

K 200. VÝROČÍ ZAVEDENÍ SBĚRNÝCH LISTOVNÍCH SCHRÁNEK V ČESKÝCH ZEMÍCH

JAN KRAMÁŘ

Sběrné listovní schránky a jiná obdobná zařízení

Poštovní – přesněji listovní – schránky (*Briefkasten, Briefsammelkasten*) sice nejsou ani zdaleka tak starobylé jako sama instituce pošty, ale přesto se za relativně krátkou dobu staly jedním z mála výrazných, univerzálních a jednoznačných atributů (symbolů) poštovních správ po celém světě. Nemění na tom nic ani skutečnost, že schránky se v různých zemích od počátku lišily svým tvarem, materiálem i barevností. Důležitější byl totiž účel, k němuž sloužily a dodnes slouží – tj. ušetřit lidem čas a usnadnit podání obyčejných listovních zásilek bez nutnosti návštěvy poštovního úřadu. Ostatně samy jsou jakýmsi druhem „němých poštovních úřadů“ („*stummen Postämter*“), protože umožňují podat zásilku bez osobního kontaktu do zařízení, které je pravidelně obsluhováno poštovní správou.

Za předchůdce poštovních schránek lze považovat kameny nalezené v Tabulové zátoce v Kapském městě (Jihoafrická republika). Na jednom z nich se dochoval holandský nápis z roku 1632: „Pod tímto kamenem se nachází dopisy velitele D. V. Leehe a jeho zástupce P. C. Roocka, které na toto místo přivezly lodě Nassau, Fre Hendrik, Nimmegen, Wesel a De Galias z Batavie [tj. hl. město Holandské Východní Indie] dne 9. dubna 1632, odpluly 15. dubna téhož měsíce.“ Na jiném nalezeném kameni byl vyhotoven text: „1634 Banda, Wassenaer a D’Egmont [tj. jména lodí] odpluly 11. dubna. Hledej dopis!“¹ Zhruba ze stejné doby pochází i jeden z nejstarších kamenných listovních vhozů, který se dochoval ve středoitalské Borgo Cerreto (provincie Perugia, region Umbrie). Je vyrobený z travertinu s vytesaným nápisem LITTERE PER POSTA 1633.²

První skutečné listovní schránky (boëttes = starofrancouzsky krabice, schránka) však byly podle dostupných pramenů zavedeny ve Francii roku 1653, kdy král Ludvík XIV. (1643–1715) udělil privilegium státnímu radovi Jeanu-Jacquesovi Renouardovi, hraběti de Villayer (*24. 6. 1607, Nantes – †5. 3. 1691, Paříž), k je-

1 K tomu viz Stephan, Manfred: „Zahlreiche Kasten sieht man hängen“. Kleine Kulturgeschichte deutscher Briefkästen. Berlin 1989; 150 Jahre Briefkasten. Katalog einer Sonderausstellung im Bundespostmuseum, 15. 11. 1973 – 28. 2. 1974. Frankfurt am Main 1973.

2 K tomu viz Vega, Diego – Diena, Enzo: Roma Il Museo della Posta. Milano 1988, s. 9.

jich umístění v jednotlivých čtvrtích Paříže. Sloužit měly ke sbírání dopisů pouze v městském korespondenčním styku, který od 8. srpna 1653 zajišťovala tzv. malá pošta (*Petite Poste*), a to sice za malý poplatek 1 sou.³ Ten se platil prostřednictvím jakýchsi kolků zvaných „billets de port payé“ (stvrzenka o uhrazení poštovného), jež se připevnilly či přilepily k dopisu coby poštovné. Dnes jsou pokládány za předchůdce poštovních známek, i když jejich podobu neznáme, protože se nedochovaly. Vyplacený dopis vhozený do schránky byl ještě týž den doručen na uvedenou adresu v rámci francouzské metropole.⁴ Přestože se de Villayerův pokus městské pošty nebyl ekonomicky úspěšný a již roku 1661 zkrachoval, stal se vzorem pro další podobné podnikatelské záměry.

V Anglii tak roku 1680 vznikla z podnětu obchodníka Williama Dockwra a jeho obchodního partnera Roberta Murraye *London Penny Post*, která však neměla dlouhého trvání, když byla již o dva roky později z konkurenčních i politických důvodů převzata státní poštou (*General Post Office*)⁵. Pokusy o soukromé podnikání v oblasti zásilkových služeb pak načas utichly, aby se znovu ohlásily roku 1760, kdy Claude Humbert Piaron de Chamousset obnovil Malou poštu v Paříži a následně ji rozšířil i do velkých francouzských měst.⁶ Pařížským příkladem se inspirovali Josef Hardi a Johann Ludwig Baptist Josef Schotten von Bergestratten, kteří 1. března 1772 obdrželi císařské privilegium na zřízení městské poselné služby ve Vídni.⁷ Také její název – C. k. privilegovaná malá pošta (*K. k. privilegierte kleine Post*) – vycházel z francouzského vzoru. Podobná poselná organizace zajišťující výběr a doručování listovních zásilek byla o deset let později zřízena v Praze, poté i v Budě (1787) a Štýrském Hradci (1796).⁸ Pouze vídeňský systém Malé pošty

3 Francouzský výraz pro minci hodnoty 12 denierů, jejíž název je odvozen od solidu. Od 9. století do roku 1795, kdy byla libra (livre) francouzskou měnou a početní jednotkou, se rovnala 20 sous nebo 240 denierů.

4 Dragoun, Václav: Domnělé stoleté jubileum poštovní schránky. In: Československá pošta, telegraf, telefon, č. 10/1926, s. 156–158; Schweiger-Lerchenfeld, Amand: Das neue Buch von der Weltpost. Geschichte, Organisation und Technik des Postwesens von den älten Zeiten bis auf die Gegenwart. Wien – Pest – Leipzig 1901, s. 371; Stephan, Manfred: „Zahlreiche Kasten sieht man hängen“. Kleine Kulturgeschichte deutscher Briefkästen. Berlin 1989, s. 9; Rychlík, A. J.: Z počátků pošty... In: Filatelie 18, 1978, s. 562–563; https://en.wikipedia.org/wiki/Jean-Jacques_Renouard_de_Villayer [22. 3. 2018]; Häger, Ullrich: Grosses Lexikon der Philatelie. Gütersloh 1974, s. 338.

5 K tomu viz https://en.wikipedia.org/wiki/London_Penny_Post [22. 3. 2018]; Häger, U.: Grosses Lexikon der Philatelie, s. 110–111.

6 Häger, U.: Grosses Lexikon der Philatelie, s. 340–341.

7 K tomu viz Etwas über die „Kleine Post“ in Wien. In: Archiv für Post und Telegraphie 17, 1895, s. 571–573; Grallert, Wolfram: Erdball ohne Grenzen. Ein Buch von der Post. Leipzig – Jena 1958, s. 197–198.

8 Roubík, František: Z dějin pražské pošty v 18. a 19. století. In: Československá pošta, telegraf, telefon 8–9, 1938, s. 201–204; 10, 1938, s. 224–229; Špiritová, Alexandra: Soukromá pošta v Praze v 18. a 19. století. In: K dějinám poštovníctví v Čechách 1722–1918 (1930). Praha 2007, s. 211–224; Himmel-Agisburg, Heinrich: Klapačková pošta ve Vídni, Praze a Štýrském Hradci. Katalog Světové výstavy poštovních známek Praga 1978, s. 254–256; Žampach, František: Něco o rakouských malých poštách. Filatelie 17, 1975, s. 537–538.

však pro sběr nevyplacených dopisů údajně od roku 1785 využíval jakési dřevěné bedničky opatřené symboly dopisu a poštovního rohu.⁹ Systém sběru listovních zásilek pomocí schránek byl zaveden také ve větších městech Porýní poté, co byla tato území v letech 1794–95 zabrána francouzskou armádou. Po jejich osvobození zůstaly schránky většinou zachovány a nadále sloužily svému účelu.¹⁰ Tzv. plukovní schránky na dopisy pak používali francouzští vojáci během napoleonských válek, jak o tom svědčí zmínka důstojníka 108. řadového pluku Elzéara Blazeho uvedená v jeho vzpomínkách.¹¹

Nebyla to ale pouze Francie, která v zavádění listovních schránek předběhla habsburskou monarchii. Roku 1705 se totiž první listovní schránka objevila v Lucembursku, 1762 ve Španělsku, 1766 v Prusku (pouze krátkodobě na hlavním berlínském poštovním úřadě, všeobecně a nastalo zavedeny 1. ledna 1824), 1806 v dnešním Chorvatsku (v souvislosti s francouzskou okupací Dalmácie v letech 1805–16), 1807 v Polsku (podle jiného zdroje až 1842), 1809 ve Velké Británii (pouze krátkodobě, všeobecně a nastalo zavedeny 23. listopadu 1852) a 1810 v Bavorsku, kde šlo ovšem „pouze“ o listovní vhozy na budovách (skutečné schránky tam byly zavedeny až roku 1845).¹²

Pro všeobecné zavedení listovních schránek (*Briefkasten*) v rakouské monarchii bylo důležité vydání dekretu dvorské komory z 10. dubna 1817, který nově stanovil placení poštovního za vnitrozemské listovní zásilky příjemcem (adresátem).¹³ V návaznosti na to bylo nařízeno, aby u každého poštovního úřadu byla

9 Zur Geschichte des österreichischen Briefkastens. In: Archiv für Post und Telegraphie 8, 1900, s. 383.

10 Dragoun, Václav: Domnělé stoleté jubileum poštovní schránky. In: Československá pošta, telegraf, telefon, 10, 1926, s. 156–158; 150 Jahre Briefkasten. Katalog einer Sonderausstellung im Bundespostmuseum, 15. 11. 1973 – 28. 2. 1974. Bundespostmuseum, Frankfurt am Main 1973, s. 6.

11 Kovařík Jiří (ed.): Život v Napoleonově armádě. Vzpomínky Elzéara Blazeho, důstojníka 108. řadového pluku. Praha 2015, s. 138.

12 Informace byly čerpány z tištěných zdrojů různé kvality; jejich vzájemným srovnáním i dotazy na odborné pracovníky poštovních, telekomunikačních či národních muzeí příslušných států. Obecně je ale zjišťování a ověřování těchto údajů dosti náročné, protože historie poštovních schránek je velice málo probádaná. Uvedeným způsobem se mi přesto podařilo zjistit zavedení listovních schránek i v následujících zemích: Bádensko 1819, Sasko 1824, Württembersko 1830, Austrálie 1831, Švýcarsko 1832, Slovinsko 1835, Srbsko 1842 (pouze vhoz na hlavním bělehradském poštovním úřadě; první skutečná schránka zavěšena roku 1850 na rakouském konzulátu v Bělehradě; první srbská až roku 1863 rovněž v Bělehradě), Finsko 1845, Rusko 1848, Belgie 1848, Dánsko 1851, Polsko 1854, Švédsko 1. ledna 1855 (na pobřežních lodích již 1835), Norsko 1. ledna 1855 (v rámci personální unie se Švédskem), Spojené státy americké 1858 (podle jiných údajů již 1849), Nový Zéland 1859, Estonsko 1864, Hesensko 1865.

