

MAGYAR POSTA

MEGJELENIK ÉVENKINT NYOLCSZOR
ELŐFIZETÉSI ÁR ÉVI 8 PENGŐ
MŰSZAKI MELLÉKLETTEL 12 PENGŐ



SZERKESZTŐSÉG és KIADÓHIVATAL:
I., KRISZTINA-KÖRUT 12. SZÁM.
BUDAI POSTAPALOTA IV. EM. 425.

TELEFON: Kr. 505—97 — MŰSZAKI ÜGYEKBEN: Kr. 505—33

SZERKESZTI ÉS KIADJA A M. KIR. POSTAVEZÉRIGAZGATÓSÁG MEGBIZÁSÁBÓL
A M. KIR. POSTA JOGÁSZ- ÉS MÉRNÖK TISZTVISELŐI ORSZÁGOS EGYESÜLETÉNEK
SZERKESZTŐ BIZOTTSÁGA.

FŐSZERKESZTŐ: **Dr. ALKÉR SÁNDOR** M. KIR. POSTAFŐIGAZGATÓ

FELELŐS SZERKESZTŐ:

Dr. NAGY SÁNDOR
M. KIR. POSTATANÁCSOS



TÁRSSZERKESZTŐ:

PETAINEK JÓZSEF
M. KIR. POSTAFŐMÉRNÖK

Nagybaczoni dr. Baló Géza †

Lapunk múlt számában csak pár szóval emlékeztünk meg arról, hogy nagybaczoni dr. Baló Géza ny. postafőigazgató eltávozott az élők sorából. A megboldogult, mint a magyar postának egyik régi oszlopos tagja, különösen a távíró és távbeszélő szolgálat terén oly nagy érdemeket szerzett és oly kiváló munkásságot fejtett ki, hogy szükségesnek tartjuk életéről és munkásságáról néhány szóval megemlékezni.

Dr. Baló 1851-ben született Aradon és 20 éves korában 1871-ben a távirótiszti vizsga letétele után került mint távirógyakornok az akkor még külön igazgatás alatt álló táviró intézethez és szolgálattételre a budapesti központi táviró állomáshoz osztatott be. Ebbeli beosztásában szerzte meg 1878-ban a jogtudori, majd 1879-ben az ügyvédi oklevelet is. Jogi tanulmányainak bevégezte után fogalmazási szakra, a központi táviró állomáshoz osztatott be, majd 1866-ban a kereskedelmi minisztériumba helyezték át s törekvő és eredményes munkássága elismerésül 1887-ben fogalmazóvá neveztetett ki. 1888-ban a postatiszti tanfolyam megnyitásakor e tanfolyamon a táviró és távbeszélő kezelési szolgálat rendes tanárává lett; ebben a minőségben azután egész nyugdíjaztatásáig megmaradt. Mint tanár a postás generációk egész sorát képezte ki a táviró és az akkor még kezdetében lévő távbeszélő szolgálatra.

Mint az intézet egyik, a táviró és távbeszélő szolgálat terén legszakavatottabb alkalmazottját dr. Balót felettes hatósága 1888-ban a műszaki közegeket megvizsgáló bizottság vizsgáló biztosává nevezte ki, 1893-ban pedig megbizta a budapesti állami távbeszélő hálózat szolgálatának megvizsgálásával. Ez utóbbi teendők elvégzése, illetőleg a budapesti távbeszélő hálózat állapotát és kezelését feltüntető adatok gondos összegyűjtéséért és szakavatott feldolgozásáért miniszteri elismerésben részesült.

Dr. Baló rátermettségénél és hivatali beosztásánál fogva a hivatalos segédkönyvek (Távíró üzl. Szab. Tarifák stb.) összeállítását végezte, de

nemcsak hivatalában fejtett ki szakavatott munkásságot, hanem mint a posta és táviró tisztképző tanfolyam tanára 1897-ben „Táviró és Távbeszélő Szolgálat” cím alatt kiadta e néven az első tankönyvet. E könyvben a táviró és távbeszélő üzemre vonatkozó szabályokat és kezelési teendőket gyűjtötte össze és dolgozta fel oly részletességgel, szakszerűen és áttekinthetően, hogy a munkája sok éven át nemcsak mint tankönyv, hanem mint a táviró és távbeszélő kezelési szolgálatban nélkülözhetetlen segédkönyv is jelentékeny mértékben hozzájárult a kezelés egyöntetűségének előmozdításához.

A fenti tankönyvön kívül Baló még a Posta Telegráf és Telefon szakkönyvtárban megjelent „Telegráf és Telefon kezelés”-t is megírta s e könyvben röviden összefoglalva ismertette azokat a főbb szabályokat, amelyek mint a legfontosabbak a szolgálat e két ágazatánál szem előtt tartandók.

Munkás életéről elmondhatjuk, hogy az folytonos és szakadatlan tevékenységben telt el, s midőn 1919. év elején 47 évi szolgálat után nyugdíjba ment, vele oly tisztviselő vált ki az intézet kötelékéből, akiről nyugodt lélekkel elmondhatjuk, hogy az intézetnek egyik büszkesége volt.

Új típusú mozgópostakocsijaink.

Írta: EGLMAYER ANTAL p. m. tanácsos

A háború alatt s az azt követő zavaros időkben a rendszeres vizsgálat- és javítás hiánya miatt mozgópostakocsi állományunk erősen leromlott s ezenfelül a román megszállás és az ezzel járó rekvirálások folytán ez számszerűen és értékesebb részében nagyon megcsökkent.

A vasuti kocsikra vonatkozó jóvátételi tárgyalások tartama alatt arra kellett elsősorban törekedni, — hogy a még megmaradt mozgópostakocsi állományunkat restauráljuk, mert az új beszerzések azzal veszélyeztettek volna, hogy azokat jóvátételi célokra lefoglalják. A kocsiállomány restaurálása abból állott, hogy a javításra érett és arra érdemes kocsik szakértő bizottság által kiválogattak, futóművük, szekrényük kijavított, avult világítási rendszerük modern dinamó világításúra cseréltetett ki, s így kerültek ismét forgalomba. Ezzel az eljárással sikerült is mintegy 70 kocsit üzemképes és jól használható állapotba hozni, s ezáltal a postai forgalmat lebonyolítani. 1924., 1925., 1926. években már szereztünk be szerény mértékben új járműveket, azonban ezek még a régi négytengelyű, favázás kocsitypusok voltak, melyek nem feleltek meg minden tekintetben a modern igényeknek. Végre a régebbi kocsiknál szerzett tapasztalatok, valamint a külföldön tett tanulmányok alapján modern és egész ujredszzerű mozgópostakocsik beszerzésére térhettünk át.

Folyó év július havában 20 db 4 tengelyű, 20 méteres szekrényhosszal bíró vasvázás „Fa” jellegű mozgópostakocsit adhattunk át a postai forgalomnak. (1. ábra.) Ezen újabb típusok építésére és beszerzésére azért volt szükség, mert:

1. Avult kocsiállományunk mellett a régiék selejtezése alól kitérünk nem lehetett; hiszen 70 éve üzemben levő kocsikkal is bonyolítottunk

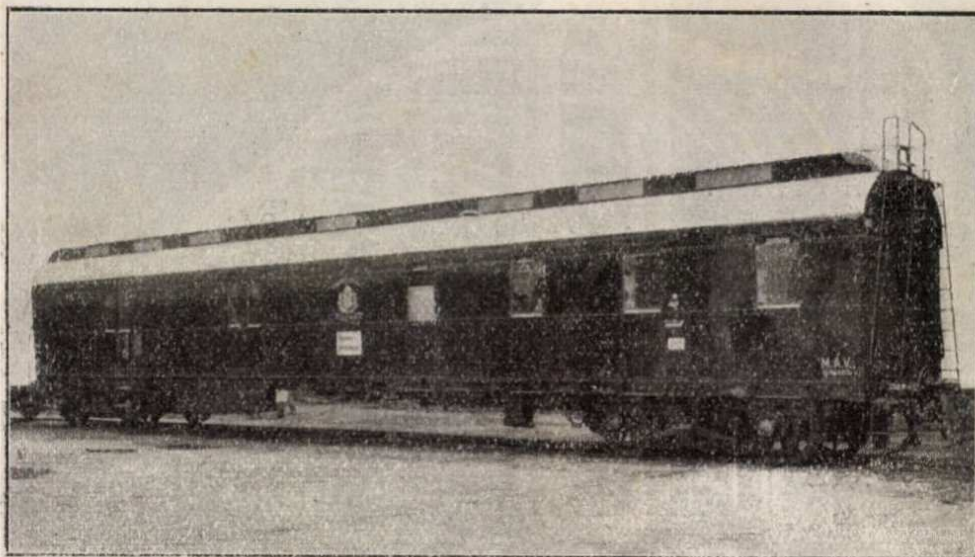
le egyes vonalakon postai forgalmat és a selejtezettek helyett újakra volt szükség.

2. Folyton növekvő csomag forgalmunk szükségessé tette a méret növelését. A vasvázás kocsik méretei ugyanis nagyobbak, mint a régi hasonló típusnak.

3. Gyorsvonatoknak egyes viszonylatokban nagymértékben megnövelt menetsebessége megkívánta a helyes súlyelosztással és jó rugózással bíró kocsik alkalmazását.

4. A favázás kocsijaink időelőtt annyira elhasználódtak, (10—15 év alatt), hogy csak nagy költséggel és hosszú várakozás árán lehetett azokat megjavítani. Az új vasvázás kocsiknál a helyzet e szempontból sokkal kedvezőbb. A fentieken felül a vasvázás kocsinak a favázás felett még az az előnye is megvan, hogy vasúti balesetknél, összeütközéseknél tartói meggörbülnek ugyan, azonban faszilánkok és egyéb levált fadarabok a személyzet testi épségét nem veszélyeztetik.

A kocsiszekrény 2 drb. 2 tengelyű amerikai rendszerű forgó állvány-



1. ábra. Új szabványú vasvázás mozgópostakocsi.

zaton nyugszik. Ez a futómű leglényegesebb része. A kocsi ezenkívül fel van szerelve a legújabb rendszerű vontató és lökhárító berendezésekkel, még pedig: Westinghouse-fékrendszerrel és Hardy-fékvezetékekkel, orsós kézifékekkel, melyeken kívül minden jármű még gyorsműködésű szeleppel és fékszabályozóval is el van látva.

A hordrúgók lemezei a legújabb acélanyagból az ú. n. A. S. M. acélból készültek. Ezek spirálrúgókkal vannak kiegészítve azért, hogy az oldalirányú elmozdulást és a lökéseket kiegyensúlyozzák s ezáltal nyugodt járást biztosítsanak.

