten (10) minutes it would make a total loss of sixteen and one half (16½) hours, or, the best part of a day.

On the contrary, if each driver gains that amount of time, it leaves a margin of time against accidents and other delays.

All hands will see the great necessity of promptness and dispatch: every minute of time is valuable as the Company are under heavy bonds if the mail is behind time.

Conductors must note the hour and time of departure from business, the means of delay, if any, and all particulars. They must also report the same fully to their respective Superintendents.

\* The Station named in this item, is 10 miles west of Martinez, W. Va.

JOHN BUTTERFIELD,

Pres't.

A Butterfield Overland Mail Company hivatalos menetrendje