13 O schránkách se v § 5 oběžníku c. k. českého zemského gubernia z 24. 4. 1817 uvádí: „Pro dávání na poštu oných psaní, z nichž podle § 3 plat při jich z pošty vydání zapraven býti má, bude u všech poštovních auřadů jedna aneb dle potřeby také více schránek pohotově státi, do nichž v každé hodině, až do ustanovené závěrky, psaní vložena býti mohou.“ Sbírka PM, podsb. Patenty a oběžníky, inv. č. PaO139, přír. č. 674/1950, Cirkulář od c. k. českého zemského gubernia strany zřízení poštovního platu z psaní. Praha, 24. 4. 1817.

od 1. června téhož roku umístěna alespoň jedna schránka, do které by bylo možno vřazovat listovní zásilky. U přepážky se měly podávat pouze zásilky do ciziny, dále listovní psaní, za něž odesílatel dobrovolně zaplatil poštovné a také dopisy zasílané veřejným úřadům či soukromým osobám osvobozeným od poštovních poplatků.¹⁴

Zavedení poštovních schránek bylo výhodné jak pro poštovní správu (odpadlo přijímání každého dopisu zvlášť), tak i pro zákazníky (nemuseli čekat u přepážky). Přesto vznikala častá nedorozumění, protože někteří odesílatelé vřazovali do poštovních schránek i dopisy, za něž měli zaplatit poplatek při odeslání. Poštovní úřady taková psaní nesměly odesílat, přičemž musely vyhotovit jejich seznam, který následně vyvěsily, aby se jejich odesílatelé buď přihlásili a poplatek zaplatili nebo dopisy přijali zpět. Těžkosti spojené se zaváděním listovních schránek dokonce způsobily, že poštovní správa uvažovala koncem dvacátých let 19. století o jejich odstranění. Dekretem dvorské komory z 21. prosince 1828 bylo totiž prostřednictvím zemských vlád vrchním poštovním správcům uloženo, aby podaly vyjádření, zda by nebylo lepší schránky odstranit a psaní opět podávat pouze u přepážek. Podobně byla dekretem dvorské komory z 2. června 1829 vyzvána nejvyšší poštovní správa, aby podala v této věci své dobrozdání. Výnos všeobecné dvorské komory z 18. února 1830 sice schránky ponechal v užívání, ale zároveň nařídil, aby byly doplněny o dobře čitelný text s vysvětlením jejich účelu.¹⁵

Kvůli lepší obslužnosti obyvatel byly od konce 1. poloviny 18. století ve velkých městech habsburské monarchie postupně zřizovány listovní sběrný (*Briefsammlungen*), což byly služebny nejnižšího stupně většinou provozované místními živnostníky, kteří soustředili podanou korespondenci, aby ji následně přepravili na mateřský poštovní úřad k další dopravě. Kromě jiných povinností museli před svým vchodem vyvěsit poštovní schránku. Podle instrukce pro listovní sběrný z roku 1847 měli jejich provozovatelé (*Briefsammler*) před vybráním dopisů ze schránek upozornit veřejnost na tuto okolnost trojím zazvoněním.¹⁶ Zatímco roku 1842 se v Praze nalézalo šest sběrů, roku 1850 již deset služeben tohoto typu.¹⁷

Značné rozšíření schránek však nastalo až zavedením poštovních známek na území rakouské monarchie 1. června 1850. Tato vskutku významná reforma úhrady poštovního umožnila frankovat veškeré obyčejné vnitrozemské dopisy a následně

14 Effenberger, Eduard: Aus alten Postakten. Quellen zur Geschichte der österreichischen Post, ihrer Einrichtungen und Entwicklung. Wien 1918, s. 59 (Briefkasten); Dragoun, V.: Domnělé stoleté jubileum poštovní schránky, s. 156–158.

15 Text zhotovený velkými písmeny nebo čitelnou frakturou zněl následovně: „In diesen Briefsammlungskasten dürfen bloss Briefe eingelegt werden, welche bei der Aufgabe der Zahlung der Postgebühr nicht unterliegen.“ V českém překladu: „Do této poštovní schránky mohou být vloženy pouze dopisy, které při podání nepodléhají zaplacení poštovního.“ Effenberger, E. Aus alten Postakten, s. 59 (Briefkasten); Buchner, R.: Zur Geschichte des österreichischen Briekastens. In: Die Post 21 z 20. 7. 1897, s. 3–4.

16 Effenberger, E. Aus alten Postakten, s. 59 (Briefkasten).

17 Dragoun, V.: Domnělé stoleté jubileum poštovní schránky, s. 156–158.

je vřazovat do listovních schránek. Jednoduchý a levný způsob vyplácení tuzemské korespondence tak nakonec vedl k zevšednění schránek, které se staly běžnou součástí městského i venkovského mobiliáře. Jejich výlučné umístění na poštovních úřadech, listovních sběrnách a od roku 1850 i prodejních poštovních známek (*Postwerthzeichen-Verschleiss, Markenverschleiss*) se brzy stalo minulostí a běžně se objevovaly i na nároží rušných ulic a všude tam, kde bylo velké soustředění obyvatel.¹⁸ Ve venkovských oblastech Předlitavska počet schránek narostl zejména v souvislosti se zavedením přespolního doručování (1868) a korespondenčních lístků (1869).¹⁹ Od roku 1873 tak přibýly tzv. rurální (venkovské) listovní schránky v místech spojených přespolní poštou, což býval dům starosty obce či jiné vhodné místo. Od 1. července 1900 byly schránky umístěny také na všech poštovních (*Postablagen*), což byly smluvní služebny předlitavské poštovní správy, jejichž provoz obstarával poštovní (*Postablageführer*).

S rozšiřující se nabídkou poštovních služeb a narůstajícími požadavky obchodních kruhů i široké veřejnosti bylo třeba zavést schránky pro zvláštní druhy zásilek. Ve velkých předlitavských městech se tak objevily schránky pro ukázky (vzorky) zboží a tiskopisy. O tom, kdy k jejich zavedení došlo, se však nepodařilo dohledat doklady. Lze pouze předpokládat, že se tak stalo v 70. či 80. letech 19. století. Vzhledově se shodovaly se schránkami pro listovní zásilky s tím rozdílem, že měly větší otvor odpovídající normalizovaným vzorkům. O jejich existenci se dochovala obrazová dokumentace i z období první ČSR, avšak po druhé světové válce o nich jakékoliv zprávy mizí. Pravděpodobně byly zrušeny po únoru 1948, což souviselo s likvidací soukromých obchodních společností a podnikatelského prostředí vůbec.

V poslední čtvrtině 19. století byly ve Vídni (1875) a Praze (1899) rozmístěny schránky na potrubní neboli pneumatickou poštu (*Rohrpostkästen*), které se od ostatních lišily červeným nátěrem a výrazným nápisem Potrubní pošta (*Rohrpost*). Červené schránky s modrým pruhem a bílými linkami sloužily od roku 1931 jak pro expresní zásilky (telegramy) potrubní pošty, tak i pro leteckou korespondenci (*Flugpost*), která získávala na popularitě v souvislosti s rychlým vzestupem letecké dopravy. Proto se vybíraly každou hodinu. Pravděpodobně se však používaly pouze do konce 40. či počátku 50. let, protože později k nim chybí jakákoliv dokumentace.²⁰

Statické schránky se sice staly nejrozšířenějším typem, ale vedle nich se používaly také schránky zabudované nebo zavěšené do různých druhů dopravních prostředků. V takových případech tedy šlo o mobilní schránky. Nejdříve se asi objevi-

18 Lohanský, A.: Poštovní schránka a její dějiny. In: Československá pošta, telegraf, telefon 4, 1935, s. 73–75; 5, 1935, s. 115–117.

19 Zur Geschichte des österreichischen Briefkastens. In: Archiv für Post und Telegraphie 8, 1900, s. 383.

20 Ukončení jejich provozu nepochybně souviselo s cenzurou zásilek, resp. opatřením, které zakazovalo obyčejné listovní zásilky určené do zahraničí vřazovat do listovních schránek. Podávat se směly pouze u poštovních přepážek.

ly u lodní dopravy reprezentované jednak menšími říčními plavidly (*Flussschiffe*), jednak zaoceánskými (poštovními) plachetnicemi (*Segelschiffe*) a parníky (*Dampfschiffe*) námořní pošty (*Seepost*). Zejména ve druhém případě byly naprosto nezbytnou součástí lodního vybavení, protože cestující si na dlouhých plavbách krátili čas mj. psaním dopisů svým blízkým, přátelům i obchodním partnerům. Existence lodních schránek je ostatně doložena na lodích Rakouského Lloyd, který založil v roce 1836 Karl Ludvig Bruck, pozdější ministr obchodu, živnosti a veřejných staveb (1848) a poté i ministr financí (1855–60). Šlo o námořní paroplavební akciovou společnost, která byla od roku 1851 pověřena také poštovní dopravou. Již o dva roky dříve byly ale parníky Rakouského Lloyd vybaveny poštovními schránkami.

V souvislosti se zavedením vlakových pošt (*Bahnposten, Postambulanzen*), které byly v rakouské monarchii uvedeny do chodu podle britského vzoru od 1. srpna 1850, se na jejich vagonech instalovaly schránky (letopočet se nepodařilo zjistit), takže zákazníci do nich mohli vhadzovat korespondenci přímo z nástupišť. V tomto případě však nešlo o klasické „bedýnky“, nýbrž o listovní vhozy (*Briefeinwürfe*) vytvořené ve skříní železničního vozu a označené symbolem dopisní obálky. Význam vlakových pošt však vlivem silící automobilové dopravy po druhé světové válce slábl, takže ani listovních vhozů se již tolik nevyužívalo. Poslední možnost měli zákazníci České pošty 29. května 1999, kdy byla vypravena poslední vlaková pošta na našem území.

Zhruba ve stejné době, kdy byly zaváděny vlakové pošty, se na zádní části některých hipomobilních poštovních vozů (*Postwagen*) zavěšovaly malé schránky, o jejichž používání v rámci rakouské (od roku 1867 předlitavské) poštovní správy zatím neexistují věrohodné písemné či obrazové doklady. S jistotou je však používala bavorská královská pošta a patrně i některé jiné německé státy.

S nástupem automobilové dopravy se vhozy na dopisy, opět označené dopisní obálkou, objevily také u poštovních autobusů (*Postbuse*). Na základě porovnání dobových fotografií je pravděpodobné, že poštovní autobusy Praga N s karoseriemi Brožík, dodávané od roku 1919 československé poštovní správě, byly v naší historii poprvé opatřeny vhozy na listovní zásilky. Správa poštovní automobilní dopravy (SPAD), která za I. ČSR provozovala autobusy Laurin & Klement, Praga, později také Walter a Škoda, však k 1. lednu 1933 ukončila činnost a všech 353 autobusů přešlo pod Správu automobilní dopravy Československých státních drah.

Vhoz na listovní zásilky se na poštovním silničním vozidle znovu objevil 16. října 1937, kdy byla v Praze představena první autoposta (*Autopost*), tj. pojezdny poštovní úřad, Škoda 506 ND. Listovními vhozy byly vybaveny také automobilové pošty (*fahrbare Postämter, Automobilpostbüros*), zaváděné od dubna 1958, které zajišťovaly přepravu zásilek mezi statickými poštami, přičemž v době jízdy zpracovávaly (třídily a razítkovaly) zásilky. Vhozy na některých autopostách a automobilových poštách pak přetrvaly až do 80. let 20. století, kdy se přestaly do obou typů pojezdných pošt instalovat.

Méně známé jsou pak případy, kdy byly schránky umístovány na tramvajích (*Strassenbahnen*) městské hromadné dopravy, u nás tak jezdily např. v Jablonci nad Nisou, Opavě a krátce také v Těšíně a Moravské Ostravě. Již v letech 1903–04 postavily Jablonecké elektrické dráhy ve vlastních dílnách pět nákladních kolejových vozů pro přepravu poštovních zásilek. Vozy nesly řadové označení GF, za nímž následovala evidenční čísla 135–139. Vyrůstající osobní doprava totiž vyžadovala změnu dosavadní praxe, kdy část nákladních vlaků tahaly osobní motoráky. Ve vozech byl umístěn vždy jeden box („oddíl“) o rozměrech 180 × 100 × 88 cm pro přepravu poštovních zásilek, který od ostatních částí vozu oddělovala jednokřídlá dvířka, jež mohli otevírat pouze poštovní zaměstnanci. Horní část dvířek byla opatřena vhozem na dopisy (*Briefeinwurf*). Vůz byl zevně natřen vagónovou zelení, na čelech se zlatými linkami. Střecha a pojezd měly světle šedou barvu. Zatímco reliéfní znak císařsko-královské pošty (K. k. Post) v podobě císařského orla byl umístěn nad poštovním boxem, na dvířkách pod vhozem na dopisy se nalézaly obrazové motivy dopisní obálky a poštovního rohu. Označení vozu bylo uvedeno na posuvných dveřích do oddílu (např. GF 135) a na rozích poprsnic čel (např. 135). Elektrická zařízení dodala firma UEG, motory typu GE 58 měly výkon 29 kW. Od roku 1904 přepravovaly tyto tramvaje poštovní zásilky pravidelně, a to v míře s jinými provozy v českých zemích nesrovnatelné. Ve 20. letech se jejich přeprava sice zastavila, ale počátkem července 1944 znovu obnovila. Krátce po druhé světové válce byla definitivně ukončena.