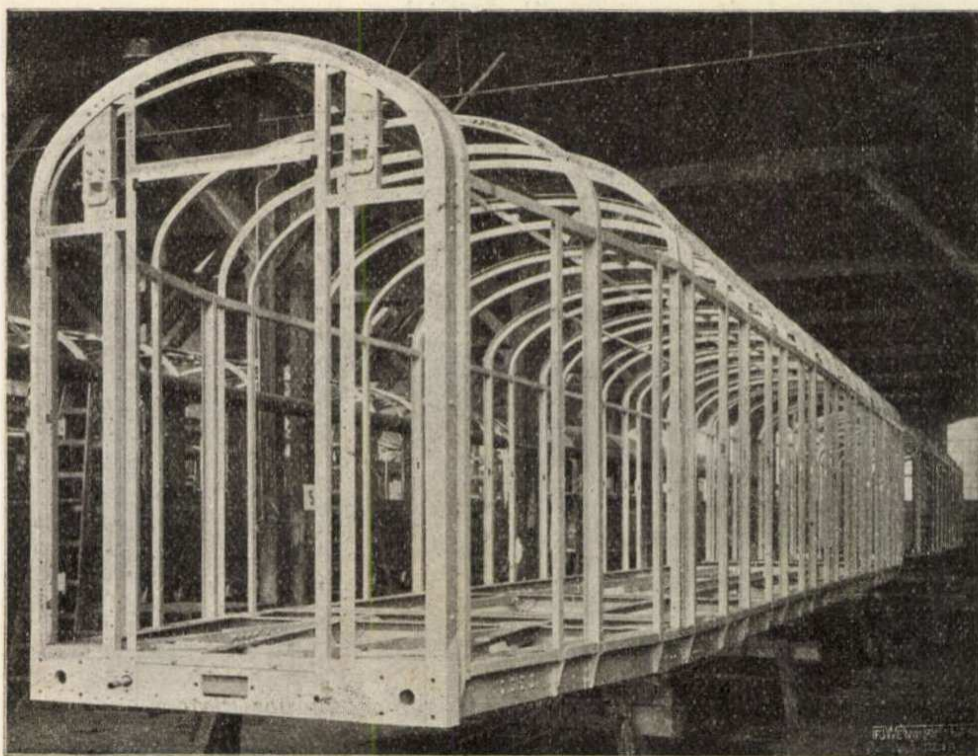
A kocsi teljes hossza: ütközőket is beleszámítva 21.214 m, a szekrény hossza: 20.000 m, a szekrény szélessége: 2.700 m. A hasznos rakfelület: 29.600 m².

A kocsi teljes súlya terhelés esetén 47 tonna, melyből a hasznos terhelésre 11 tonna esik.

A kocsi két részből áll és pedig a 8.115 m. hosszú kezelő- és a 11.000 m.

hosszú raktárszakaszból. Egyik végén van még a kézifék részére szánt mintegy 0.85 m. széles fülke, honnan a kézifék kezelhető.

A kezelőszakasz, mely az ajánlott és értéküldemények beírására, továbbá a levelek kezelésére szolgál, a magyar postai szolgálat céljainak minden tekintetben megfelel. (4. ábra) A kezelőszakaszban van elhelyezve 6 drb levélbeosztó szekrény egyenkint 25 drb rekesszel, ezek egyes kezelőszakaszon körülfutó mintegy 0.80 m. széles asztalra támaszkodnak. Az egyik beosztószekrény vasredőnnyel van eliatva, hogy a kezelő távozása esetén zárható legyen. Ez a rovatoló helye, hol a tulajdonképeni írásbeli munkálatok végeztetnek. A kezelőszakaszban van még egy 5 zsák részére szükséges zsákfeszítőszerkezet, hirlap küldemények részére. A kezelőszakaszban egy szénnel fűthető vaskályha van elhelyezve, bármenetközben a kocsii Friedmann-rendszerű gőzfűtési berendezés által is

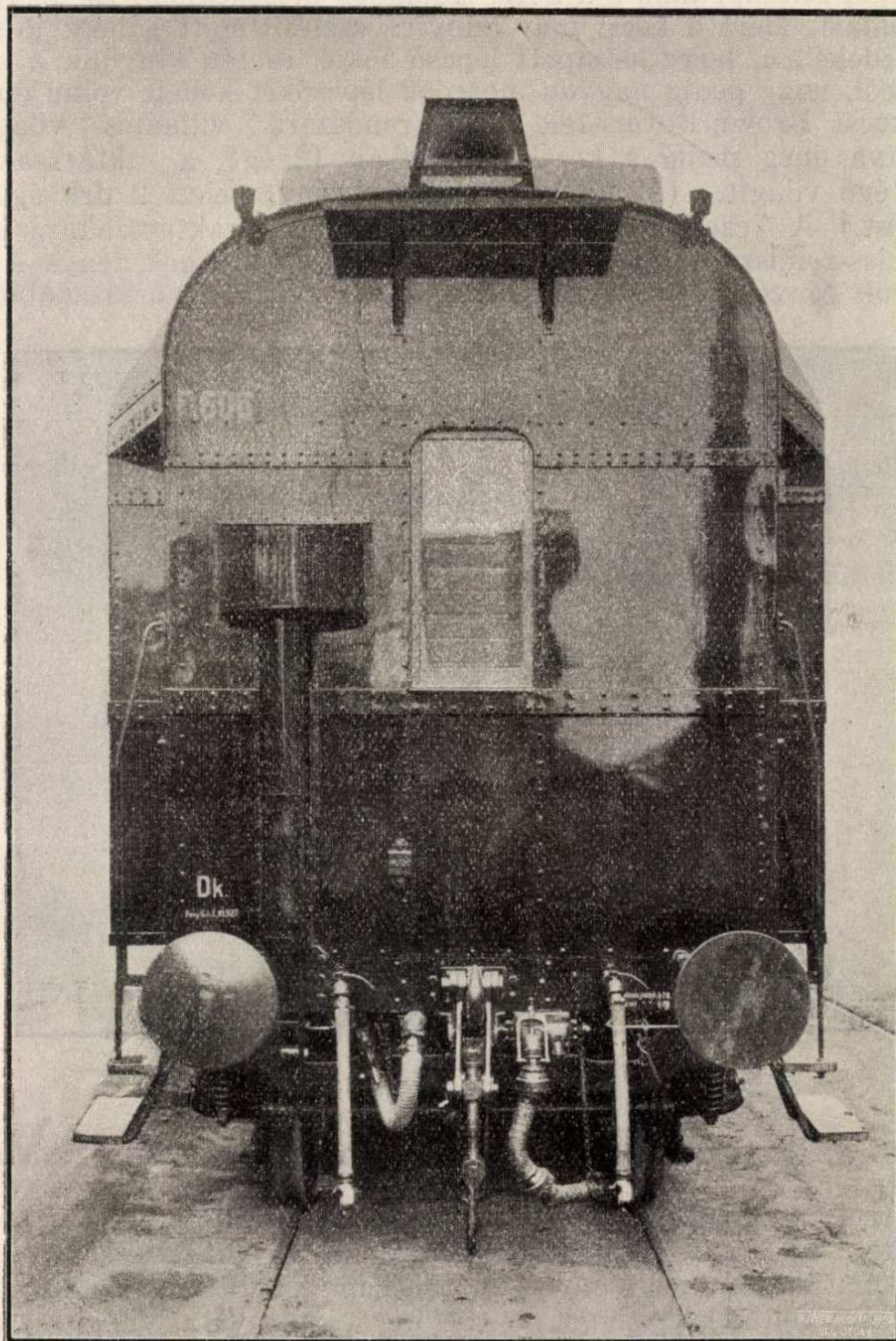


2. ábra. Mozgópostakocsi bordázata.

fűthető. A személyzetnek étel, továbbá folyadék melegítésre egy villamos ételmelegítő áll a kezelőszakaszban rendelkezésére, az elhasznált levegő felrissítésére pedig egy a homlokfalra szerelt villamosüzemű *exhaustor* szolgál. A kezelőszakaszba nyílik a tisztii ruhaszekrény-, a klozett- és a raktárszakaszt elválasztó közfal ajtaja. Hogy a sok ajtó felesleges tért ne vegyen el, a klozett- és közfal ajtaja tolós-szerkezetű.

A raktárszakaszban nyer elhelyezést a mintegy 19 zsák részére szolgáló zsákfeszítőszerkezet, azonkívül a kocsii falán végigmenő polc, melyekre csomagokat helyezhetünk. (5. ábra.) A raktárszakaszának mennyezetére egymástól cca 1.000 m távolságba csövek vannak felszerelve, melyekre nhezen kezelhető különleges méretű csomagok helyezhetők el. A közfalra szerelt Allweiler-szivattyúval a klozett tartányába vizet lehet felszállítani. A raktárszakasz fenék lapjában feltalálható a

2.240×0.750×0.65 m. méretű és fedéllel nyitható sülyesztő akna, melybe az útközben kezelésre nem szoruló csomagok helyezhetők el és így a kocsi hasznos ürtartalma növelhető.

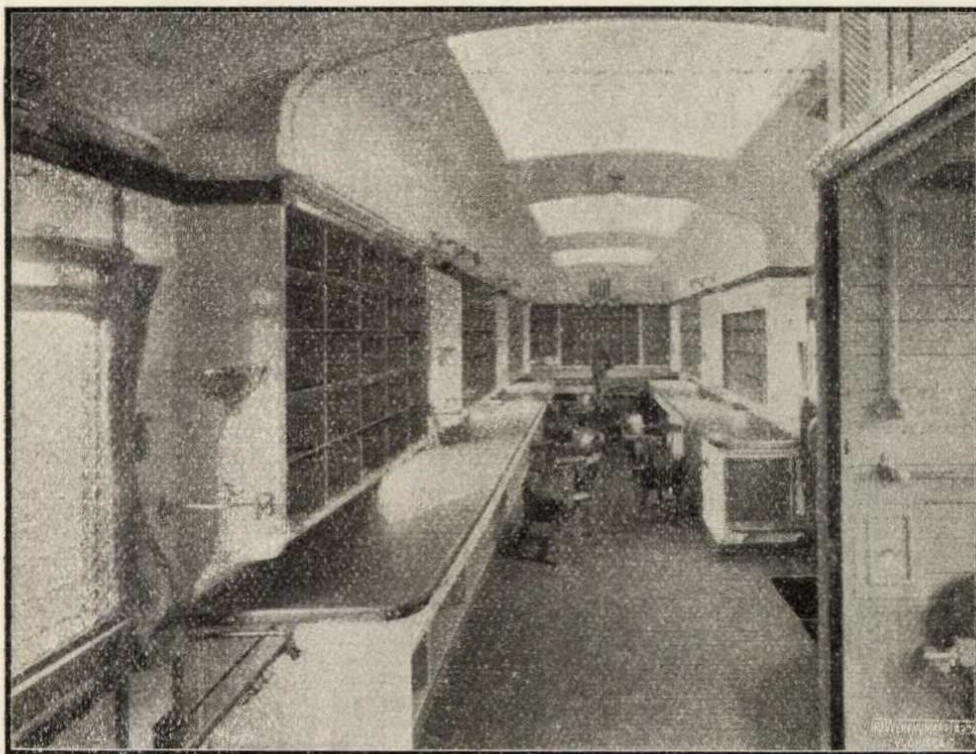


3. ábra. Mozgópostakocsi homlokfala.