Dne 30. května 1911 byla mezi vedením opavské pouliční dráhy a opavským ředitelstvím pošt a telegrafů uzavřena předběžná smlouva o namontování devíti poštovních schránek na motorové vozy opavské tramvajové dráhy. Na každý z vozů byla následně připevněna jedna plechová schránka s vyjímatelnou vložkou, uzavíratelná dozickým klíčem. Schránky přitom zůstaly majetkem poštovní správy, která za jejich umístění platila dráze paušální roční poplatek 300 korun. Listovní zásilky vhozené do schránek předávali řidiči tramvajů ve vyměnitelných vložkách poštovnímu úřadu Opava 4 sídlícímu na severním (dnes východním) nádraží a odtud byly po rozřídění odesílány poštovními vlaky do míst určení. Tím se výrazně urychlila doprava listovních zásilek. Zatímco během prosince 1912 bylo tramvajemi dopraveno 391 zásilek, v lednu 1913 to bylo již 941 zásilek. Ačkoliv od 1. ledna 1913 platila mezi oběma partnery nová smlouva uzavřená na následujících 10 let, již počátkem roku 1917 byly značně opotřebované schránky demontovány, protože je veřejnost již téměř nepoužívala.²¹

V zahraničí (např. Nizozemí) se mobilní schránky umísťovaly dokonce i na trolejbusy (*Oberleitungsomnibuse*).

Vedle sběrných poštovních schránek se historicky vyvinuly i další druhy „skříňek“, které slouží pro ukládání a doručování listovních i balíkových zásilek včetně

21 Martinek, Branislav a kol.: 100 let městské dopravy v Opavě 1905–2005. Opava 2005, s. 38–39.

ně reklamních letáků a periodického tisku. Jde především o různorodé domovní schránky, tj. schránky na listovní zásilky v místě bydliště adresáta, jejichž počátky nepochybně souvisí s budováním nájemních obytných domů ve velkých městech 19. století, dále listovní doručovací schránky (později označované jako „dodávací“), zřizované od počátku 2. poloviny 70. let v centrech menších obcí nebo u hlavních venkovských silnic, kde pošta nedoručuje zásilky do sídel adresátů²², balíkové doručovací schránky zkušebně rozmístované od roku 1977²³, dále poštovní příhrádky neboli P. O. Boxy (z angl. Post Office Boxes), které se od konce 19. století objevovaly v nejdůležitějších metropolitních poštovních úřadech s cílem soustředit listovní zásilky adresáta přímo na poště pro případ, že si nepřije doručování zásilek do svého sídla a konečně odkládací schránky sloužící od 70. let 20. století pouze pro vnitřní potřebu pošty, jako je např. dočasné uložení zásilek pěšími doručovateli v sídelním celku vzdáleném od pošty.²⁴ Za specifický druh schránek lze považovat také poštov-

- 22 Počátkem druhé poloviny 70. let 20. století se v Jablonci nad Nisou zrodil nápad na zavedení listovních doručovacích schrán (LDS) do míst bez doručovací služby. S nápadem přišel tamní ředitel okresní správy spojů Oldřich Komůrka, který tímto krokem zamýšlel ušetřit čas poštovních doručovatelů. Inspiraci našel nejen v sousední Německé demokratické republice, ale také v Polsku a Maďarsku, kde se schránky již dříve osvědčily. Vhodné rozmístění LDS na vytipovaných místech venkovských obcí mělo snížit tlak na personální zdroje provozovatele a současně nemělo znamenat výrazný pokles kvality obslužnosti pro zákazníky. Pro zkušební provoz byla vybrána pošta Josefův Důl, která sloužila šesti obcím, v nichž se kromě stálých obyvatel nacházelo i 55 podnikových zotavoven, školy v přírodě a 360 rekreačních chalup. Spojoví zaměstnanci vytypovali ve spolupráci s městským národním výborem 42 stanovišť, na kterých umístili 1254 uzamykatelných schrán. Následovalo přebudování systému adres na jednotný kód, v němž písmena značila stanoviště a čísla majitele schrán. Do takto označených schrán ukládaly motorizované dvojice doručovatelů listovní zásilky. A protože zkušební fáze splnila očekávání, doručovací (později nazývané „dodávací“) schránky se brzy rozšířily i do dalších obcí, až se počátkem 80. let staly samozřejmou součástí československého venkova. K tomu viz Prozatímní směrnice pro používání listovních doručovacích schrán. In: Věstník federálního ministerstva spojů 6, 1980, příloha k opatření č. 203/1980; Hrach, Jan: Experiment s otazníkem. In: Pošta PNS 9, 1982, s. 129–130; Mazák, Stanislav: Doručovanie do doručovacích schrán. In: Pošta PNS 10, 1984, s. 148–150; Záhorský, Vladimír: Hormadné nasazeni listovních doručovacích schrán. In: Pošta PNS 1, 1988, s. 3–4.
- 23 Jen krátce po zavedení listovních doručovacích schrán byly v roce 1977 v obvodu pošty Banská Bystrica 1 a pravděpodobně i na dalších místech ČSSR testovány balíkové doručovací schránky (BDS). Ačkoliv byly na některých místech zavedeny a používány, jejich provoz byl pravděpodobně ukončen někdy v první polovině 80. let 20. stol. K tomu viz Polievska, Lubomír: Balíkové doručovacie schránky. In: Pošta PNS 6, 1977, s. 88–89.
- 24 Odkládací schránky jsou určeny pro dočasné ukládání obyčejných listovních zásilek za účelem usnadnění práce zejména pěších doručovatelů. Předchůdcem odkládacích schrán byla tzv. předrozměšková, která měla za cíl ulehčit práci těch doručovatelů, kteří měli dodat velké množství obyčejných listovních zásilek. Tento systém existoval již od 60. let 20. století, přičemž fungoval na základě dohod s různými provozovny (prodejny, podatelny podniků apod.), do kterých spojové automobily rozvezly zabalené a označené zásilky, které si doručovatelé při pochůzkách následně vyzvedávali. Tím s sebou nemuseli nosit či vozit takové množství zásilek, což jim značně usnadnilo práci. Rozvoz zásilek do tzv. listovních a později i balíkových odkládacích schrán začal až v 70. letech.

ní automaty na příjem doporučených zásilek a balíků, které se na některých poštách v ČSSR zkoušely na přelomu 70. a 80. letech 20. století.²⁵

Typologie sběrných listovních schránek

První listovní schránky neměly jednotný vzor. Zhotoveny byly většinou ze starších truhel a truhliček, které dříve sloužily jako odkládací prostor pro nejrůznější předměty nebo jako pokladničky. Proto se také otvor pro vřazování listovních zásilek obvykle nenalézal vpředu nebo po straně, nýbrž v horním víku. Natřeny bývaly v rakouských státních barvách, tj. žluté a černé; buď střídavě černými a žlutými pruhy, nebo s převažujícím žlutým nátěrem a černými okraji. Některé však měly i jinou barvu. Na čelní straně byla nezděná namalována pečeti strana dopisu, případně napsán nějaký krátký text se vztahem k účelu schránky, době jejího výběru apod. Zpravidla byly opatřeny jednoduchým kováním a zabudovaným visacím zámekem, který chránil jejich obsah před nenechavci.

Dřevěné schránky byly zpočátku umístěny uvnitř poštovních úřadů, od 40. let 19. století se však objevily před městskými listovními sběrnami a se zavedením známek od 1. června 1850 také na prodejních koncesovaných obchodníků (Postwerthzeichen-Verschleiss, Markenverschleiss), kteří měli oprávnění známky prodávat. V takovém případě již neposkytovaly dostatečnou ochranu před vyloupením, a byly proto pobity plechem nebo přímo zhotovovány z plechu s otvorem na čelní straně. Za účelem jejich levného pořízení nechalo předlitavské ministerstvo obchodu výnosem z 8. února 1869 navrhnout dvě velikosti (Grösse I, Grösse II) jednoduchých (*gewöhnlich*) tenkostěnných plechových schránek pro neerární (tj. většinou venkovské a maloměstské) poštovní úřady, které šlo objednat u poštovní hospodářské ústředny ve Vídni. Zatímco menší typ měřil 32 (v) x 37 (š) x 20 (hl) cm, větší typ 37 (v) x 42 (š) x 22 (hl) cm²⁶. Tyto schránky již měly jednotný žlutý nátěr s černými okraji a musely být umístěny buď před budovou, nebo v chodbě všech poštovních úřadů.²⁷

25 Samoobslužná místa pro podání a výdej balíkových i listovních zásilek nejsou žádnou novinkou. Vždyť i schránky byly zavedeny jako jakési „němé“ poštovní služebny pro podání listovních zásilek bez nutnosti přímého styku s přepážkovým pracovníkem. Zrovna tak poštovní přihrádky neboli P. O. Boxy byly později instalovány pro ukládání zásilek adresátů. Skutečné mechanické automaty pro příjem doporučených zásilek se však objevily až na přelomu 19. a 20. století. Nejprve ve Spojených státech amerických (1897), o něco později i v Uhrách (1906) a Německu (1909). Pro příjem balíků a doporučených zásilek byly počátkem prosince 1977 na poště Ústí nad Labem 9 zkušebně instalovány tzv. postmaty, avšak jejich nasazení i použití zůstalo zcela okrajové. K tomu viz Měrka, Rudolf: Čs. samoobslužné zařízení přijímací služby. In: Filatelie 16, 1982, s. 498.

26 V meziválečném a poválečném Československu se schránky o přibližně stejné velikosti (36 x 43 x 22 cm) označovaly jako schránky I. velikosti a používaly se ve větších městech a průmyslových místech s úřady II. třídy. K tomu viz Schiller, Jan: Hospodářské záležitosti poštovních úřadů. Praktická příručka pro přednosty poštovních úřadů a pro kandidáty zkoušek. Opava 1936, s. 43.

27 Bezug billiger Briefsammlungskästen bei der Postöconomie-Verwaltung. In: Beilage zum Post-Verordnungsblatte 3, 1869, s. 7; Zur Geschichte des österreichischen Briefkastens. In: Archiv für Post und Telegraphie 8, 1900, s. 383; Forejt, Josef: Lexikon des allgemeinen Postdienstes in Österreich. Prag 1907, s. 82–83 (heslo Briefkästen); Dragoun, V.: Domnělé stoleté jubileum poštovní schránky, s. 156–158.

Dalším výnosem ministerstva obchodu z 11. listopadu 1872 bylo nařízeno, aby oba typy schránek pro neerární poštovní úřady byly vyráběny ze železného plechu a doplněny o železný rám v horním příklopu a kvalitní zámek. Pro zásilky přespolní pošty, která byla v českých zemích zavedena roku 1873, byla navržena zvláštní velikost schránky 26 (v) x 32 (š) x 18 (hl) cm.²⁸

Ministerstvo obchodu však přistoupilo i k dalším bezpečnostním vylepšením, která zajistila obsah schránek také z pohledu vnitřní manipulace. Výběrcí poštovních schránek totiž přicházeli do bezprostředního a nekontrolovaného styku se zásilkami při jejich vyprazdňování. Aby se tomu zabránilo, bylo výnosem ministerstva obchodu z 13. prosince 1882 poštovní hospodářské správě nařízeno nechat pro soukromé prodejny známek, umístěné v obvodech neerárních poštovních úřadů, zhotovit schránky se dvěma výměnnými plechovými vložkami opatřenými zámkem. Nové schránky o rozměrech 28 (v) x 32 (š) x 18 (hl) cm měly stejný nátěr jako předchozí typ s tím rozdílem, že byly doplněny o vyobrazení pečetní strany obálky pod čelním vhozem. Soukromé prodejny poštovních známek byly povinny tento typ schránky používat od 1. ledna 1883.²⁹

Koncem 19. století se ve Vídni a hlavních zemských městech používalo pět druhů (*Sorten*) či velikostí (*Größen*) tzv. klíčových poštovních schránek s horním výběrem, označovaných římskými číslicemi I–V. Od konce roku 1884 k nim přibýly schránky německého systému Theodor Maynz & C. O. Weber, který byl vyvinut v Offenbachu nad Mohanem (Hesensko). Na základě dobrých zkušeností s jejich nasazením v rámci německého poštovního provozu je od konce roku 1884 zavedla také předlitavská poštovní správa. Nejdříve k tomu došlo ve Vídni a následně i v dalších hlavních zemských městech monarchie.³⁰ V Rakousko-Uhersku tak byly poprvé zavedeny schránky s automatickým výběrem zásilek, zhotovené podle patentu švédského vynálezce Martina Wiberga z roku 1871, který umožňoval vyprazdňování schránek do zvláště k tomu uzpůsobenému uzavíratelnému vaku (*Sammelsack*). Ten se zasunul do drážek ve spodní části schránky, čímž se otevřelo jak dno schránky, tak uzavíratelný systém vaku a dopisy se do něho vysypaly. Vysunutím vaku se dno schránky i dvířka vaku opět uzavřely, čímž byly listovní zásilky chráněny před případnými nenechavci.³¹ Švédský systém výběru zdokonalil

28 Briefsammelkästen für nicht ärarische Postämter, dann für die Ruralpost. In: Beilage zum Post-Verordnungsblatte 43, 1872, s. 229. V meziválečném a poválečném Československu se schránky o přibližně stejné velikosti (25 x 31 x 18 cm) označovaly jako schránky II. velikosti a používaly se v obcích s menšími úřady II. a III. třídy, dále u poštoven a v obcích, kam zajížděl přespolní listonoš. K tomu viz Schiller, J.: Hospodářské záležitosti poštovních úřadů, s. 43.