A raktárszakaszból mindkét oldalon két-két drb szárnyas ajtó vezet a szabadba a postai küldemények befogadására. A két ajtós megoldásnak az az előnye az egy ajtóssal szemben, hogy a 11.00 m hosszú raktárszakaszban csomagtorlódás esetén két ajtón lehet egyszerre kezelni.

A kocsik központi ajtajánál elhelyezett lépcső olyan megoldás szerint képeztetett ki, hogy ha az ajtót kinyitjuk, akkor a lépcső fokai lecsapódnak s a le- és felmenetelt lehetővé teszik. Ha az ajtót becsukjuk, akkor a lépcső fokai felcsapódnak s a kocsik oldalához illeszkednek. Ez azért nyert ily megoldást, mert a kocsik már annyira szélesítették a hely jó kihasználása érdekében, hogy lecsapott lépcső fokok esetén kinyúlik a kereszt-szelvényből, vagy pedig nagyon meredek lépcsőket kellett volna építtetni.

A kocsik Brown-Boveri-féle vegyesrendszerű villamos világítással van ellátva, még pedig a kezelőszakaszban 12 égő, a raktárszakaszban pedig 3 égő világít. (Minden beosztószekrény felett 2 db égő nyert elhelyezést.) A kezelőszakasz rovatolóhelye és a raktárszakasz központi égője Zeiss-rendszerű lámpával szereltetett fel, melynek fénye a közönséges égők fényénél jóval nagyobb. A világítás gyors szabályozója a



4. ábra. Mozgópostakocsi kezelőszakasza.

hossztartóra függesztetett fel s ezáltal jobb és pontosabb szabályozás érhető el.

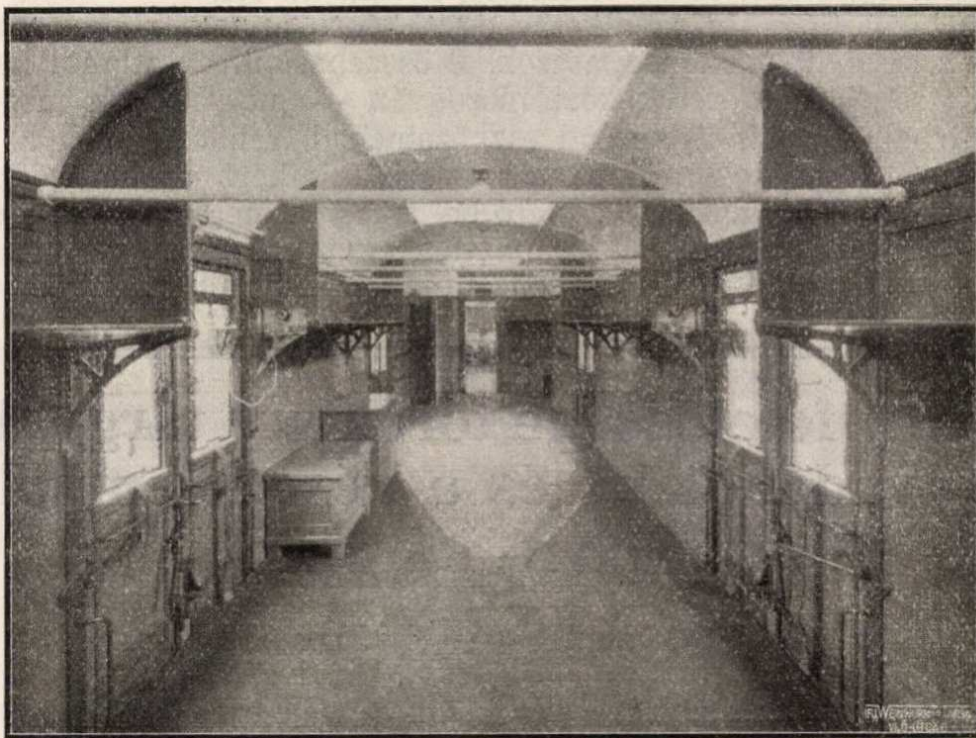
A kocsik konstrukciója teljesen új jellegű. A szekrény bordázata vastartókból áll s ezek vaslemezekkel vannak egymáshoz kötve. Csupán belsőburkolatuk fa. A menyezete torpedó kiképzésű, azonban ezen, a szilárdsági feltételek szigorú szemelött tartásával, világító csatorna (laterna) vonul végig, miáltal a kocsik nappal jó világítást nyer. A berendezési tárgyak sarkai, élei, továbbá a kiálló részek bőrrel vannak párnázva, hogy a személyzet magát meg ne sértse. A kocsikban 3 vészfék áll a személyzet rendelkezésére és pedig az egyik a kezelőszakasz homlokfali részén, a másik a raktárszakasz homlokfali részén, míg a harmadik a kezelő- és raktárszakasz közötti falra van erősítve.

A gőzfűtés és vízvezetéki csövek hideg ellen jól vannak szigetelve.

A kezelőszakaszban körülfutó asztalnak a rovatoló helyétől balkézre eső részén védő üveg alatt Csonka-Magyarország térképe van felszerelve. A térkép a budapesti 72. sz. hivatal beosztószekrény-rendszerének megfelelően van különböző színekkel kiszínezve. Erre azért volt szükség, hogy az esetben, ha a közönséges levelezés e hivatal részére fenntartott levélzárlatban kerül továbbításra, az utazószemélyzetnek a 72-es hivatal beosztószekrény-rendszerhez megfelelő támpontja legyen.

A minden részében jól megvilágított, levegős és lakályos kocsiban a fent leírt előnyök által könnyebbé válik a kezelés, kellemesebbé az ott tartózkodás.

A belső falak, a szekrények — a régebbi barna színnel szemben — most fehérre vannak festve. Fehérségük már a kocsiba szálláskor fokozza a jó benyomást és szinte kényszerítőleg hat a személyzetre, hogy a kocsik tisztántartására gondot fordítson, azokat rongálástól kímélje.



5. ábra. Mozgópostakocsi raktárszakasza.

A raktárszakasz nagyobb ürtartalma, a kocsi nagyobb megterhelését teszi lehetővé, a két ajtórendszer pedig megkönnyíti a csomagok átadás-átvételét (szükséghez képest 2, sőt 4 helyen is lehet kezelni), a csomagok célszerűbben rendezhetők el, végeredményben a két ajtórendszer munkaenergia kímélésével jár, mert a csomagokat az átadás-átvételnél többé nem kell végig hordozni a kocsiszínen és a csomagok könnyebben hozzáférhetőkké váltak.

Az öröndetesen emelkedett csomagforgalom könnyűszerrel lebonyolítható, a csomagoknak mellékkocsikban való továbbítása minimumra csökkenthető.

A leírt új kocsitípus a fejlődés útján nem jelenti még a végső állomást. Kipróbálás után egyes részleteiben (világítás jobb elrendezése, kényelmi szempontok stb.) már most is a típus tökéletesítésére törek-

szünk. A vasútak várható fokozatos elektrifikálásával kapcsolatban valószínűen mihamarább sor kerül egy újabb, motorvonatokban szállítandó kocsitípus megalkotására is.

Joggal és büszkén mondhatjuk, hogy az új típusú kocsik hasznos rakfelület, belvilág és modern felszerelés tekintetében felülmúlják bármely európai postaigazgatás mozgópostakocsi típusait.

Talán nem érdektelen, amikor közöljük, hogy a külső csin és méret tekintetében eddig minden kocsitípust felülmúló új kocsik a szakértő közegek és a laikus közönség előtt közfeltűnést keltettek, annyira, hogy például a csapi végállomáson a pályaudvari rendőrségnek kellett közbelépnie, hogy az érdeklődő közönséget visszatartsa.

Az új kocsi magyar gyártmány, (a Ganz és tsa Danubius gép-, waggon- és hajógyár Rt. gyártotta), amelyre, mint a magyar alkotó erő újabb porduktumára a külföldi postaigazgatások majdan itt járó kiküldöttjeinek a figyelmét jogos önérzettel hívhatjuk fel.

Ékes bizonyága ez az alkotás egyébként annak, hogy a magyar posta — a külföldi postaigazgatásokkal összehasonlíthatatlanul kedvezőtlenebb költségvetési keretek közt mozogván — még mindig megmaradt első pionirnak a posta technikai eszközeinek, berendezéseinek a fejlesztése terén. S hogy igazgatásunk ezt az újabb sikert elérhette, ez annak a vállvetett munkálkodásnak tudható be, amely a magyar postaigazgatást a műszaki célok és a kezelési szempontok együttes érvényre juttatásánál mind a műszaki, mind a kezelési igazgatás részéről minden téren jellemzi.

A posta felelőssége törékeny tárgyakért, folyadékokért és a késedelemből származó károkért.

Irta: Dr. FORSTER KÁROLY postatanácsos.

A Postaüzleti Szabályzat 137. §. 10. pontja szerint: „a posta *egyáltalában* nem szavatol . . . folyékony, törékeny . . . tárgyakért”; ugyanezen §. 8. pontja szerint pedig „a posta nem ad kártérítést . . . késedelem miatt, téves vagy késedelmes postai kezelésből . . . keletkezett károkért”. Ezek a rendelkezések, amelyek ugyanilyen elgondolásban már az 1901-től 1925-ig érvényes Postai Tarifák és Postaüzleti Szabályzatban is megvoltak, a gyakorlatban az anyagi igazsággal néha annyira ellenkező határozatokat eredményeztek, hogy érdemesnek látszik azokkal behatóbban foglalkozni.

Mielőtt azonban a kérdés érdemére térnék, rá akarok mutatni arra, hogy a P. Ü. Sz., valamint ezt megelőzően a P. T. és P. Sz. által használt „szavatosság” kifejezés jogilag nem szabatos, mert szavatosság az eladó felelőssége az eladott tárgy bizonyos fizikai és jogi tulajdonságaiért pl. az állatok eladásánál az eladó szavatol, hogy az állatban nincsenek bizonyos lappangó betegségek, vagy ingatlan eladásnál az eladó szavatol azért, hogy az eladott ingatlanon semmi olyan teher nincs, amit nem közölt a vevővel stb. — Ezzel szemben a postával leginkább összehason-

lítható fuvarozó kötelezettségére a kereskedelmi törvény 398. §-a a felelőség kifejezést használja.

Ezek alapján a jelen cikkemben a szavatosság szó helyett a felelőség kifejezést fogom használni.

Ennek előrebecsátása után lássuk a kérdés érdekét. Tételünk, mint látjuk két részből áll, u. m. a folyékony és törékeny tárgyakért, továbbá a késedelemből származó kárért való felelősségből.