29 Briefsammelkästen für Privatverschleiker von Postwertzeichen in Postorten mit nichtärarischen Postämtern. In: Post- und Telegraphen- Verordnungsblatt für das Verwaltungsgebiet des k. k. Handelsministeriums 105, 1882, s. 480–481; Dragoun, V.: Domnělé stoleté jubileum poštovní schránky, s. 156–158.

30 Neuartige Briefsammelkasten. In: Wiener Abendpost 237 z 13. 10. 1884, s. 3.

31 Dragoun, V.: Domnělé stoleté jubileum poštovní schránky, s. 156–158; 150 Jahre Briefkasten. Katalog einer Sonderausstellung im Bundespostmuseum, 15. 11. 1973 – 28. 2. 1974. Bundespostmuseum, Frankfurt am Main 1973, s. 10.

ve druhé polovině 80. let 19. století štyrskoohradecký zámečnický mistr moravského původu Václav Vlček (Wlczek, Wlcek).³²

V tomto směru na něho záhy navázali další zlepšovatelé, mezi něž mj. patřili učitel štyrskoohradecké státní průmyslovky Vincenz Kauduth, salcburský poštovní oficiál Josef Kollmann³³ a zejména poštovní kontrolor sekce pro záležitosti pošty a telegrafu při rakouském (předlitavském) ministerstvu obchodu Carl Paris.³⁴ Ten nakonec ve vypsané soutěži o nejlepší schránku zvítězil a patent s velkým úspěchem představil na IV. kongresu Světové poštovní unie, který se konal od 20. května do 4. července 1891 ve Vídni.³⁵ Již o rok později byly první schránky systému Paris zavěšeny ve Vídni,

32 Václav Vlček – Wenzel Wlczek / Vlček / Wlcek (*6. 4. 1833, Výrovce – †15. 8. 1909, Vídeň) – narodil se do početné rodiny jihomoravského malorolníka, který měl sedm synů a dceru. Zatímco nejstarší syn převzal hospodářství po rodičích, ostatní si založili rodiny v okolních obcích. Pouze Václav si, snad pro slabší tělesnou konstrukci, zemědělství neoblíbil a odešel se vyučit zámečníkem do Vídně a později do Štyrského Hradce. Protože byl nesmírně houževnatý, pilný a navíc výrazně technicky nadaný, brzy se ve svém oboru prosadil a dokonce si pořídil malou továrnu. Vynikl tak nejen jako zručný řemeslník, nýbrž i vynálezce a majitel několika patentů. Mezi ně patřila i poštovní schránka systému Wlczek (Vlček) s automatickým systémem výběru pomocí sběrného vaku s kovovým rámem. Podle dostupných údajů ji sestrojil v roce 1886, přičemž prototyp byl tři roky zkoušen, aby byl nakonec schválen a v roce 1888 zaveden do provozu v rakousko-uherské monarchii. K němu viz Fila, Karel: 150 let poštovní schránky. In: Katalog Krajské výstavy poštovních známek „Znojmo '76“. Znojmo 1976, s. 37–41; Vynálezce dnešní poštovní schránky. In: Naše pošta 5, 1942, s. 116; <http://www.vyrovce.cz/o-obci/slavni-rodaci/> [22. 3. 2018].

33 Josef Kollmann (*28. 5. 1850, Prellenkirchen v Dolním Rakousku) – k předlitavské poštovní správě nastoupil 29. srpna 1874, přičemž sloužil nejprve jako asistent, poté jako oficiál, pokladní a nakonec jako kontrolor v Salcburku. Pořadníky, resp. poštovní almanachy, zaměstnanců předlitavské poštovní správy ho naposledy zmiňují v roce 1899. K tomu viz Kraus, Wilhelm (ed.): Status der k. k. Beamten...des Postwesens. Wien 1880, s. 29; Týž: Post-Almanach 1885. Wien 1885, s. 79; Týž: Post-Almanach 1892. Wien 1892, s. 70; Týž: Post-Almanach 1896. Wien 1896, s. 62; Týž: Post-Almanach 1899. Wien 1899, s. 52.

34 Karl Paris (*28. 3. 1835, Salzburg – †4. 7. 1907, Salzburg) – po studiích, která dokončil v osmnácti letech, nastoupil 1. února 1853 jako praktikant u kamerální (finanční) správy v Linci. O dva roky později byl povolán k rakouské armádě, s níž prodělal italské polní tažení v letech 1859–60 a dosáhl hodnosti podplukovníka (později plukovníka). Krátce nato se vrátil do státní civilní služby, v jejímž rámci byl přidělen do poštovní sekce ministerstva obchodu. Tam prodělal typickou dráhu kariérního úředníka. To znamená, že prošel různými úřednickými funkcemi, aby následně sloužil jako ministerský koncipista, poštovní kontrolor, vrchní poštovní kontrolor, inženýr a nakonec vrchní inženýr ve III. sekci c. k. ministerstva obchodu, která měla na starosti poštu a telegraf. Natrvalo se zapsal do dějin poštovní správy zdokonalením systému automatického (tj. „bez použití klíče“) výběru schránek, který s velkým úspěchem oficiálně představil na IV. kongresu Světové poštovní unie ve Vídni roku 1891. Oproti Wlczekově systému byla totiž Parisova konstrukce lehčí a hlavně spolehlivější. Počínaje rokem 1892 se schránky Paris zkušebně zaváděly ve Vídni, Budapešti a Praze. O něm viz Personalnachrichten (Der Gründer der jezigen Briefkastens). In: Neues Wiener Tagblatt (Tages-Ausgabe), č. 183 ze 7. 7. 1907, s. 9; Krauss, Wilhelm: Post-Almanach 1879. Wien 1879, s. 1; Krauss, Wilhelm: Post-Almanach 1894. Wien 1894, s. 4, 19.

35 Zpráva o schránce systému Paris viz Beschreibung des patentirten Briefkastens mit „Sperrung ohne Schlüssel“ für Kasten und Sammelsack nach dem System Karl Paris. In: Die Post, č. 24 z 16. 6. 1891, s. 2; Carlu Parisovi bylo 23. 9. 1896 uděleno privilegium na výrobu této schránky, které zaniklo následkem prošlé ochranné doby v roce 1911. K tomu viz NA, fond FAMPT 1918–43, kart. 2, dopis

Budapešti a Praze.³⁶ Tehdy ji vyráběla vídeňská strojírna Theodor Braun (založena roku 1848 Isodorem Karlem Braunem, pod názvem Braun Maschinenfabrik existuje dodnes), která je až do roku 1918 dodávala do celého Rakousko-Uherska. A protože se plně osvědčily, převzala je také československá poštovní správa, jež je od roku 1922 odebírala od pražské firmy František Krátíl³⁷. To se následně projevilo i v novém označení systému Paris-Krátíl.³⁸ Oproti rakouské verzi se však tvarově poněkud zjednodušila a hlavně změnila barevnost. Namísto žlutého nátěru s černým linkováním byla opatřena šmolkově modrou barvou s červenými a bílými linkami (československá trikolora). Také státní znak na čelní straně se změnil: rakouského dvouhlavého orla s podvěšeným poštovním rohem vystřídal český lev.³⁹ V tomto provedení pak schránky systému Paris sloužily nejen za Protektorátu Čechy a Morava, ale ještě dlouho po skončení druhé světové války. Kvůli nedostatku financí dokonce nezměnily ani barevnost. Teprve od jara 1963 byly přetírány na oranžovo a opatřeny tehdy nově zavedeným logem Československých spojů, které znázorňovalo okřídlený blesk na pozadí zeměkoule. V této podobě dosloužily v 70. letech 20. století.⁴⁰

První systém československé poštovní schránky s automatickým výběrem zásllek sestrojil teprve v roce 1936 zaměstnanec Poštovní hospodářské ústředny v Praze Antonín Zemánek⁴¹. Šlo opět o tzv. „domečkovou“ konstrukci, jejíž mechanismus byl ve srovnání se systémem Paris lépe zabezpečen proti násilnému otevření. Ještě ve stejném roce získala Československá pošta licenci na její výrobu, což umožnilo, aby o rok později zakoupila 300 kusů⁴², které ve velkých městech postupně nahradily právě systém Paris, jehož výroba byla ukončena v roce 1936.⁴³

Obchodní a živnostenské komory v Praze ředitelství pošt a telegrafů v Praze z 31. 12. 1918 ohledně patentu C. Parise z 23. 9. 1896.

- 36 *Leitung zur Handhabung des Briefkastens system „Paris“*, Wien 1897; Teuchmann, Hans: *Der Postamtsverwalter. Ein Hilfsbuch für den Administrativ-, Rechnungs- und Kassebeamten, und für jeden leitendenn und ausübenden Beamten der Verkehrsämter in Oesterreich*. Vlastním nákladem, Wien 1903, s. 607–617; Lohnický, A.: *Poštovní schránka a její dějiny*. In: *Československá pošta, telegraf, telefon* 4, 1935, s. 73–75; 5, 1935, s. 115–117.
- 37 „Parisky“ vyráběné firmou Krátíl měly na kovových krytkách obou postranních vhozů ozdobný nápis „Litark“, tedy čteno pozpátku „Krátíl“.
- 38 Adolt, Zdeněk: A opět něco o poštovních schránkách. In: *Československé spoje* 3, 1963, s. 30–32.
- 39 Přebarvení listovních schránek. In: *Úřední list ředitelství pošt a telegrafů v Praze* 30, 1919, s. 180–181; Nátěr poštovních vozů a listovních schránek. In: *Úřední list ředitelství pošt a telegrafů v Opavě* 4, 1919, s. 27; Nový nátěr na listovní schránky. In: *Úřední list ředitelství pošt a telegrafů v Pardubicích* 10, 1919, s. 50.
- 40 Nová úprava vývěšních štítů pro označování spojových organizací, poštovních schránek a spojových provozních vozidel. In: *Věstník spojů*, částka 11/1963 ze 14. 3. 1963; Michalica, Karel: *Nové poštovní schránky se líbí*. In: *Pošta PNS* 4, 1963, s. 7.
- 41 K Antonínu Zemánkovi se podařilo zjistit pouze datum narození (17. 6. 1906) a zahájení služby u čl. poštovní správy, resp. Poštovní hospodářské ústředny (6. 5. 1929). K tomu viz *Pořadník zřizovatelství poštovní a telegrafní správy na rok 1932*. Praha 1931, s. 11.
- 42 Čtvrtá výroční zpráva býv. Česko-slovenské pošty. Praha 1938, s. 149.
- 43 Adolt, Zdeněk: A opět něco o poštovních schránkách. In: *Československé spoje* 3, 1963, s. 30–32.

Meziválečné a poválečné Československo však používalo tři další typy předlitavských schránek. Jednak šlo o tvarově jednoduché uzamykatelné (tzv. klíčové) schránky tzv. I. a II. velikosti (druhu)⁴⁴ s horním výběrem, využívané v menších obcích, jednak o schránky pro potrubní poštu. Zatímco klíčové schránky I. a II. velikosti byly přetřeny modrou barvou s červeným a bílým linkováním doplněné na čelní straně pod vhozem motivem dopisní obálky s monogramem ČSR, schránky pro potrubní (od roku 1931 i leteckou) poštu červenou barvou s modrými a bílými pruhy a výrazným nápisem „Potrubní a letecká pošta“. Protože byly určeny na expresní zásilky, vybíraly se každou hodinu. Schránky pro zásilky potrubní pošty se však používaly pouze do roku 1945, kdy Československá pošta ukončila provoz tohoto důmyslného zařízení pro veřejnost a dále sloužilo výhradně ke služebním účelům poštovní správy. Schránky pro letecké zásilky se oproti nim udržely až do počátku 50. let, kdy byly rovněž staženy. U významnějších poštovních úřadů byly umísťovány schránky na ukázky zboží a tiskovin, pro něž byly příznačné nejednotné rozměry a mnohem větší vhozy.

Ačkoliv technické provedení všech používaných typů (automatických Paris a Zemánek i klíčových I. a II. velikosti) vyhovovalo i počátkem 60. let 20. století, uvažovalo se o zavedení jednotného konstrukčního modelu poštovní schránky, opatřené novou barevností. Výroba „překlenovacího“ typu, původně naplánovaná přibližně na tři roky, měla vyřešit nedostatek automatických schránek Zemánek, jejichž produkci omezil naprostý nedostatek temperované litiny, z níž byly odlévány některé součástky mechanismu i některé díly pláště schránky. Proto byl nejprve představen zlepšovací návrh J. Hodra, zaměstnance Ústředních dílen spojů Praha, který se zaměřil na zdokonalení vzhledu a především úsporu materiálu. S odlišným řešením prozatímní schránky s automatickým výběrem a dvěma bočními vhozy přišel jiný zaměstnanec téhož podniku – Stanislav Zíkl. Oba systémy byly sice realizovány, ale brzy se ukázalo, že urychlený vývoj a nedostatečné odzkoušení způsobovaly častou poruchovost automatického mechanismu výběru v běžném provozu. I přesto sloužil systém Zíkl od druhé poloviny roku 1963 až do počátku 80. let. Do provozu naopak nebyly zavedeny prototypy stojanových schránek, které navrhli jednak pracovníci Hospodářské ústředny spojů Praha ing. Karel Steinbauer a dr. Miroslava Filípková, jednak jejich kolegové ze Spojprojektu. Důvodem asi byla velká spotřeba materiálu při jejich výrobě i absence tradice.⁴⁵

K zavedení „definitivního“ typu univerzální schránky došlo koncem roku 1967. Zkonstruována byla Janem Černým z Technické ústředny spojů v Hradci Králové

44 Schránky I. velikosti měly rozměry 36 x 43 x 22 cm a schránky II. velikosti rozměry 25 x 31 x 18 cm. Zatímco schránky I. velikosti se používaly ve větších městech a průmyslových městech s úřady II. třídy, schránky II. velikosti v menších obcích s úřady II. a III. třídy, poštovny a v obcích, kam zajížděl přespolní listonoš. K tomu viz Schiller, Jan: Hospodářské záležitosti poštovních úřadů. Praktická příručka pro přednosty poštovních úřadů a pro kandidáty zkoušek. Opava 1936, s. 43.

45 Steinbauer, Karel: Stojanové poštovní schránky. In: Československé spoje 3, 1960, s. 18–19; Adolt, Z.: A opět něco o poštovních schránkách, s. 30–32.

ve dvou provedeních podle návrhu významného českého designéra Miloše Hájka.⁴⁶ Menší, označovaný původně jako typ PS I/67 (tj. poštovní schránka první velikosti vzor 1967) a později S I (tj. schránka první velikost), vystřídal dosavadní klíčové schránky tzv. I. a II. velikosti. Větší, konstrukčně řešený spojením dvou schránek S I a označovaný jako typ S II (tj. schránka druhé velikosti), nahradil postupně od prvního čtvrtletí 1970 schránky Paris, Zemánek a Zikl s automatickým výběrem. Obě verze byly vyhotoveny v oranžovo-modré „spojové“ barvě. Výhodou prý bylo, že již neměly ani vnitřní plechovou vložku, ani mechanismus pro automatické vybírání, čímž odpadla častá poruchovost starších typů.⁴⁷

Oproti původním předpokladům však nesplnil očekávání především s ohledem na nízkou životnost. Proto již roku 1984 začal pod vedením ing. Jana Příbyla⁴⁸ z Technické ústředny spojů Praha vývoj nové laminátové schránky SL I (tj. schránka laminátová první velikosti), aby o rok později bylo vyrobeno prvních sto prototypů, které byly rozmístěny v srpnu téhož roku v pražských ulicích. Protože se během zkušební doby osvědčily, začal typ SL I od roku 1987 nahrazovat typ S I v menších městech, vesnicích a osadách.⁴⁹ V roce 1986 se objevil prototyp větší verze s označením SL II (tj. schránka laminátová druhé velikosti) určený především pro

46 Miloš Hájek (*15. 3. 1926, Sázava – †18. 8. 1978, Praha) se vyučil malířem skla a poté studoval na střední odborné sklářské škole v Železném Brodě (1945–49). V letech 1951–55 působil jako průmyslový designér ve výtvarném oddělení národního podniku Kovotechna, kde se věnoval vývoji domácích spotřebičů pro různé československé výrobce. Navrhl tak vysavače Pluto a Jupiter, rádio Tesla Minor, mixér Pragomix Special, zahradní pumpu pro Sigmu Lutín, dále žehličky či svítidla. Nejvýznamnější část Hájkova díla představovala zdravotnická technika. Kromě množství chirurgických nástrojů navrhl později hojně rozšířené dentistické svítidlo pro Chiranu (1973). Na základě jeho realizovaných počínů i podle svědectví některých pamětníků patřil mezi nejtalentovanější československé designéry druhé poloviny 20. století. O něm viz Slovník českých a slovenských výtvarných umělců 1950–1999, sv. III., H. Ostrava 1999, s. 34.

47 Filípková, Miroslava: Nové poštovní schránky do provozu. In: Pošta PNS 11, 1967, s. 4; Technické podmínky pro poštovní schránku PS I/67. In: Věstník Ústřední správy spojů 20, 1967, s. 94; Filípková, Miroslava: Ještě o nových poštovních schránkách. In: Pošta PNS 3, 1970, s. 10–11.

48 Jan Příbyl (*1948, Zlín) – absolvoval střední průmyslovou školu strojnickou (1968) a poté vystudoval strojní fakultu Českého vysokého učení technického v Praze (1968–1973). Po promoci nastoupil jako konstruktér vývojové konstrukce v Tesle Holešovice, kde působil, vyjma základní vojenské služby v letech 1974–75, do roku 1979. Tehdy nastoupil jako konstruktér do Technické ústředny spojů (TÚS) Praha, která se zabývala vývojem zařízení pro potřeby poštovního a telekomunikačního provozu. V letech 1981–83 zastával pozici vedoucího útvaru rozvoje a mechanizace Ústředního ředitelství spojů (ÚRS) Praha a v letech 1983–89 funkci vedoucího výrobně vývojové základny TÚS Praha. Od roku 1989 do roku 1991 byl vedoucím odboru vývoje a výroby jednoúčelových obráběcích strojů ve Výzkumném ústavu strojírenského spotřebního zboží. V roce 1991 se vrátil do rezortu spojů, kde se stal ředitelem divize Česká pošta při Správě pošt a telekomunikací Praha a po jejím rozdělení na samostatně hospodařící celky se k 1. lednu 1993 stal generálním ředitelem státního podniku Česká pošta. Na této pozici setrval do 10. června 2004.

49 Laminátová poštovní schránka SL-I – technické podmínky. In: Věstník federálního ministerstva spojů, částka 6/1987, s. 43–44; Měrka, Richard: Poštové schránky laminátové typů SL I a SL II. In: Pošta PNS 11, 1987, s. 166; Laminátová poštovní schránka SL-I – technické podmínky. In: Věstník federálního ministerstva spojů, částka 14–15/1987, s. 75.

početnější města. Jeho sériová výroba byla zahájena v roce 1988 po ukončení náročných zkušebních testů v Čechách i na Slovensku.⁵⁰ Obě varianty původně vyrábělo Ředitelství výstavby spojů, závod 05 ve Zručí nad Sázavou (založen 1964), který se v 90. letech 20. století transformoval do akciové společnosti Variel. Ta v současnosti vyrábí nejen zmíněné dva typy schránek, ale i tzv. listovní doručovací schránky typů SL III/2, SL III/3, SL III/4, SL III/8 a odkládací schránky SL III/0.⁵¹ Všechny typy dosud Česká pošta využívá, i když se již objevily úvahy o zavedení zcela nové konstrukce i barevného řešení, které by odpovídalo současným korporátním barvám státního podniku.⁵²

Zatím posledním typem sběrné listovní schránky je tzv. Postbox, který Česká pošta zavedla v únoru 2013. Tato schránka umožňuje podávání menších objemů obyčejných i doporučených listovních zásilek v jakékoliv firmě, která je držitelem Zákaznické karty ČP. Pro podávání zásilek byla vytvořena lehká kartonová krabice se žluto-modrým potiskem a firemním logem, kterou v předem domluvených termínech vybírá zaměstnanec pošty. Podání je však omezeno na 40 kusů zásilek na jednu návštěvu poštovního doručovatele, přičemž zásilky by neměly přesahovat formát C5 a hmotnost 100 g.⁵³

50 Měrka, Richard: Poštové schránky laminátové typov SL I a SL II. In: Pošta PNS 11, 1987, s. 166; Laminátová poštovní schránka SL-II – schválení TP. In: Věstník spojů, částka 22–23/1988, s. 112; Brašna pro laminátovou poštovní schránku SL II – schválení TP. In: Věstník spojů, č. částka 21/1988, s. 107; Edr, Miroslav: Nová laminátová poštovní schránka. In: Středočeský zpravodaj PH 102, č. 7, 1988.

51 <http://variel.cz/o-spolecnosti/> [22. 3. 2018]; Poštovní schránky a schránky. Technická norma pošt 1201 z let 1995 a 2000.

52 Koubová, Kateřina: Poštovní schránky očima mladé designérky. In: Poštovní noviny 6, 2014, s. 3–4.

53 Postbox – pošta přímo na vašem stole. In: Poštovní noviny 11, 2013, s. 2.

Zum 200. Jubiläum der Einführung von Briefkästen in den böhmischen Ländern

In der Hauptstadt der österreichischen Monarchie gab es Briefkästen zwar schon um 1785, sie waren aber nur für privilegierte Personen, Vereine und Ämter bestimmt, die keine Postgebühren zahlen mussten. Im Allgemeinen wurden die Briefkästen in der österreichischen Monarchie, mit der Ausnahme des Königreichs Lombardo-Venetien, durch ein Dekret der Hofkammer vom 10. April 1817 eingerichtet. Mit diesem Dekret wurde unter anderem die Portoentrichtung für einige innerstaatlichen Briefsendungen durch den Empfänger festgelegt. Anschließend wurde angeordnet, dass mindestens ein Briefkasten an jedem Postamt ab 1. Juli angebracht werden muss. Am Schalter sollten seitdem nur Postsendungen ins Ausland abgegeben werden, Postbriefe, für die der Absender das Porto freiwillig bezahlt, sowie Briefe, die an öffentliche Ämter beziehungsweise Privatpersonen adressiert sind, die von den Postgebühren befreit sind.

Die Einrichtung der Briefkästen brachte Vorteile sowohl für die Postverwaltung (sie musste nicht mehr jeden einzelnen Brief aufnehmen), als auch für die Kunden (man musste nicht am Schalter warten). Trotzdem kam es oft zu Missverständnissen, da manche Absender auch jene Briefe in die Briefkästen einwarfen, für die sie das Porto hätten bezahlen müssen. Die Postämter durften solche Briefe nicht befördern, sondern mussten in einem solchen Fall eine Liste solcher Briefe ausfertigen und aushängen. Nach der Veröffentlichung meldeten sich die Absender, die entweder das Porto bezahlten, oder den Brief zurücknahmen. Infolge der Schwierigkeiten bei der Einführung der Briefkästen erwog die Postverwaltung in den 1820er Jahren sogar deren Abschaffung. Durch einen Erlass der allgemeinen Hofkammer vom 18. Februar 1830 wurden die Briefkästen zum Glück beibehalten. Gleichzeitig wurde angeordnet, dass ein gut lesbarer Text ihren Zweck erklären muss. Städtische Sammelstellen wurden zudem verpflichtet, Briefkästen anzubringen, damit die sie besser zugänglich sind.