Vegyük először a folyékony és törékeny tárgyak kérdését. — Ezekért a P. Ü. Sz. fentidézett szakasza szerint a posta *egyáltalában* nem felelős. E — kétségtelenül szigorú — rendelkezés indokául azt szokás felhozni, hogy a posta, mint tömegfuvarozással foglalkozó intézet, törékeny, illetve folyékony tárgyakért nem felelhet, mert nem kezelheti a küldeményeket a közúti járatoknál, a vasúti szállításoknál stb. olyan gondossággal, hogy azok megsérülése feltétlenül elkerülhető legyen. — Hogy ez az állítás a kritikát nem bírja el, kitűnik először abból is, hogy a másik tömegfuvarozó intézet, a vasút, üzletszabályaiban nem helyezkedik ilyen ridegen elutasító álláspontra. — A kereskedelmi törvény pedig, amikor a fuvarozó, tehát a postával rokon vállalat felelősségét meghatározza, szintén sokkal enyhébb, mert a 398. §-a szerint a fuvarozó akkor nem felelős, ha „a kárt az árú természetes minősége, különösen belső megromlás, beszáradás, rendes csurgás, vagy a begöngyölésnek kívülről fel nem ismerhető hiányai okozták.”

A P. Ü. Sz. szabályainak túlszigorúságát azonban a gyakorlati életből is tudjuk és pedig szembeszökő példával igazolni. — Ha villanykörteket tartalmazó, kitűnően csomagolt küldeményt a járatkísérő vétkes gondatlansága miatt a vonat elgázol, a P. Ü. Sz. 137. §. 10. pontjának szigorú értelmezése szerint a feladót kénytelenek volnánk elutasítani, mert törékeny tárgyakért a posta *egyáltalában* nem felelős. Ez pedig annál súlyosabban esik a latba, mert a P. Ü. Sz. 137. §. 19. pontja szerint „a posta az üzletszabályokban foglaltakon túlmenő felelősséggel akkor sem tartozik, ha postai alkalmazott vétkes gondatlansága, vagy bűncselekménye forog fenn”. E rendelkezések szerint tehát még abban az esetben is, ha egy törékeny tárgyat tartalmazó postacsomag sérülése valamely postaalkalmazott vétkes gondatlansága vagy egyenesen a büntető törvénykönyvbe ütköző cselekménye folytán állt is elő, a feladót kártérítési kérelmével el kellene utasítani, mert „törékeny tárgy tört össze”. A feladó tehát teljesen védtelenül állna még a vétkes gondatlansággal, illetve bűncselekménnyel szemben is, annál is inkább, mert viszont a P. Ü. Sz. 137. §. 18. pontja szerint, „a felekkel szemben nem a postai alkalmazottak felelősek, hanem a m. kir. posta”.

Itt a tárgyamtól kissé eltérve rá akarnék mutatni arra, hogy az idézett 18. és 19. pontok együttesen alkalmazva az anyagi igazsággal ellenkeznek. Ha kimondjuk ugyanis azt, hogy a postára adott küldeményekért az üzletszabályokon túlmenően kártérítést még valamely postai alkalmazott vétkes gondatlansága, vagy bűncselekménye esetén sem adunk, nem zárhatjuk el a felet attól, hogy igényét a vétkes gondatlansággal eljáró, de különösen a bűncselekményt elkövető alkalmazott ellen ne érvényesíthesse. — A 18. és 19. pontok mai szövegezése szerint, ha valaki közönséges levélben pénzt helyezne el és a vizsgálat kétségtelenül megállapítaná, hogy azt egy bizonyos meghatározott postai alkalmazott felbontotta és a tartalmát eltulajdonította, a feladó kártérítés iránti igé-

nyével nem fordulhatna sem a posta, sem pedig a bűncselekményt elkövető alkalmazott ellen. Ennek a jogvisszautasításnak gyakorlati jelentősége természetesen nem volna, mert a bíróság nem venné figyelembe a 19. pontot és a bűncselekményt elkövető alkalmazott ellen a magánjogi igényt érvényesülni engedné.

Meg kell említenem, hogy a P. és T. Szabályrendeletek gyűjteménye (III. R. 951. f. sz.), amikor kimondja, hogy a közönséggel szemben nem az alkalmazottak, hanem a m. kir. posta felelős, hozzáteszi, hogy: „a tisztviselő szándékos mulasztásai ellen pedig a büntető törvénykönyv védi meg a feleket.” Az alkalmazottak büntetőjogi és az ezzel kapcsolatos magánjogi felelősségét ez a rendelkezés tehát kifejezetten elismeri.

Véleményem szerint tehát a P. Ü. Sz. fentidézett 137. §. 18. és 19. pontjainál hasonlóképen ki kellene mondani, hogy ezek a rendelkezések az alkalmazottaknak bűncselekmény fenforgása esetén való büntetőjogi, illetve abból folyó magánjogi felelősségét nem érintik.

Eme kitérés után — amely megérdemli, hogy vele esetleg más alkalommal külön foglalkozzunk — térjünk vissza tárgyunkhoz. Láttuk, hogy a P. Ü. Sz.-nek fentidézett mai szövegezése méltánytalan határozatokat eredményezhet, illetve hozzátehetjük, eredményezett is. Önként felmerül a kérdés, hogy a nemzetközi viszonylatban kötelező nemzetközi postacsomagegyezmény, továbbá a külföldi ismertebb postaüzletszabályok milyen álláspontot foglalnak el e kérdésben. — Látni fogjuk, hogy úgy a nemzetközi egyezmény, mint pedig a velünk legélénkebb forgalomban levő két állam, t. i. Németország és Ausztria postaüzletszabályai sokkal rugékonnyabb rendelkezéseket tartalmaznak. — A stockholmi postacsomagegyezmény 37. cikkének c) pontja szerint az igazgatások minden felelősség alól mentesülnek, „ha a kár . . . a tárgy természetéből származott”. Ugyanezt az elvet vallja a német posta is, mert a még 1871-ből való és jelenleg is érvényben levő német postatörvény 6. §. 2. bekezdése szerint: „ki van zárva a posta felelőssége, ha a kár a tárgy természetes tulajdonságából származott.” Az osztrák posta elvileg szintén ezen az alapon áll. — A Postordnung 214. §-a szerint ugyanis: „a posta nem ad kártérítést folyékony, törékeny . . . tárgyakért, ha a küldemény tartalmának természete, vagy a csomagolás módja elveszést, sérülést, vagy értékcsökkenést eredményezett.” Ezen túlmenően sem a nemzetközi postacsomagegyezmény, sem a német, illetve osztrák üzletszabályok nem tesznek említést a törékeny, illetve folyékony tárgyakról.

Ha a kétféle rendelkezést t. i. a magyart és a nemzetközit, illetve az utóbbival azonos németet és osztrákot egybevetjük, meg kell vallanunk, hogy az utóbbi helyesebb, igazságosabb és a mellett a postára nézve is teljesen kielégítő. — A kártérítés alól ugyanis ezzel a szövegezéssel is mentesül a posta, ha a kár a tárgy természetes tulajdonságából származott, illetve azt oly körülmény okozta, amely ellen a posta rendes körülmények között és rendes üzleti gondosságot feltételezve nem védekezhetik. — Így a fenti példában, ha a küldemény sérülése, vagy törése a vonat rázása stb. következtében állott elő, a posta mentesül a kártérítési kötelezettség alól. — Viszont, amikor nyilvánvaló, hogy a kárt a posta valamelyik alkalmazottjának vétkes mulasztása vagy nagyfokú gondatlansága, illetve szándékos bűncselekménye okozta, a kártérítési határozatban a posta felelősségét ki lehetne, illetve ki kellene mondani.

Véleményem szerint tehát, ha a nemzetközi forgalomban úgysis a

rugalmasabb szöveg érvényes, nem lehet semmi akadálya annak, hogy ezt a szövegezést a belföldi forgalomban is életbeléptessük annál is inkább, mert méltánytalan eljárás a belföldi feladónak kisebb jogot adni, mint ami a külföldi felet megilleti.

Kívánatosnak látszik tehát, hogy a folyékony, törékeny tárgyra vonatkozó részt a P. Ü. Sz. 137. §. 10. pontjából hagyjuk el és helyette iktassuk be önálló pontként — a 11. pontból átvéve:

„A posta nem felelős olyan károkért, amelyek a tárgy természetéből származtak.”

Meg kell azonban azt is jegyezni, hogy a közigazgatási eljárást esetleg követő perben a postára hárulna annak bizonyítása, hogy a küldeményt az egész idő alatt gondosan kezelték és így a kár a tárgy természetéből származott. — A perjog szerint ugyanis a kifogást a kifogásoló fél tartozik bizonyítani. — A jelen esetben az a jogi tétel, hogy a posta a sérülésért kártérítéssel tartozik és az a kifogás — amely tehát bizonyítandó —, hogy a kár a tárgy természetéből származott. Ugyanezt az elvet vallja Aschenborn: Das Gesetz über das Postwesen des deutschen Reiches... című műve 162. oldalán. Az osztrák felfogás ezzel ellentétes. A Postordnung 214. §-a szerint: „ha a kárt esetleg a tárgy természetes tulajdonsága, vagy a csomagolás, illetve lezárás hiányossága okozhatta, akkor az a vélemény, hogy a kár ezek folytán állott elő.” Ezt a „véleményt” a magyar üzletszabályzatban is fel lehetne venni, noha kérdés maradna, hogy ez a felfogás jogilag megáll-e és azt a bíróság elfogadná-e.

A fentiekben ismertetett javaslatommal szemben felmerülhetne az a gondolat is, hogy ez az intézkedés nem szükséges, mert a minisztériumnak, mint a kártérítési ügyben eljáró végső közigazgatási helynek módjában áll diszkrecionális jogánál fogva méltányos esetekben kártérítést gyakorolni. Itt azonban nemcsak méltányosságról, vagy méltánytalanságról, hanem olyan esetről van szó, amely az anyagi igazsággal és az általános jogérzettel ellenkezik. De egyébként is, mire az ügy a minisztériumba kerül, a félnek a nagy és vissza nem téríthető fellebbezési bélyegilletéket már le kellett rónia. Az ilyen szigorú határozatok különben igen alkalmasak arra, hogy a posta elleni hangulatot fokozzák a közönségben. Nem volna-e tehát helyesebb, ha a szabályt úgy módosítanák, hogy az már az elsőfokú hatóságnak megadná a lehetőséget arra, hogy ne legyen kénytelen jogérzetével ellenkező határozatot hozni? — Éppen úgy nem tudnám helyeselni azt a felvethető eszmét sem, hogy a jelenlegi szöveg érintetlen hagyása mellett, az igazgatóságokat utasítani kellene arra, hogy olyan esetekben, amikor a 137. §. 10. pontjának alkalmazása véleményük szerint méltánytalan lenne, érdemleges határozat előtt a minisztérium véleményét kérjék ki. Ha egyszer belátjuk azt, hogy valamely jogszabály helytelen, ne azt keressük, hogy annak változatlanul való hagyása mellett minő módon lehetne a méltánytalanságot kikerülni, hanem — töröljük el a méltányossággal és az anyagi igazsággal ellenkező jogszabályt. Nem hiszem egyébként, hogy ennek az intézkedésnek pénzügyileg súlyosabb kihatása lenne.