Eine breitere Erweiterung der Briefkästen folgte der Einführung der Briefmarken in der österreichischen Monarchie am 1. Juli 1850. Diese bedeutende Reform der Vergütung der Postgebühren ermöglichte, alle einfachen Inlandsbriefe zu frankieren und diese anschließend in einen Briefkasten einzuwerfen. Durch diese einfache und billige Möglichkeit, wie die Inlandskorrespondenz zu bezahlen, wurden die Briefkästen zu einer alltäglichen Sache in den Städten und auf dem Lande. Mit der Zeit wurden sie nicht mehr ausschließlich an Postämtern, Briefsammelstellen und seit 1850 auch an Briefmarkenverkaufsstellen angebracht. Sie befanden sich häufig an Straßenecken und überall dort, wo sich eine hohe Zahl der Einwohner konzentrierte.

Seit 1873 kamen noch Landbriefkästen hinzu, die an den Landpoststellen, wie etwa an dem Haus des Bürgermeisters oder an einer anderen geeigneten Stelle angebracht wurden. Für Warenproben und Drucksachen waren Postkästen mit einem viel größeren Einwurf als für Briefsendungen bestimmt. Das Entstehungsjahr bleibt unbekannt, zweifelsohne wurden sie aber in den 1870er oder 1880er Jahren eingeführt,

als Österreich-Ungarn einen raschen Handels- und Unternehmensaufschwung erlebte. Am Ende des Jahrhunderts, 1899, erschienen in Prag nach dem Vorbild Wiens spezielle Kästen für die Rohrpost (in Wien wurde die Rohrpost bereits 1875 eingerichtet), die sich durch die rote Farbe von anderen Briefkästen unterschieden. Die roten Kästen mit einem blauen Strich und weißen Linien dienten seit 1931 sowohl für Expresssendungen der Rohrpost als auch für die Luftpost. Seit dem 1. Juli 1900 wurden die Briefkästen an allen neu eingerichteten Poststellen in kleineren Orten angebracht. In der Regel waren auch Wasserfahrzeuge der Schiffspost, Postkutschen (in den böhmischen Ländern bisher nicht belegt), Bahnpostwagen, Straßenbahnen, Postbusse, Autopost, Automobilpost und sogar Omnibusse (in den böhmischen Ländern ebenfalls nicht belegt) mit Briefkästen ausgestattet. Solche Briefkästen wurden als „mobil“ bezeichnet, im Gegenteil zu den ständigen oder „statischen“, die die überwiegende Mehrheit bildeten.

Neben den Briefkästen für das Versammeln der abgehenden Briefsendungen entwickelten sich in der Vergangenheit noch einige weitere Typen der Postkästen, die auf verschiedene Art und Weise mit dem Postbetreiber zusammenhängen. Es handelt sich vor allem um Hausbriefkästen, das heißt Briefkästen an der Anschrift des Adressaten (ihre Anfänge hängen mit dem Bau der Miethäuser in Großstädten im 19. Jahrhundert zusammen), Landbriefkästen, die seit Mitte der 1970er Jahre in Zentren kleinerer Gemeinden oder an Hauptstraßen eingerichtet wurden, wo die Post nicht direkt an die Anschrift des Empfängers zugestellt wird, weiter Postfächer (sog. P.O.Boxes), die seit dem Ende des 19. Jahrhunderts in den wichtigsten Hauptstadtpostämtern mit dem Ziel angebracht wurden, die Postsendungen eines Adressaten direkt im Postgebäude zu vermitteln, falls sich dieser die Zustellung an seine Wohnadresse nicht wünschte, und schließlich Depotkästen, die seit der ersten Hälfte der 1970er Jahre ausschließlich für die internen Zwecke der Post dienen, wie etwa eine zeitweilige Lagerung von Briefsendungen in einem Zustellgebiet, das von der Post weit entfernt liegt. Im Februar 2013 führte die Post noch die sog. PostBoxes ein, die die Abgabe von kleineren Mengen einfacher und eingeschriebener Briefsendungen in einer Firma ermöglichen.

To the 200th anniversary of the introduction of post boxes in the Czech lands

Post boxes first appeared in the capital of the Austrian monarchy in Vienna as early as in 1785, yet they were only intended for privileged persons, corporations and authorities that did not have to pay the postage. A general and permanent introduction of post boxes in Austrian monarchy with exception of the Kingdom of Lombardy–Venetia took place on 10th April 1817 through the decree of the Court Chamber that apart from other things determined the postage payment by the recipient for some inland post shipments. Consequently, at least one post box was ordered to be placed at every post office beginning with the 1st June 1817. Only abroad shipments, letters where the sender voluntarily paid the postage and letters sent to public authorities or private persons freed from postage were from then on destined to be checked in at the counter.

The introduction of post boxes was advantageous both for the postal administration (a separate posting of each letter was cancelled) and for the customers (they did not have to wait at the counter). Yet frequent misunderstandings arose since some senders threw into the boxes also letters they were supposed to pay the fee for. Post offices were forbidden to forward such shipments; they had to establish a list of them and hang it publicly for the senders to come and pay the fee or to take their letters back. Complications connected to the introduction of post boxes even compelled the postal administration to consider removing them at the end of 1820s. The decree of the General Court Chamber from 18th February 1830 fortunately left the boxes in use and ordered that they were supplemented with a legible text explaining their purpose. In addition, a better accessibility of the boxes was assured by the municipal letters collection points that were ordered to hang out a post box too.

A great expansion of boxes took place first with the introduction of post stamps in the Austrian monarchy on 1st June 1850. This important reform in paying the postage enabled franking all common inland letters and then throwing them directly into the post boxes. A simple and cheap way of prepaying the inland correspondence therefore led to the fact that post boxes became a common element in the municipal and rural milieu. Their exclusive placement on post offices, letter collection points and, since 1850, post stamps shops was swiftly overcome and they began to appear on busy street corners and everywhere where people concentrated.

Since 1873, the so called rural (provincial) post boxes were introduced in places connected to the out-of-town post, which used to be a house of mayor or other convenient place. For samples of business goods and printed material, there were, however, different boxes designed for a considerably higher input than those intended for letters. The exact year of their introduction remains unknown, it had to be in 1870s or 1880s when the business in Austria soared. At the end of the 19th century, special boxes for the pneumatic tube post appeared in Prague, they were inspired by the Viennese system (opened in 1875) and the boxes varied from others with their red colour paint. The red boxes with a blue stripe and white lines served from 1931 both for express shipments in pneumatic tube post and for air mail. Since 1st July 1900, the post boxes were placed at all newly established post points, which were contracted places of lower importance where the service was managed by a contractual employee. The post box (or a special hole for throwing-in letters) was placed also on postal boats, hipomobile postal vehicles (not documented in our territory), carriages of postal trains, tramways, postal coaches, postal cars and trolleybuses (not documented in our territory). From the point of view of postal traffic, such boxes were referred to as mobile, to the contrary of the permanent or static boxes which were in majority.

Apart from boxes for collecting of sent letters, several other types, connected to the postal traffic, developed in the course of history. This is especially letter boxes, i. e. boxes for letters in the place of residence of the addressee (their beginnings are linked to the construction of tenement houses in big cities in the 19th century), the delivery

boxes first established since the mid-1970s in centres of smaller villages or at the main roads where the post service does not deliver to the addressee domiciles; further the P. O. Boxes that first appeared at the end of the 19th century in the most important metropolitan post offices in order to concentrate all letters of one addressee directly in the post office in case he did not wish the delivery to his place of residence; and finally, the temporary storage boxes being used, since the first half of 1970s for the service purposes only, such as a temporary depository of parcels by the foot postmen within the delivery area distant from the home post office. In February 2013, the Czech Post introduced the so called PostBox that enables posting of smaller volumes of both common and registered mail in a particular company.

Příloha 1

Poštovní schránky v českých zemích v datech

1632 – doložena „listovní schránka“ v podobě kamene nalezeného v Tabulové zátoce v Kapském městě (Jihoafrická republika), na němž se dochoval nápis v holandštině: *Pod tímto kamenem se nachází dopisy velitele D. V. Leehe a jeho zástupce P. C. Roocka, které na toto místo přivezly lodě Nassau, Fre Hendrik, Nimmegen, Wesel a De Galias z Batavie* [tj. hl. město Holandské Východní Indie] *dne 9. dubna 1632, odpluly 15. dubna téhož měsíce.* Na jiném nalezeném kameni byl vyhotoven nápis: *1634 Banda, Wassenaer a D'Egmont* [tj. jména lodí] *odpluly 11. dubna. Hledej dopis!*

1633 – pravděpodobně nejstarší dochovaná poštovní schránka, resp. listovní vhoz, vyrobený z travertinu s nápisem LITTERE PER POSTA 1633 pocházející ze středoitalského Borgo Cerreto (provincie Perugia, region Umbrie).

1653 (6. 8.) – v Paříži byly zavedeny první listovní schránky (starofrancouzsky boëttes – krabice, schránka) na světě poté, co král Ludvík XIV. udělil privilegium státnímu radovi Jeanu-Jacquesovi Renouardovi, hraběti de Villayer, k jejich umístění v jednotlivých částech Paříže. Sloužit měly ke sbírání dopisů pouze v městském korespondenčním styku, který zajišťovala tzv. Malá pošta (*Petite Post*), a to sice za malý poplatek 1 sou. Ten se platil prostřednictvím jakýchsi kolků zvaných „billets de port payé“ (stvrzenka o uhrazení poštovného), jež se připevnily či přilepily k dopisu coby poštovné. I když de Villayerův pokus městské pošty nebyl ekonomicky úspěšný a již roku 1661 zkrachoval (roku 1760 byl ovšem na podobném principu obnoven Claudem Humbertem Piaron de Chamousset), stal se vzorem pro další podobné podnikatelské záměry v Anglii (*London Penny Post*) i na kontinentě (*K. u. k. kleine Post* ve Vídni, Praze, Brně a Štýrském Hradci).

1658 – doloženy „listovní schránky“ v podobě kamenů umístěných na různých místech ostrova Svaté Heleny.

1698 – nejstarší známé vyobrazení poštovní schránky na mědirytu Caspara Luykena s názvem *Der Postilion und Bott* otištěné v publikaci *Abbildung der Bemein-nützlichen Haupt-Stände von denen Regeten und ihren Künstler und Handwercker*, kterou vydal Christoff Weigel v Regensburgu. V českých zemích se dochovalo např. v Knihovně Arcibiskupského zámku a zahrad v Kroměříži.

1705 – zavedena první listovní schránka v Lucembursku.

1762 – zavedena první listovní schránka ve Španělsku.

1766 – na pruském hlavním poštovním úřadě v Berlíně byla krátkodobě k dispozici poštovní schránka; všeobecně a nastálo byly schránky v Prusku zavedeny až 1. ledna 1824.

1785 – vídeňský systém malé pošty (*K. u. k. kleine Post*), zajišťující sběr nevyplacených dopisů, údajně využíval jakési dřevěné bedničky opatřené obrazovým motivem pečetní strany dopisu. Jde o nejstarší dochované zprávy o rakouských

listovních schránkách určených však pouze privilegovaným osobám, sdružením a úřadům, které nemusely platit poštovné.

1794–95 – v souvislosti s okupací větších měst Porýní francouzskou armádou byl zaveden systém sběru listovních zásilek pomocí schránek. Po jejich osvobození zůstaly schránky většinou zachovány a nadále se používaly. Tzv. plukovní schránky na dopisy pošní pošty pak používali francouzští vojáci během napoleonských válek, jak o tom svědčí zmínka důstojníka 108. řadového pluku Elzéara Blazeho uvedená v jeho vzpomínkách.

1809 – zpráva o první poštovní schránce ve Velké Británii, která však sloužila jen krátce. Všeobecně a nastálo zavedeny 23. listopadu 1852.

1810 – na některých budovách v Bavorsku zavedeny vhozy na dopisy (*Briefkasteneinwürfe*); skutečné schránky až roku 1845.

1817 (10. 4.) – vydán dekret dvorské komory, který nově stanovil placení poštovního za vnitrozemské listovní zásilky příjemcem (adresátem). V návaznosti na to bylo nařízeno, aby u každého poštovního úřadu byla od 1. června téhož roku umístěna alespoň jedna listovní schránka (*Briefsammelkasten*), do které bylo možno vhadzovat dopisy. U přepážky se měly podávat pouze zásilky do ciziny, dále listovní psaní, za něž odesílatel dobrovolně zaplatil poštovné a také dopisy zasílané veřejným úřadům či soukromým osobám osvobozeným od poštovních poplatků.

1828 (21. 12.) – dekret dvorské komory uložil vrchním poštovním správám, aby podaly vyjádření, zda by nebylo lepší schránky odstranit a psaní opět podávat pouze u přepážek. Podobně byla dekretem dvorské komory z 2. června 1829 vyzvána i nejvyšší poštovní správa, aby podala v této věci své dobrozdání.