Végül nem szabad figyelmen kívül hagyni azt sem, hogy a kártérítési szabályok rendezésénél felette óvatosaknak kell lennünk. Ezek az ügyek ugyanis magánjogi ügyek, amelyeket a közigazgatás csak ideiglenesen bírál el, mert a végső szót — esetleg — a bíróság mondja ki. —

Az általános jogelvekkel, az anyagi igazsággal ellenkező szabályt tehát inkább mi változtassuk meg, semhogy azt a bíróság legyen kénytelen figyelmen kívül hagyni.

Az eddig tárgyalt kérdésnél sokkal nehezebben dönthető el a második eset, t. i. a posta felelőssége a csomagok késedelmes kezeléséből származó károkért.

A mai magyar jogállapot — a P. Ü. Sz. 137. §. 8. pontja szerint — világos és tegyük hozzá mindjárt, sokszor méltánytalan: a posta nem ad kártérítést „késedelemért, téves vagy késedelmes postai kezelésből . . . keletkezett károkért”. Szembeötlő gyakorlati példával akarom igazolni először is azt az állításomat, hogy ez a szövegezés a gyakorlatban méltánytalan lehet. Tegyük fel például azt az esetet, hogy egy nagykereskedő tavaszi idényre szánt divatcikket ad postára egy másik kereskedő részére és noha kérte a kézbesíthetlenség esetére az azonnal való visszaküldést is, a postahivatal a kézbesíthetlenség csomagot hosszú ideig heverteti. A kártérítést kérő feladót a P. Ü. Sz. fentidézett §-a szerint kénytelenek vagyunk elutasítani azzal, hogy a posta a késedelmes kezelés következményeiért nem felelős. Hogy ez méltánytalan, azt mindenkinek éreznie kell. Mi volna tehát a teendő? Kimondjuk-e azt az — elismerem — veszélyes elvet, hogy a posta a postaszolgálatban elkövetett nagyfokú mulasztásokból és vétkes cselekményekből származó késedelem folytán előálló kárért felelős?

Nézzük meg először e kérdésben is, hogyan áll a nemzetközi jogállapot. Itt, mint látni fogjuk, éppen a tárgy nehézsége miatt nincs még teljesen kifejeződött jogi álláspont. Nem lesz tán érdektelen, ha e kérdés történelmi fejlődését kissé részletesebben tárgyalom.

A csomagegyezmény első, 1880-ból való ú. n. párisi szövegezése csak a sérülésből (avarie) keletkezett kárt ismerte. Luxemburg kísérlete meg a liszaboni kongresszuson (1885), hogy a belső romlás (détérioration) folytán keletkezett kárt is szóvá tegye, felemlítve azt, hogy az elsősorban a késedelmes kezelésből származik. Az ez irányú javaslatát azonban nem fogadták el, mert úgy ezen a kongresszuson, mint a későbbi római kongresszuson, ahol ezt a kérdést tárgyalták, a détérioration fogalmát az avarie = sérülés, azaz külső körülmények folytán előállott értékcsökkenés fogalma alá vonták és megelégedtek azzal, hogy a szerződésre mutattak, amely az avarie esetén kártérítést ad. Hogy a késedelem nem idézhet elő avarie-t = sérülést, nem vették figyelembe. A madridi kongresszuson e kérdést már érdemlegesebben tárgyalták. (L. Documents de Madrid 2. kötet 497., 551., 589., 819. és 824. oldalait). Németország, Svájc és Luxemburg terjesztett elő ilyen tárgyú javaslatot. A bizottsági tárgyaláson azonban Svájc és Luxemburg javaslataikat visszavonták, a német javaslatot pedig a bizottság olyan értelmű kiegészítéssel látta el, hogy az tulajdonképpen tárgytalan lett. A bizottságban elfogadott szöveg szerint ugyanis a posta akkor felelős, „si le retard a manifestement occasionné l'avarie du contenu”, azaz ha a tartalom sérülését nyilvánvalóan a késedelem okozta. Mint látjuk a détérioration helyett ismét az avarie szót használták, ami azt eredményezte volna, hogy késedelemből kifolyóan kártérítésről a gyakorlatban úgy sem lehetett volna szó. A kongresszus teljes ülésén a javaslatban levő ellentmondásra Olaszország rá is mutatott és a javaslatot el is vetették. Csak Franciaországnak sikerült elérnie azt, hogy a kongresszus, bár nem szer-

zódésbe iktatva, kimondta: „une indemnité doit être payée lorsqu'un colis a été avarié par suite de retard” (= kártérítést kell fizetni, ha a csomag a késedelem folytán megsérült.) Amint láttuk, a döntő „détérioration” szó még e szerződésen kívüli határozatba sem tudott belejutni. — Az 1924-iki stockholmi kongresszus a kérdéssel ismét igen behatóan foglalkozott. (L. Documents de Stockholm 2. kötet 475., 560. és 812. oldalait). Belgium adott be egy világos és szabatos szövegezésű javaslatot, amely kifejezetten a belső romlás (détérioration) esetére kimondta a posta kártérítési kötelezettségét, feltéve, hogy a romlás a posta szolgálati hibájából előállott késedelem következménye. A bizottsági ülésen Svájc és Franciaország a belga javaslatot támogatta, míg Olaszország erősen síkraszállt ellene. A szavazásnál a bizottság 20 szavazattal 8 ellenében elfogadta a belga javaslatot. Amikor azonban a bizottság a csomagegyezmény zárójegyzőkönyvét tárgyalta, Olaszország újból előhozta a kérdést és kérte, hogy a zárójegyzőkönyvbe vegyék be Olaszország tiltakozását e cikk ellen, illetve azt, hogy Olaszország belföldi törvényei folytán e határozatot nem hajthatja végre. A bizottság elnöke kifejezte ugyan sajnálkozását a miatt, hogy ilyen fentartást kell a jegyzőkönyvbe venni, mégis Olaszország kérelmére az olasz rezervációt elfogadták. A kongresszus teljes ülésén azonban Olaszország, noha saját érdekei már fedezve voltak, újból síkraszállt a bizottság által elfogadott belga javaslat ellen és nemcsak annak elutasítását kérte, hanem azt is, hogy a csomagegyezményben vegyék fel a következő határozatot: „a posta a csomagok szállításában, vagy kézbesítésében beálló késedelem miatt nem vállal felelősséget”. Egyidejűleg számos igazgatás kérte, hogy az olaszhoz hasonlóan az ő tiltakozásukat is vegyék be a zárójegyzőkönyvbe. Nyilvánvaló volt, hogy a javaslat sorsa ezáltal meg volt pecsételve, mert olyan sok volt a rezerváció, hogy, mint Németország képviselője kifejezte, az elv kodifikálása céltalan lett volna. Hogy a nézetek összeegyeztethetők legyenek, Olaszország később az utóbb említett javaslatát visszavonta, azzal, hogy térjenek ismét vissza a Madridban elfogadott elvhez: szerződésenkívüli kötelezettség kimondása a késedelemből előálló *avarie* esetére. A Franciaország vezetése alatt álló ellenpárt ehhez hozzájárult ugyan, de a madridi határozatnak új szövegezését javasolta, amelyben azonban már nem az *avarie*, hanem a *détérioration* szót vették fel. Ez ellen ezúttal Olaszország sem szólalt fel, úgyhogy a kongresszus teljes ülése az elvet a következő szövegezéssel mondta ki: „Ha kizáróan postaszolgálati hiba folytán a csomag szállításában, vagy a címzettnek való kézbesítésében késedelem áll elő, a postaigazgatások az egyezmény 36. cikkének 1. §-a keretén belül felelősek, amennyiben a késedelem folytán a csomag tartalma egészben, vagy részben, de véglegesen *megromlott*.” („En cas de retard provenant exclusivement d'une faute du service postal, soit dans le transport, soit dans la remise du colis au destinataire, il est entendu que les Administrations ne sont responsables, dans la mesure du § 1 de l'article 36, que si le retard a eu pour conséquence de détériorer complètement ou partiellement et pour toujours le contenu des colis.”) A határozat, mint említettem, nem került ugyan az egyezmény szövegébe, de a kongresszus elnöke enuniciálta, hogy annak alkalmazása az egyesületi igazgatások erkölcsi kötelessége.

A sokat vitatott kérdés tehát jelenleg, ha nem is a jogi, de az erkölcsi kötelezettség szerint elintézést nyert. — A magyar igazgatás is, ha nem

is jogilag, de legalább erkölcsileg kötelezve van a nemzetközi forgalomban a kártérítésre. Kétségtelen egyébként, hogy e kérdés a londoni kongresszuson ismét erős vitára fog okot adni és valószínűnek látszik, hogy a jelenlegi erkölcsi kötelezettséget előbb-utóbb kodifikálni fogják, azaz jogi erővel ruházzák fel.

A német jogállapot már 1871. óta fedi ezt a nemzetközi, egyelőre erkölcsi kötelezettséget. A német postatörvény 6. §. 2. bekezdése szerint: „értéknyilváníttással ellátott, vagy el nem látott csomagnak, vagy értéklevélnek (tehát a német jog még az értéklevelet is bevonja!) késedelmes szállítása, vagy kézbesítése következtében előálló kárért a posta akkor felel, ha a tárgy a késedelmes szállítás, vagy kézbesítés folytán megromlott, vagy annak értéke egészben vagy részben, de teljesen megsemmisült”. Az osztrák jog (Postordnung 213. §.) a magyar állásponttal egyezően kimondja, hogy a posta nem felelős az indító, továbbító és kézbesítő szolgálatban előforduló késedelemért.

Mi történjék tehát a magyar postajoggal? Maradjunk a rideg elzárkozásnál, vagy legyünk annyira szabadelvűek, mint a német, sőt előbb-utóbb a nemzetközi jog? Ha Londonban kodifikálni fogják a stockholmi „erkölcsi kötelezettséget” kétségtelen, hogy mi is kénytelenek leszünk azt a P. Ü. Sz.-ba beiktatni, mert nem adhatunk a magyar feladóknak kisebb terjedelmű jogot, mint a külföldieknek. De addig is milyen álláspont volna a helyes?

A posta a csomagszolgálatában az államnak — legalább is jórészen — üzleti vállalkozása, amelynek a mindinkább erősebb üzleti versennyel meg kell küzdenie. Mint ilyennek nem lehet egyszerűen a non possumus rideg álláspontjára helyezkedni a mai modern kor igényeivel szemben. Ez pedig a gyors, a menetrendekkel és a postajáratokkal számoló kereskedelmi világban megkívánja azt, hogy a postának legalább is durva késedelméből, vagy hibájából eredő kárát, ne a csomag tulajdonosa legyen kénytelen viselni. Ha tehát egyelőre, a londoni kongresszus döntéséig nem is változtatnánk meg a P. Ü. Sz. szóban levő rendelkezéseit, legalább is a közigazgatási eljárás végső fokán ezt a nemzetközileg már erkölcsi erővel bíró kötelezettséget méltányos esetekben a belföldön is alkalmazni kellene. Sőt — abból a célból, hogy méltányos esetekben a feladót a fellebbezési bélyegilletéktől megkíméljük — az igazgatóságokat utasítani lehetne, hogy ilyen esetekben döntés előtt a vezérigazgatóság véleményét kérjék ki.