1830 (18. 2.) – výnos všeobecné dvorské komory ponechal schránky v užívání, ale zároveň nařídil, aby byly doplněny o dobře čitelný text s vysvětlením jejich účelu.

po 1840 – poštovní schránky zavěšovány před městskými listovními sběrnami (*Briefsammlungen*).

1847 – instrukce pro listovní sběrný stanovila, že jejich provozovatelé, tj. listovní sběrní (*Briefsämmler*), musí před vybráním dopisů ze schránek upozornit veřejnost na tuto okolnost trojím zazvoněním.

1849 – lodě paroplavební společnosti Rakouského Lloyd (založen 1836) pověřené poštovní dopravou byly vybaveny poštovními schránkami.

1850 (1. 6.) – v důsledku zavedení poštovních známek v rakouské monarchii došlo k rozmístění schránek na prodejnách koncesovaných obchodníků (*Postwerthzeichen-Verschleiss, Markenverschleiss*), kteří měli oprávnění známky prodávat. Tato významná reforma úhrady poštovního totiž umožnila frankovat veškeré obyčejné vnitrozemské dopisy a následně je vhadzovat do poštovních schránek. Jednoduchý a levný způsob vyplácení tuzemské korespondence tak nakonec vedl k rozšíření schránek, které se staly běžnou součástí městského i venkovského mobiliáře. Jejich výlučné umístění na poštovních úřadech, listovních sběrnách i prodejnách poštovních známek se brzy stalo minulostí a běžně se objevovaly i na nároží rušných ulic

a všude tam, kde bylo velké soustředění obyvatel. Ve venkovských oblastech Předlitavska počet schránek narostl zejména v souvislosti se zavedením přespolního doručování (1868) a korespondenčních lístků (1869).

1850 (1. 8.) – v souvislosti se zavedením vlakových pošt v rakouské monarchii byly na jejich vagónech (ambulancích) instalovány poštovní schránky. V tomto případě však nešlo o klasické „bedýnky“, nýbrž o vhozy (*Briefeinwürfe*) vytvořené ve skříni železničního vozu a označené obrazovým motivem pečetní strany dopisu.

1866 (15. 6.) – na budově hlavního pražského poštovního úřadu (tehdy Peníz-kova ul., dnes Na Poříčí 4/1035), který v době prusko-rakouské války sloužil také jako sídlo polní pošty č. 7 přidělené I. armádnímu sboru dislokovanému v Čechách, byla zavěšena zvláštní schránka (*Feldpostbriefkasten*) pro potřeby této polní pošty.

1869 (8. 2.) – výnos předlitavského ministerstva obchodu stanovil dvě velikosti (něm. Grösse I, Grösse II) tenkostěnných plechových schránek pro neerární (tj. většinou venkovské a maloměstské) poštovní úřady, které bylo možno objednat u poštovní hospodářské ústředny ve Vídni. Zatímco menší typ měřil 32 (v) x 37 (š) x 20 (hl) cm, větší typ 37 (v) x 42 (š) x 22 (hl) cm. Tyto schránky měly jednotný žlutý nátěr s černými okraji a musely být umístěny buď před budovou, nebo v chodbě všech poštovních úřadů.

1869 (1. 10.) – v důsledku zavedení korespondenčních lístků (*Korrespondenzkarten*) v rakousko-uherském vnitřním poštovním styku narostl počet schránek.

1871 – švédský vynálezce Martin Wiberg sestrojil mechanismus pro automatický výběr poštovních schránek. Natolik se osvědčil, že ho ve svých schránkách používalo hned několik evropských poštovních správ, mj. dánská, německá či předlitavská.

1872 (11. 11.) – výnosem předlitavského ministerstva obchodu bylo nařízeno, aby obě velikosti schránek pro neerární poštovní úřady byly vyráběny ze železného plechu, doplněny o železný rám v horním příklopu a kvalitní zámek. Pro zásilky přespolní pošty (*Landespostdienst*), která byla v Čechách částečně zavedena roku 1869 a v dalších korunních zemích roku 1873, byla navržena zvláštní velikost schránky 26 (v) x 32 (š) x 18 (hl) cm.

1873 – v místech spojených přespolní poštou, což býval dům starosty obce či jiné vhodné místo, přibýly tzv. rurální (venkovské) schránky.

1875 (15. 2.) – v návaznosti na zprovoznění vídeňské potrubní pošty (*Rohrpost*) byly v hlavním městě rakousko-uherské monarchie rozmístěny červené schránky (*Rohrpostkästen*), které sloužily veřejnosti k odesílání expresních zásilek až do roku 1956, kdy byl provoz tamní pneumatické pošty zastaven.

70. či 80. léta 19. stol. – u významnějších poštovních úřadů byly zavedeny schránky na ukázky zboží a tiskovin, pro něž byly příznačné nejednotné rozměry a větší vhozy.

1883 (1. 1.) – soukromé prodejny (*Privatverschleissstellen*) poštovních známek, umístěné v obvodech neerárních poštovních úřadů, začaly používat schránky se dvěma výměnnými plechovými vložkami opatřenými zámkem. Nové schránky měly stejný nátěr jako předchozí typ s tím rozdílem, že byly doplněny o vyobrazení pečetní strany obálky pod čelním vhozem.

1884 (říjen) – ve Vídni byly rozmístěny první schránky německého (hesenského) systému Theodor Maynz & C. O. Weber, zhotovené podle patentu švédského vynálezce Martina Wiberga z roku 1871, který byl založen na automatickém otevírání a uzavírání (německy *Sperre ohne Schlüssel*, tj. zamčení bez klíče) schránek, což umožňovalo výběr listovních zásilek do zvláště k tomu uzpůsobeného uzavíratelného vaku (*Sammelsack*) bez jejich přímého kontaktu s výběřčím.

1888 – v Předlitavsku byly zavedeny schránky systému Wlczek (Vlček) s automatickým systémem výběru pomocí sběrného vaku. Schránku zkonstruoval roku 1886 štyrskohradecký zámečnický mistr Václav Vlček (Wenzel Wlczek), původem z Výrovic v okrese Znojmo.

1891 (20. 5. – 4. 7.) – Karl Paris, poštovní kontrolor sekce pro záležitosti pošty a telegrafu při předlitavském ministerstvu obchodu, představil na IV. kongresu Světové poštovní unie ve Vídni vlastní systém schránky s automatickým výběrem zásilek, která zvítězila ve vypsané soutěži o nejlepší schránku.

1892 (počátek roku) – schránky systému Paris se zkušebně zaváděly ve Vídni, Budapešti a Praze.

1893 (17. 8.) – v Praze vyvrcholily aktivity skupin mladých lidí nespokojených se stavem tehdejší české politiky, při nichž docházelo mj. k zamazávání rakouských „orlíčků“ na poštovních schránkách.

1899 – v Předlitavsku zavedeno razítkování listovních zásilek vybíraných z nádražních schránek zvláštními razítky místních poštovních úřadů. Tato razítka, používaná v českých zemích postupně od roku 1901, měla vždy obdélníkový tvar s mírně zkosenými rohy.

1899 (4. 3.) – pražská potrubní pošta začala přijímat telegramy a listovní zásilky pro veřejnost. V této souvislosti došlo v Praze k rozmístění červených poštovních schránek (*Rohrpostkästen*), určených pro rychlé doručování spěšných zásilek potrubní poštou. Proto se vybíraly každých 20 minut. Jejich provozování bylo patrně ukončeno v roce 1945, kdy čl. poštovní správa začala využívat potrubní poštu pouze pro služební účely.

1900 (1. 7.) – v souvislosti se zavedením poštoven (*Postablagen*) byly schránky umístěny také na těchto smluvních služebnách, jejichž provoz obstarávali poštovní (*Postablageführer*).

1903–04 – Jablonecké elektrické dráhy postavily pro přepravu poštovních zásilek pět kolejových nákladních vozů řady GF, které byly mj. opatřeny vhozem na listovní zásilky (*Briefeinwurf*), označeným obrazovými motivy dopisní obálky a poštovního rohu.

1905 – předlitavská poštovní správa nařídila výrobu poštovních schránek se zabudovaným otvorem pro kontrolní tabulku (*Kontroll- und Aufschrifttäfelchen*). Ta měla podobu plechového kruhového žetonu s vytlačenými čísly (např. 900, 1015, 1230, 1445), jež označovaly příslušný čas. Jejich prostřednictvím byla veřejnost informována o době příštího vybírání a zároveň sloužily k ověření, zda byly schránky v určených dobách skutečně vyprázdněny.

1906 (20. 6.) – k vybírání schránek v Praze začal být používán motocykl Laurin & Klement, typ L 80 s nákladní sajdkárou. Podobný motocykl se sajdkárou pro výběr schránek tehdy vyrobila také firma Johann Puch ve Štýrském Hradci.

1911 (30. 5.) – mezi vedením opavské pouliční dráhy a opavským ředitelstvím pošt a telegrafů byla uzavřena předběžná smlouva o namontování listovních schránek na motorové vozy opavské tramvajové dráhy. Na každý z vozů byla následně připevněna jedna plechová schránka s vyjímatelnou vložkou. Schránky přitom zůstaly majetkem poštovní správy, která za jejich umístění platila dráze paušální roční poplatek 300 korun. Listovní zásilky vhozené do schránek předávali řidiči tramvají poštovnímu úřadu Opava 4 a odtud byly po roztržení odesílány poštovními vlaky do míst určení. Ačkoliv od 1. ledna 1913 platila mezi oběma partnery nová smlouva uzavřená na následujících 10 let, již počátkem roku 1917 byly značně opotřebované schránky demontovány, protože je veřejnost již téměř nepoužívala.

1919 – poštovní autobusy Praga N s karoseriemi Brožík, dodávané československé poštovní správě, byly poprvé v naší historii opatřeny vhozy na listovní zásilky. Správa poštovní automobilní dopravy (SPAD), která za I. ČSR provozovala autobusy Laurin & Klement, Praga, později také Walter a Škoda, však k 1. lednu 1933 ukončila činnost a všech 353 autobusů přešlo pod Správu automobilní dopravy ČSD.

1919 (4. 2.) – vydán výnos ministerstva pošt a telegrafů o novém nátěru listovních schránek. Schránky systému Paris byly místo žlutého nátěru s černým linkováním opatřeny šmolgově modrou barvou s červenými a bílými linkami. Rakouský státní znak v podobě císařského dvouhlavého orla se zavěšeným poštovním rohem vystřídal český lev se znakem Slovenska na hrudi. V tomto provedení pak schránky Paris sloužily až do roku 1963. Také klíčové schránky tzv. I. a II. velikosti byly přetřeny modrou barvou s červeným a bílým linkováním doplněné na čelní straně pod vhozem motivem dopisní obálky s monogramem RČS.

1931 – červené schránky s modrým pruhem určené pro expresní zásilky poštovní pošty začaly sloužit také pro letecké zásilky; k vybírání pražských schránek a převozu listovních zásilek se začaly používat speciálně upravené automobily Tatra 12, které vyrobila Kopřivnická vozovka v roce 1929.

1933 (1. 1.) – Správa poštovní automobilní dopravy (SPAD) státního podniku Československá pošta ukončila provoz poštovních autobusů, které přešly pod Správu automobilní dopravy ČSD. Československá poštovní správa tak zároveň přišla o veškeré silniční mobilní schránky (přesněji listovní vhozy), jimiž byla většina z 353 autobusů Laurin & Klement, Praga, Walter a Škoda vybavena.

1936 – v ČSR byla ukončena výroba poštovních schránek systému Paris, které ve zjednodušeném a odlehčeném provedení vyráběla a Československé poště dodávala pražská kovodělná firma František Krátíl. V poštovním provozu však ojedinele sloužily až do počátku 70. let 20. století.

1937 – začala výroba první schránky československé konstrukce, kterou sestrojil Antonín Zemánek, zaměstnanec Poštovní hospodářské ústředny v Praze. Ve větších

a velkých městech schránky systému Zemánek postupně nahrazovaly dosluhující exempláře „Parisek“. Oba dva systémy však sloužily až do počátku 70. let 20. století.

1937 (16. 10.) – v rámci XXVII. Mezinárodní výstavy automobilů, která se konala na bubenečském výstavišti v Praze, byla představena první československá autopošta (tj. pojízdny poštovní úřad) postavená na podvozku autobusu Škoda 506 ND. Součástí karosérie a vnitřního zařízení, které dodala firma Karosa – František Žemlička v Praze VII., se stal také vhoz na listovní zásilky umístěný na boční straně karosérie.