Befejezésül rá óhajtok mutatni arra, hogy az utóbb tárgyalt jogeset néha érintkezik egy a P. Ü. Sz.-nek ugyancsak a fentidézett 137. §. 10. pontjában tárgyalt másik jogesettel, t. i. a romló tartalmú csomagokért való felelősséggel. Ezekre vonatkozóan úgy, mint a folyékony és törékeny tárgyakat illetően a magyar postajog álláspontja világos és szigorú: „romló tárgyakért a posta nem felelős”. A nemzetközi jogban romló csomagokról, mint ilyenekről nincsen szó és a romló tartalmú csomagokért való felelősség az alá a fentidézett rendelkezés alá vonható, hogy az igazgatások minden felelősség alól mentesek, ha a kár a tárgy természetéből származott.

A két jogesetnek az érintkezése úgy állhat elő, hogy a romló tartalmú csomag sokszor éppen a posta vétkes mulasztása miatt előállott késedelem miatt romlik meg. — Például, ha valaki sajtót, tehát romló tárgyat küld postacsomagban és a csomag valamely postaalkalmazott

nagyfokú mulasztása foytán igen hosszú ideig a postán hever és ennek következtében tartalma tönkremegy, lehet-e hivatkozni arra, hogy a csomag tartalma romló? Ezeknek az ügyeknek elbírálása igen nehéz és kétségtelen, hogy csak a határozatot hozó tisztviselők közigazgatási és jogi érzéke az, amely ezt a rendelettel előre meg nem állapítható választ meg tudja húzni.

A berlini közigazgatási akadémia (Verwaltungs—Akademie) és az általa rendezett 8-ik tudományos posta és távirda hét

A jogász szakosztályban ismertette:

Dr. RÁCZ ALFONZ postatanácsos.

A berlini közigazgatási akadémia által a múlt hóban rendezett 8. tudományos posta- és távirda-héttel kapcsolatban, amelyen a m. kir. posta képviselőjében szerencsém volt részt vehetni, foglalkozni szeretnék magával az akadémiával, ismertetvén annak keletkezését, szervezetét s a feladatokat, amelyeket megoldani hivatva van.

A vesztett háború s az azt követő forradalom új Németországot teremtett. A monarchiát köztársaság váltotta fel s az előbbinek összeomlásával összeomlott a híd is, amely a német államhivatalnoki kart az állammal összekapcsolta. Köcsönös bizamatlansággal eltelve álltak szemben egymással az új állam s a régi hivatalnok. Az új állam a monarchiával oly szorosán egybekapcsolt hivatalnoki karban az új rendre veszélyes elemet látott, míg a hivatalnokok szemében az új állam legszentebb ideáljainak megsemmisítőjeként tűnt fel. Ellenszenvet érez s kétkedve kérdi „állásom becsülete a Standesehre nem tiltja-e, hogy az új államhatalmat szolgáljam?”

Már-már a szakadás veszélye fenyegetett, erre azonban még sem került sor. A kényszerűség és jobb belátás győztek. Az egyik oldalon belátták, hogy egy állam oly komplikált mechanizmussal, mint Németország, létében van veszélyeztetve, ha a hivatalnokok felmondják a szolgálatot. „Man kann einen Beamtenstaat in 24 Stunden wohl republikanisieren, aber nicht amerikanisieren.“ (Egy hivatalnokállam 24 óra alatt ugyan köztársaságosítható, de nem amerikanizálható) mondja egyik beszédében Schiffer, a volt birodalmi postaminiszter. Viszont a hivatalnokokban a kötelességérzet és a haza iránti szeretet felülkerekedett az államformához való ragaszkodáson. A weimari alkotmány szentesítette az egyesülést. A hívatásos hivatalnok intézményt (Berufsbeamtentum) elismerték s az államhivatalnok szerzett jogainak sérthetetlenségét biztosították.

Megmaradt tehát a büszke múltú régi német hivatalnoki kar, amelynek kiváló tulajdonságai, mint a feltétlen megbízhatóság, kötelességérzet és megvesztegethetetlenség, úgyszólván világszerte ismeretesek voltak.

Amikor ez a hivatalnoki kar a nehéz idők okozta lelki harcok után végre megnyugodhatott, a fejlődéssel kapcsolatban előtérbe lépett az önképzés gondolata. A hivatalnokok maguk észrevették, hogy a megváltozott

viszonyok s az azokhoz való alkalmazkodás ismereteiknek újabb irányú kibővítését kívánja meg. Megindult tehát a mozgalom az önképzés megvalósítására. Elhatározták, hogy saját erejükből, saját költségükön oly intézményeket teremtenek, melyek célja a szakismeretek bővítése, illetőleg tökéletesítése a gyakorlati élet követelményeinek megfelelően, s ezenkívül az általános jogi és közgazdasági ismeretek kimélyítése, hogy ezáltal az államnak minél nagyobb szolgálatára lehessenek.

Igy született meg a berlini közigazgatási akadémia (Verwaltungs-Akademie), amelynek előharcosa az akadémia jelenlegi igazgatója, Pietsch Walter kormánytanácsos a birodalmi közlekedésügyi minisztériumban, aki elsőnek képviselte a gondolatot, hogy ilyen intézmény csak úgy felelhet meg igazán a hivatalnoki kar kívánalmainak, ha azt a hivatalnokok önkormányzata alapján az állami-, városi- és községi hatóságok közreműködése mellett teremtik meg. Hosszas tárgyalások után el is határozták, hogy az új intézmény nem mint valamely fennálló berlini intézethez tartozó, hanem mint önálló intézet fog működni szoros viszonyban a berlini egyetemmel, ahol az akadémia előadásait tartják. Az 1919. évi március hó 22-én volt a berlini közigazgatási akadémia alakuló gyűlése a birodalmi belügyminisztériumban. Egy néhány héttel azután, április 17-én pedig egy bizottsági ülésen az akadémia működésére nézve a következő irányelveket állították fel:

Az akadémia célja a berlini és környékbeli hivatalnokok szakbeli és általános továbbképzése. Nevezetesen:

1. Olyan hivatalnokokat, akiknek nincs főiskolai képzettségük, de megfelelő szakismeretekkel rendelkeznek, alapos továbbképzésben részesíteni, hogy ezáltal képesek legyenek az új idők fokozottabb követelményeinek megfelelni, nagyobb feladatokat önállóan megoldani s főképen hivatalt önállóan vezetni.

2. Főiskolai képzettséggel bíró hivatalnokoknak alkalmat nyújtani, hogy szakismereteiket kimélyíthessék.

3. A hivatalnokokat általános, még pedig közgazdasági, socialpolitikai és közjogi ismeretek terén kiképezni, illetőleg ezen ismereteiket kibővíteni.

A közigazgatási akadémia, ez a hivatalnok-főiskola nem akar konkurrens lenni sem az egyetemnek, sem pedig más főiskolának, sőt azok közreműködése és támogatása mellett kívánja céljait megvalósítani. Közte és az egyetem vagy más főiskolák között lényeges különbség van s ez az, hogy míg az egyetemek fiatal embereknek, akik még azelőtt állanak, hogy a gyakorlati életbe kilépve valamely hivatásban működjenek, a szükséges ismerteket adják meg, addig a közigazgatási akadémia már valamely hivatásban működő, javakorban levő férfiakat kíván továbbképezni. Éppen ezért arra törekszik, hogy a teoriát a gyakorlattal kapcsolja össze, sőt inkább a gyakorlati kiképzésre fekteti a fősúlyt.

Az akadémia szervezete: Áll egy elnökből (jelenleg a volt birodalmi postaminiszter az elnök), két tanulmányi vezetőből, akiknek egyike a berlini egyetem tanára, tulajdonképpen összekötő kapocs az egyetem és az akadémia között, egy igazgatóból, a hivatalnok szövetségek egy képviselőjéből és végül a szakosztályokból és azok vezetőiből.

Szakosztály van külön a belügyi, azaz a szűkebb értelemben vett közigazgatási (Communalwissenschaften), külön a socialpolitikai, posta és

távirda, vasutügyi, pénzügyi és adó, jogi, bank és végül a nemzetközi ismeretek részére.

A tanári kar részben a berlini egyetem tanáraiból, részben pedig az egyes szakokban működő magas állású vezető hivatalnokokból áll.

A hallgatóság rendes és rendkívüli hallgatókból az ú. n. Gasthörererekből áll. A rendes hallgatók ismét csoportra oszlanak. Az egyik csoport azokból áll, akik általányösszeget fizetnek, mely heti 12 óra vagy 8 óra hallgatásra jogosít, a másik pedig azokból áll, akik minden semesteróra hallgatásáért különdíjat fizetnek.

Rendes hallgató csak hivatalnok lehet, akinek oly általános képzettsége és megfelelő szakismeretei vannak, hogy az előadásokat követni tudja. A felvétel felett az igazgatóság dönt. Rendkívül hallgatók, az ú. n. Gasthörererek a hivatalnokokon kívül szabad pályán működő egyének és egyéb alkalmazottak lehetnek.

Minden hallgatónak általános ismeretek címén közigazdasági és jogi előadásokat kell hallgatnia s azonkívül a szakjára vonatkozó előadásokat. Minden szakban 6 semester a tanulmányok időtartama, melynek befejeztével az akadémia igazolványt vagy pedig akadémiai bizonyítványt ad. Az akadémia elvégzése, a kapott igazolvány vagy bizonyítvány azonban ezidőszerint nem képesít semmiféle állásra, nem pótol végzettséget s nem jelent igényt valamely magasabb állásra.

Előnye azonban az előmenetelnél mégis csak jelent valamit. A legtöbb központi hatóság már elrendelte, hogy ezek az igazolványok vagy bizonyítványok a személyi okmányokhoz csatolandók, hogy a kinevezéseknél figyelembe lehessen venni. Kivételek a városi és községi (Communalbeamten) hivatalnokok, akik a berlini közigazgatási akadémián a 6 semester hallgatása után oklevélvizsgát, u. n. Diplomprüfungot tehetnek, amelynek sikere esetén az akadémiától oklevelet kapnak. Ez az első vizsga, amelyet ily hivatalnok-főiskolánál bevezettek, s ez is csak a berlini közig. akadémián tehető.

Az előadásokat a berlini egyetem tantermeiben tartják és pedig a délutáni órákban, hogy a hivatalnokok azokat hivatali elfoglaltságuk után akadálytalanul hallgathassák.

A közigazgatási akadémia előnyeit bizonyítja az a körülmény, hogy a berlini akadémia alapítása után a hivatalnoki kar Németország minden részében létesített ilyen akadémiát. Ma már Berlinen kívül Königsbergben, Kielben, Hannoverben, Münsterben, Düsseldorfban, Jénában, Lipcsében, Drezdában, Boroszlóban és Münchenben van közig. akadémia s több helyen közig. akadémiai kurzusok.

Ezek az akadémiák, illetőleg hivatalnok-főiskolák, a berlini közigazgatási akadémiával az élükön, közös munkára egyesültek s megalakították 1921. június 18-án Berlin székhellyel a munkaközösséget „Arbeitsgemeinschaft deutscher Beamtenhochschulen” címen.

A munkaközösségnek azonban nem az a célja, hogy az intézményt centralizálják, hogy a vidéki akadémiákat a berlini fiókintézményének tekintsék, hanem az, hogy a helyi viszonyoknak megfelelő szabad fejlődés alapján a hivatalnokok kiképzése egységes irányelvek szerint történjék a közös szent cél érdekében s ez a *haza feltámasztása, hivatalnoki karának fenntartása és erősítése.*

Ennek a célnak szolgálatában állnak az ú. n. szünidei kurzusok és tudományos hetek is.

A berlini közigazgatási akadémia ugyanis azok számára, akiknek állomáshelyükön nincs alkalmuk akadémiai továbbképzésre, szünidei kurzusokat és szakonként tudományos heteket tart.

Mielőtt az idei őszi posta és távirda tudományos héttel foglalkoznék, egynéhány szóval ismertetni kívánom ezeket a tudományos heteket általában.

A tudományos hetek az egyetemen tartott előadásokból és ezekhez csatlakozó *bemutató látogatásokból, az ú. n. Führungokból állanak.*

Az előadásokon a közigazgatási akadémia áttekintést kíván adni az illető közigazgatási ágat érintő legaktuálisabb kérdések, törvényes és közigazgatási intézkedések felett, hogy ezáltal a hallgatóság megismerkedjék a még megoldandó problémák lényegével és céljával s maga is hozzájáruljon ahhoz, hogy a közigazgatásban a fokozott gazdaságosság elve érvényesüljön. A bemutató látogatásoknak, az ú. n. Führungoknak pedig az a célja, hogy az előadásoknak szemléltető kiegészítője legyen, a teória mellett gyakorlati ismeretszerzést is lehetővé tegyen s ezáltal hivatásban serkentőül szolgáljon.

Tudományos heteket úgy szólván minden szak részére tartanak, vagyis külön a községi és városi tisztviselők részére a *Communalsocialwissenschaftliche Woche-t*, a rendőrtisztviselők részére a *Polizeiwissenschaftliche Woche-t*, a vasuti tisztviselők részére az *Eisenbahnwissenschaftliche Woche-t* stb. A posta- és távirda tisztviselők részére pedig a *Post- und Telegraphenwissenschaftliche Woche-t*.

A bemutató látogatásokon is az egyes szakoknak megfelelő intézményeket mutatnak be, így pl. a városi és községi tisztviselők részére tartott héten a központi vásárcsarnokot, a charlottenburgi kórházat, egy gyermekotthont, egy sörgyárat, stb., a rendőrtisztviselők részére tartott héten a filmvizsgálóhivatalt, a bűnügyi muzeumot, az Eiche-i magasabb rendőriskolát stb., a vasuti tisztviselők részére tartott héten a közlekedésügyi muzeumot, a Siemens-műveket, egy automobilgyárat, valamelyik nagy pályaudvart, a tempelhofi vasutművet, a középeurópai menetjegyirodát, egy lokomotivgyárat stb., a postatisztviselők részére tartott héten pedig valamelyik központi postahivatalt, pl. Berlin 77. sz. csomagirányító postahivatalt, a berlini interurbán távbeszélő-központot, a naueni vagy königswusterhauseni szikratávíróállomást, az államnyomdát, a Mosse-féle nyomdai vállalatot, a tegeli Borsig-műveket, ahol lokomotívokat és villamos műveket készítenek, a postamuzeumot, stb.

A tudományos postahét résztvevői elsősorban német postatisztviselők, akik önkéntes jelentkezés alapján jönnek össze a birodalom minden részéből. Állandóan 300—400 személy között mozog a résztvevők száma. Ha figyelembe vesszük, hogy a postaigazgatás csak utazási költségeiket téríti meg, úgy ez a szám a legjobban mutatja a nagy érdeklődést. A németeken kívül állandóan külföldi kiküldötteket is láthatunk. Meg kell jegyezni, hogy a külföldi résztvevők a nagy tömegből ki vannak véve s részükre külön program alapján mutatják be a nevezetességeket. Ez alkalommal is így történt. A 14 külföldi a 360 német tisztviselőtől teljesen elkülönítve, külön vezetésben (Führungokban) részesült, amelyek alatt a birodalmi postaminisztérium, illetőleg annak páratlan szolgálatkészség-

gel rendelkezésre álló kiküldöttei mindent elkövettek, hogy a külföldiek a csaknem 4 és fél millió lakost számláló hatalmas gyáriparral és nagy külföldi exporttal rendelkező Berlinnek postai és egyéb ipari berendezéseibe alapos betekintést nyerjenek.

Bármely külföldinek külön kívánságát honorálták s ha kellett, egy személynek is bemutatták azt a postahivatalt vagy ipari vállalatot, amelyet éppen látni akart.

A nagy postahivatalok közül, amelyeket megtekinthettem, ki kell emelnem a Berlin 77. számú pályaudvari csomagpostahivatalt, vagy amint ők nevezik, Postbahnhof-ot. Berlinben összesen 5 ilyen postahivatal van. Ezek között Berlin 77, amely a potsdami és az anhalti pályaudvarokat látja el, a legnagyobb. Mily nagyforgalmú postahivatal ez, arról fogalmat alkothatunk, ha megemlítem, hogy a Berlinben naponta átlag feladásra kerülő 140.000 drb csomag 50 százaléka itt kerül továbbításra. Ha ehhez a számhoz hozzáadjuk még az átmenő csomagokat is, úgy itt naponta átlag 100.000 darab csomagot továbbítanak. Ebből a számból 12.000 drb itt kerül feladásra. Ezek a csomagok oly feladóktól erednek, akik maguk szerelik fel a csomagokat, amelyeket a posta gyűjtőjáráttal vitet el. Azonkívül kb 80.000 db. csomag érkezik, amelyeket innen kézbesítenek. A napi forgalom 75 százaléka az esti, illetőleg az éjjeli órákra esik, amely idő alatt a Berlinben aznap feladott összes csomagokat továbbítani kell. Személyzetének száma 750 tisztviselő, 40 munkás, 120 kisegítő és 260 órabéres, ú. n. Stundenhelfer, akiket a legforgalmasabb időben 6, illetőleg 4 órahosszat tartó munkára fogadnak fel. Ezek napi 6 óráért 5—6, napi 4 óráért pedig 2—3 német birodalmi márkát kapnak, ami hetenkint a hivatalnál 19.000 német birodalmi márkát tesz ki.

A hivatal megtekintésekor megemlítettem, hogy véleményem szerint az ilyen napi néhány órára felfogadott kisegítő munkaerőknek alkalmazása nem nagyon kívánatos, mert hisz a legnagyobb ellenőrzés mellett is ezek inkább követnek el lopásokat és kifosztásokat, mint az állandó állami alkalmazottak. A hivatal vezetője teljesen oszította nézetemet s azt mondta, hogy tisztán a kényszerűség az oka ezek alkalmazásának. Takarékosági szempontból másként a kérdést megoldani nem tudták. Egyébként ez a rendszer legfeljebb még csak 1 évig fog tartani, amikor is a kisegítők munkáját gépek fogják helyettesíteni. A csomagok továbbítása jelenleg úgy történik, hogy a továbbítandó csomagokat, amelyeket nagy teherautókon a felvevőhivataloktól, a csomagokat nagy mennyiségben feladó cégektől és villamosvasuti kocsikon a pályaudvarokról hoznak, 4 munkahelyen rakják le. Minden ilyen munkahelyen 2 kitűnő földrajzismerettel rendelkező altiszt (Unterbeamte) egyebet nem tesz, mint az erről a pályaudvarról kiinduló 3 főiránynak és pedig a Berlin—Drezda—Lipce—Hof—München, Berlin—Eisenach—Frankfurt—Basel és a Magdeburg—Köln főirányoknak, illetőleg továbbítási területeknek megfelelően 1., 2. vagy 3. számot ír a csomagokra. Ezekről a csomagokat elosztó altisztoktól a legpontosabb munkát követelik meg. Németország közlekedési földrajzát jól kell ismerniök. Mielőtt idekerülnének, minden főiránynak megfelelő külön tanfolyamon képezik ki őket, amely tanfolyamok befejeztével szóbeli és írásbeli vizsgát tesznek s azonkívül, amikor már a munkahelyeken működnek, még havonként is vizsgáznak. Ez utóbbi vizsga abból áll, hogy 150 megcímezett levelezőlapot kell beosztaniok.

A már megszámozott csomagokat a kisegítő munkások a számoknak megfelelő kis kocsikba rakják, amelyeket külön vontatókocsik visznek a főirányoknak megfelelő elosztóhelyre. A kisegítő munkásoknak ezt a munkáját fogják kiküszöbölni azáltal, hogy a három iránynak megfelelően számozott csomagokat a számozóktól géperővel, valószínűleg állandóan mozgó szállítószalagokon fogják az elosztóhelyre juttatni. A kisegítők szigorú felügyelete sem hiányzik. Nemcsak látható ellenőrök figyelik a karjukon munkahelyek szerint megszámozott karszalagot viselő munkásokat, hanem elbujtatott örök, mondhatnám postásdetektívek is szemmel tartják őket. Az egyébként kétesértékű anonym-levelek sem ismeretlenek. Ezek egyrésze a munkásoktól ered, akik így igyekeznek maguk közül a megbízhatatlan elemeket kiszorítani. A tapasztalat szerint azonban az anonym-levelek nagyobb része gyengéd női kezek írásával érkezik. A levélírók rendszeren volt barátjukon kívánnak így bosszút állani.

A hivatal technikai berendezései. A csomagokat a munkahelyektől a mozgópostakocsikhoz villamos motorral vontatott kis csomagszállító-kocsikon továbbítják. Egy vontató 6—8 ilyen kis kocsit bír el, ami kb. 10—12 ember megtakarítást jelent. Berlin 28 elővárosába szóló csomagok gyorsabb elosztására szolgál a 28 méter hosszú vándoraszta, rajta egy folyton mozgó szállítószalaggal. A kis csomagokat, amelyeket zsákokban továbbítanak, csúsztatókon juttatják a zsákolóhelyhez. Innen pedig a kész csomagzsákokat elektromos drótkötélpálya szállítja a mozgópostakocsikhoz, illetőleg a rendeltetési helyig lezártan futó ú. n. Sackwagen-ekhez. A pályaudvarok közti forgalmat a rendes városi villamos vasut sínhálózatán közlekedő sárgaszínű Reichspost filírású villamos kocsik bonyolítják le. Ha megemlítem még a hatalmas felvonókat, s a mozgópostakocsik rendezését végző villamos tolatókat, úgy fogalmunk lehet arról, hogy miként van e hivatal mechanizálva.