1946 – Škoda Mladá Boleslav, závod Vrchlabí, zahájila výrobu prvního poválečného osobního automobilu Škoda 1101, který získal díky své nejrozšířenější dvoudveřové karosérii přezdívku „Tudor“. Pro potřebu Československé pošty byla vyrobena série speciálních dodávkových vozů pro vybírání schránek.

1949 – pro vybírání a převoz listovních zásilek z poštovních schránek byly zavedeny Motocykly ČZ 125 N3 a Jawa 250 v podobě tzv. nákladní rikši.

1958 (duben) – zavedeny československé automobilové pošty, které jednak zajišťovaly přepravu zásilek mezi statickými poštovními úřady, jednak zásilky v době jízdy zpracovávají (třídily a razítkovaly). Podobně jako dříve zřízené autopošty (1937) byly vybaveny vhozy na listovní zásilky.

1960 (23. 6. – 3. 7.) – na II. celostátní spartakiádě v Praze byly představeny prototypy stojanových schránek, které navrhli jednak pracovníci Hospodářské ústředny spojů Praha Karel Steinbauer a Miroslava Filípková, jednak jejich kolegové ze Spojprojektu. Přes kladné ohlasy odborné i laické veřejnosti však do provozu zavedeny nebyly.

1963 (jaro) – v ČSSR byly rozmístěny první schránky v oranžovém provedení a s novým znakovým spojů, jak to nařizovala opatření č. 139/1961 VMDS a č. 9/1963 VS plynoucí ze zákona č. 163/1960 Sb. o státním znaku a státní vlajce.

1963 (2. pololetí roku) – v ČSSR zavedeny schránky systému Zikl s automatickým výběrem zásilek, které zkonstruoval zaměstnanec Ústředních dílen spojů Praha Stanislav Zikl. Ačkoliv byly navrženy jako provizorní řešení, nakonec se používaly až do počátku 80. let 20. století.

1967 (prosinec) – v ČSSR byl zaveden tzv. univerzální typ schránky PS I/67 (později označovaný jako S I). Zkonstruován byl Janem Černým z Technické ústředny spojů v Hradci Králové a výtvarné řešení navrhl významný český designér Miloš Hájek. Nahradil dosavadní klíčové schránky tzv. I. a II. velikosti, používané již od roku 1869.

1970 (1. čtvrtletí) – v ČSSR byl zaveden větší typ univerzální schránky označovaný jako S II, který vznikl spojením dvou schránek typu S I. Postupně nahradil schránky systémů Paris, Zemánek a Zikl.

1970–75 – zavedení odkládacích schrán, které doručovatelům umožnily, aby si část roznášky dočasně uložili na trase pochůzky. Tím s sebou nemuseli nosit či vozit takové množství zásilek, což jim značně usnadnilo práci.

1975–76 – z okresní správy spojů v Jablonci nad Nisou vzešel návrh na zavedení listovních doručovacích schrán (LDS) do míst bez doručovací služby. Podobná zařízení již tehdy fungovala v Německé demokratické republice, Polsku či Maďarsku, kde se osvědčila. Pro zkušební provoz byla vybrána pošta Josefův Důl v okrese Jablonec nad Nisou.

1977 – v obvodu pošty Banská Bystrica 1 a pravděpodobně i na dalších místech ČSSR byly testovány balíkové doručovací schránky (BDS)

1977 (5. 12.) – na poště Ústí nad Labem 9 byl zahájen zkušební provoz automatu pro samoobslužný příjem balíků.

1980 (27. 11.) – Federální ministerstvo spojů vydalo Prozatímní směrnici pro používání listovních doručovacích schrán (LDS) č. 203/1980.

1981 – počet schránek v ČSSR dosáhl absolutního rekordu 36 827 kusů (české země 27 407, Slovensko 9 420).

1985 (srpen) – v pražských ulicích bylo rozmístěno prvních sto prototypů laminátové schránky SL I, kterou zkonstruoval tým vedený Janem Přibylem z Technické ústředny spojů Praha. Protože se osvědčily, začaly od roku 1987 nahrazovat typ S I v menších městech, vesnicích a osadách.

1988 – po ukončení náročných zkušebních testů začala sériová výroba schránek typu SL II, které byly určeny hlavně pro větší a velká města. Obě varianty schránek vyrábělo Ředitelství výstavby spojů, závod 05 ve Zruči nad Sázavou.

1998 (červen) – na území Prahy byl spuštěn tzv. elektronický systém kontroly vybírání schránek. Šlo o projekt, který měl zjednodušit práci poštovních inspektorů, pravidelně ověřujících, zda ta která schránka byla vyprázdněna ve stanovený čas. Proto bylo více než tisíc pražských schránek osazeno zvláštními čipy, které předávaly potřebné informace o vybírání schránek do snímače v podobě malé krabičky, kterou byli vybaveni všichni pracovníci pražských svozových kursů. Ti po návratu na pověřenou poštu předali paměťové moduly do tzv. snímacího centra, kde během několika vteřin došlo k ověření práce příslušného kursu.

2013 (únor) – Česká pošta zavedla službu PostBox, která umožňuje podávání menších objemů obyčejných i doporučených listovních zásilek v jakékoliv firmě, která je držitelem Zákaznické karty ČP. Pro podávání zásilek byla vytvořena lehká kartonová krabice se žluto-modrým potiskem a firemním logem, kterou v předem domluvených termínech vybírá zaměstnanec pošty.

2017 (5. 1.) – v Gymnasijní ulici v Praze 6 byl odhalen dočasný pomníček v podobě sloupu s několika domovními schránkami nad sebou, který vytvořil Martin Brůha, student Fakulty umění a designu Západočeské univerzity v Plzni. Pomníček připomněl 40. výročí automobilové honičky Václava Havla, Pavla Landovského a Ludvíka Vaculíka se Státní bezpečností. Trojice disidentů tehdy vezla prohlášení Charty 77 se seznamem podpisů, když je začala pronásledovat tajná policie, která je v místě pomníčku zatkla a následně vyšetřovala.

Příloha 2**Statistiky poštovních schránek****Statistika poštovních schránek v Předlitavsku (1870–1914)**

Letopočet	Počet schránek v Předlitavsku
1870	4 023
1872	4 636
1873	5 395
1874	6 732
1875	7 196
1876	7 618
1877	7 827
1878	7 920
1879	8 117
1880	8 213
1882	8 732
1883	9 117
1884	9 674
1885	10 150
1887	11 773
1888	12 213
1890	13 312
1891	14 270
1892	15 419
1893	16 234
1894	17 334
1895	17 979
1896	18 960
1897	19 929
1910	43 317
1914	47 616

Jestliže se v první polovině 19. století počet poštovních schránek na území rakouské monarchie počítal nanejvýš ve stovkách (v Praze jich v roce 1830 bylo 20, v roce 1847 pak 30, ve Vídni v témže roce 246), ve druhé polovině téhož století jejich množství rychle narůstalo. Šlo jednak o statické schránky, kterých byla naprostá většina, jednak o mobilní schránky na silničních, železničních a vodních dopravních prostředcích. Zatímco v roce 1879 připadala jedna schránka na 37 km² a 2 704 obyvatel, v roce 1895 na 16,7 km² a 1329 obyvatel a v roce 1914 již pouze na 6,3 km² a 600 obyvatel. Obecně platilo, že čím více schránek bylo na daném území rozmístěno, tím byl stát – a přirozeně i jeho poštovní správa – vyspělejší.

Statistika poštovních schránek v Československu (1921–1937)

Letopočet	Československo (z toho mobil- ních)	České země	Slovensko	Podkarpatská Rus
1921	27 800 (1 014)	25 413	2 162	225
1922	28 673 (1 122)	26 112	2 338	223
1923	28 753 (1 123)	26 243	2 279	231
1924	29 319 (839)	26 816	2 280	223
1926	28 284 (758)	25 595	2 456	239
1927	27 560	24 803	2 510	247
1929	28 841	25 720	2 817	304
1930	29 483	26 118	3 052	313
1931	30 063	26 526	3 213	367
1932	30 520	26 836	3 351	333
1933	30 934	27 150	3 438	346
1934	31 340	27 434	3 558	348
1935	31 892	27 823	3 719	350
1936	32 532	28 297	3 880	355
1937	32 723	28 690	4 033	nezjištěno

Statistika poštovních schránek v Československu (1958–1984)

Letopočet	Československo	České země	Slovensko
1958	30 660	25 465	5 195
1959	31 296	25 907	5 389
1960	31 305	25 793	5 616
1961	31 820	26 204	5 616
1962	32 383	26 490	5 893
1963	32 457	26 524	5 933
1964	32 774	26 648	6 126
1965	33 073	26 972	6 101
1966	33 520	27 110	6 410
1967	33 762	27 204	6 558
1968	33 966	27 432	6 534
1969	34 150	27 576	6 574
1970	34 140	27 541	6 559
1971	34 465	27 775	6 690
1972	34 669	27 757	6 942

1973	34 887	27 618	7 269
1974	35 323	27 768	7 555
1975	35 661	27 726	7 935
1976	25 635	17 077	8 558
1977	24 841	16 283	8 558
1978	25 141	15 793	9 348
1979	24 727	15 010	9 717
1980	24 557	14 707	9 850
1981	36 827	27 407	9 420
1982	36 490	27 278	9 212
1983	35 788	27 036	8 752
1984	36 628	28 241	8 387

Po druhé světové válce se počet schránek pravděpodobně snížil (statistiky ovšem chybí), protože Československo jednak přišlo o Podkarpatskou Rus, jednak vysídlilo kolem 3 miliónů spoluobčanů německé národnosti, jejichž obce (zejména v českém pohraničí) v některých případech zanikly. Postupné osídlování oblastí českým obyvatelstvem a českými repatrianty z východní a jihovýchodní Evropy však tuto situaci změnilo, takže počet schránek se začal znovu zvyšovat. V roce 1976 však statistiky uvádí počet schránek o cca 10 tisíc kusů nižší (dramatický pokles se týká pouze českých zemí) než v roce 1974, což trvalo až do roku 1981, kdy statistiky opět odpovídají předchozím trendům. Zda šlo o reálný výkyv, statistickou či tiskovou chybu, se však nepodařilo zjistit.

Statistika poštovních schránek v České republice (1995–2017)

Letopočet	České země
1995	25 351
1996	24 998
1997	24 758
1998	24 444
1999	24 447
2000	24 172
2001	24 331
2002	24 241
2003	24 203
2004	24 154
2005	24 107
2006	24 006
2007	23 881
2008	23 746

2009	23 220
2010	22 560
2011	22 474
2012	22 349
2017	21 324

Příloha 3

Zavedení poštovních schránek ve vybraných státech

Francie 1653 (pouze v Paříži a krátkodobě, znovu zavedeny 1760 i ve větších městech, všeobecně a nastálo až 1829)

Lucembursko 1705

Španělsko 1762

Prusko 1766 (pouze krátkodobě v Berlíně, všeobecně a nastálo zavedeny 1. 1. 1824)

Rakousko 1785 (pouze pro vídeňské privilegované osoby, sdružení a úřady, které nemusely platit poštovné; všeobecně a nastálo od 1. 6. 1817)

Chorvatsko 1806 (během francouzské okupace Dalmácie v letech 1805-16)

Polsko 1807 (podle jiného zdroje 1842 nebo až 1854)

Velká Británie 1809 (pouze krátkodobě, všeobecně a nastálo zavedeny 23. 11. 1852)

Bavorsko 1810 (pouze vhozy na budovách, schránky až 1845)

Bádensko 1819

Sasko 1824

Wurtembersko 1830

Austrálie 1831

Švýcarsko 1832

Slovinsko 1835

Srbsko 1842 (pouze vhoz na hlavním bělehradském poštovním úřadě; první skutečná schránka zavěšena roku 1850 na rakouském konzulátu v Bělehradě; první srbská až roku 1863 rovněž v Bělehradě)

Finsko 1845

Rusko 1848

Belgie 1848

Dánsko 1851

Švédsko 1. 1. 1855 (na pobřežních lodích již 1835)

Norsko 1. 1. 1855 (v rámci personální unie se Švédskem)

Spojené státy americké 1858 (podle jiných údajů již 1849)

Nový Zéland 1859

Estonsko 1864

Hesensko 1865