Áttérek már most a postahétnek az egyetemen tartott előadásaira. Az előadássorozatot a birodalmi postaminiszter nyitotta meg lelkesítő megnyitó beszédével, amelyben azt hangoztatta, hogy a német postánál, ennél az egész világot behálózó hirközvetítő intézménynél soha sincs nyugalom. Mindig új, gyakran nehéz problémák vetődnek fel, amelyek gyors és alapos megoldást kívánnak. A német posta éppen most közép pontjában van a nagy reformmunkálatoknak, amelyek célja a közigazgatás és forgalom modernizálása, a munkateljesítmény minőségének és mennyiségének emelése. Ennek a célnak elérésére a postatisztviselők lelkes, odaadó és értelmes munkájára van szükség. Kéri tehát, hogy ezt szem előtt tartva, egyesült erővel mindenki a legjobbat adja az ügyért, amelyet szolgál. „Jeder gebe sein Ganzes für die Sache, der er dient, auf der Stelle, an die er gesetzt ist.“

Az előadásokat tárgyuk szerint két nagy csoportra oszthatom, u. m. közgazdasági témákra és tisztán a posta, távirda, távbeszélő és rádió körébe tartozó szakelőadásokra. Az első csoportba tartoznak „a közgazdasági életben tapasztalható átalakulások s azoknak a postára és távirdára való hatása”, „a világgazdaság és világforgalom fejlődési iránya” és „a német közgazdaság koncentrációs irányai” címen tartott előadások. A második csoportba pedig a német posta közlekedési politikájáról, tarifapolitikájának alapelveiről, a távbeszélő forgalom jövőbeni feladatairól, a szórakoztató rádióról, a postai bűnügyről, az átmenő forgalomról s végül

a forgalom fejlesztésére irányuló propagandáról tartott előadások. Csupa érdekes téma, amelyek mindegyikével tanulságos volna külön-külön foglalkozni, de ez természetesen egy előadás kereteit meghaladja. A sok közül kiragadom tehát dr. Andersch birodalmi postaminiszteri igazgatónak a német posta tarifapolitikájának alapelveiről tartott előadását, amely ugy tudom nyomtatásban nem jelenik meg. Dr. Andersch előadását a német posta jellegének kidomborításával vezette be. A német posta — ugymond — 1924. április 1. óta az államnak önálló gazdasági vállalata, melynek tisztán a saját bevételeiből kell magát fenntartania. Bevételi forrását biztosítja monopol jellege. Azonban a szó legtágabb értelmében kulturintézmény is s éppen ezért a jövedelem szerzésnél nem vezethetik kizárólag fiskális szempontok. Annyi bevétele legyen, hogy önmagát fenntarthassa s azonkívül valami kevés nyeresége is maradjon, amelynek egyrésze az intézmény javítására fordítandó, a másik része pedig az államkincstárba beszolgáltatandó. Ez legyen az általános elv. Feleslegek gyűjtésére nem szabad törekedni. Majd arról beszélt, hogy a tarifaemelésnél és leszállításnál a legnagyobb elővigyázattal kell eljárni, mert hisz mindenütt pfennigekről van szó, amelyekből azonban egy költségvetési év leforgása alatt óriási összegek gyűlnek össze. A csak 1 pfenniges tarifaemelésből vagy leszállításból származó végeredményben hatalmas összeg felesleges bevételi többletet vagy igen fájdalmas költségvetési hiányt eredményezhet. Példaként felhozta, hogy egynéhány évvel ezelőtt a posta a tarifát leszállította abban a reményben, hogy a magángazdaság az árleszállítás terén követni fogja a postát. Ez azonban nem történt meg s így a posta 120 millió Reichsmarkot hiába dobott ki. A tarifaemelésnél mindig azt kell kérdezni, elbirja-e az emelést a magángazdaság avagy nem lehetne a kívánt jövedelmet tarifaemelés helyett más módon biztosítani. Ezután rátért a legutóbbi tarifaemelésre és a következőket jelentette ki: „Erre a tarifaemelésre azért volt szükség, hogy fedezetet teremtsenek a postatisztviselők fizetésének javítására, amelyet a már 3 év óta tartó drágaság elodázhatalanná tett.

A tarifa emelés azonban nem lehet oka újabb áremelkedésnek, mert abból oly csekély összeg jut egy árucikre, hogy az számba sem jöhet. Tényleg konstatálható, hogy a tarifaemelés áremelkedést nem idézett elő.

A fizetésemelés ellenszolgáltatásaként a német posta igazgatótanácsa, amely nem szívesen járult hozzá a tarifaemeléshez, 10 pontból álló irányelvet állapított meg a racionalizálásnak vagyis a posta összes üzemeiben a *takarékosság, az egyszerűsítés és gazdaságosság* elveinek energikus keresztúlvitelére.

Az igazgatótanács által megállapított 10 pont keretében a racionalizálás keresztúlvitelénél Andersch szerint a német posta a következő elveket tartja szem előtt:

1. Az igazgatótanács szerint a mezőgazdasági vidékeken (am platten Lande) az automatizálás nem okvetlenül szükséges. Eddig nagy beruházási költségekkel tényleg automatizáltak mezőgazdasági vidékeken is s az eredmény az volt, hogy a forgalom 50%-kal emelkedett. Tehát gazdaságilag — mondta Andersch — ez az automatizálás is indokolt volt.

2. Az építkezésnél a német posta még hátra van, pedig ez a távbeszélő kiterjesztése következtében nagyon is indokolt. Azonban nincs szükség díszes, hanem egyszerű, célszerű épületekre (Zweckbauten).

3. Tartalékanyagok, készletek felhalmozása kerülendő, inkább legyenek azok raktáron a szállítónál s csak akkor rendelendők meg, amikor

azokra szükség van. A régi készülékeket egyszerűbb országoknak kell eladni, mint Jugoszlávia, Afganisztán, Perzsia és Oroszország (ebben a sorrendben sorolta fel ezeket az országokat).

4. A szolgálati utasítások, szabályzatok ne vastag kötetek legyenek, hanem világosan megírt rövid vezérfonalak, amelyekben a tudnivalók pontokban vannak felsorolva és lehetőleg ábrákkal legyenek ellátva.

5. A posta autóforgalom a gazdaságosság szempontjából felülvizsgálandó.

Egyáltalában az üzemek gazdaságosságának megítéléséhez részletes statisztikai felvételekre van szükség. A statisztika igen fontos, értelemmel és szeretettel kell azt készíteni, a becslést és egyéni véleményt ki kell küszöbölni. Minden egyes német hivatalnoknak tudnia kell, mi célból készül az? A munka egyszerűsítése, olcsóbbá tétele és csökkentése érdekében. Kiemelte a birodalmi postaminisztérium gazdasági szakosztályának a Wirtschaftsabteilungnak fontosságát s hangsúlyozta, hogy minden postafőigazgatóságnál szükség van arra, hogy a gazdasági ügyek külön ügykört képezzenek.

6. A decentralizáció kérdése is szóba jött. A nagy gazdasági területre, amelyet a német postának ki kell szolgálni, s a német gazdasági élet nagy fejlettségére s komplikáltságára való tekintettel, a német posta a decentralizációnak a hive. Egyes munkaköröket a minisztérium hatásköréből a főpostaigazgatóságok s onnan a hivatalok hatáskörébe kell átruházni. A főpostaigazgatóságok csökkentését nem tartják kívánatosnak, mert ezáltal a politikai hatóságokkal való együttműködést zavarják meg, s a német birodalom alkatrészét képező egyes országok is ellene vannak. Ellenkezőleg új főpostaigazgatóságokat kellene felállítani, hogy ezáltal a forgalom egyszerűsítése minél nagyobb mértékben legyen keresztülvihető.

7. Az önköltség kiszámításánál fontos a munkateljesítmények mérése. Ez azonban az egyes alkalmazottaknál és üzletágaknál nehézkessé válhat. Helyette ajánlatosabb magának az üzemnek az egyes munkahelyeknek és berendezéseknek felülvizsgálása.

A gazdaságosság elvének titka egyébként ez a közmondás: „Den richtigen Mann an die richtige Stelle setzen”. Vagyis „a megfelelő embert a megfelelő helyre kell helyezni”.

8. Beszült az előadó a létszámcsökkentő bizottságról is, amelynek kiszállásakor minden hivatalban remegett a személyzet. Pedig ezektől nem kellett volna félni, mert hisz ők csak javaslatot tettek. A végleges álláspontot az illetékes főpostaigazgatóság foglalta el, amely felelős is volt a csökkentésért.

9. A bürokrácia leküzdése szintén a racionalizáláshoz tartozik. Aktatömegek gyártását, a tisztán formai elintézést, a fölösleges korrigálásokat kerülni kell. Jóakaratu megértés, egymás segítése, vagyis „amit tudsz adj abból másnak is”, a munkakedv serkentése, szociális berendezések, tiszta hivatali helyiségek, az egységes felfogás céljából a főnök részéről tartandó megbeszélések s végül feltétlen disciplina, ezek legyenek az irányelvek. A disciplina nem kényszerűség, az szükségesség. Enélkül nem jutunk előre. Fontos a posta igazgatásánál az iniciativa is. „Es kann immer noch besser gemacht werden” még mindig jobban meg lehet csinálni — elv alapján. Ezért tehát helyén valók a célszerű javaslatok, amelyek a közigazgatás és forgalom együttműködéséhez szükségesek.

Végezetül a publikummal való udvarias bánásmódról beszült s hang-

súlyozta, hogy Stingel miniszternek Höflichkeitserlass-ja (udvariassági rendelet) nem volt hiábavaló s előadását azzal fejezte be, hogy a jelszó ez legyen: „Frisch, freu, froh und fromm” frissen, vígan, vidáman és becsülettel.

Ezzel én is előadásom végéhez értem. Befejezésül még csak a következőket óhajtanám megjegyezni:

Amidőn a hatalmas német postai berendezéseket tanulmányoztam s különösen amikor dr. Anderschnek most ismertetett előadását hallgattam, önkéntelenül összehasonlítást végeztem a német és a magyar posta között. Nyugodt lelkiismerettel, büszkén vallhatom, hogy nincs mit szégyenkezünk. Szűkebb keretekben, aránytalanul kisebb forgalom mellett, nagyobb területektől és erőforrásoktól megfosztva, mint Németország, a magyar posta is dicsekedhet mint a beerndezésekkel s a magyar posta is megtett és megtesz mindent, hogy az intézményt a háború és a román megszállás okozta lerongyolt állapotából visszavigye arra a helyre, ahol a békében állott.

A postai szaksajtó néhány közelebbi feladatáról

Irta: Dr. KOVÁCS JÓZSEF.

A posta, mint az állam egyik legnagyobb szállító-üzeme, alkalmazottai legnagyobb részétől természeténél fogva elsősorban mennél alaposabb gyakorlati ismereteket követel.

A gyakorlati ismeretekhez a legbiztosabb alapot az elméleti tudás adja. Bizonyos elméleti ismeretek tehát a postai alkalmazás legalsóbb fokán is feltétlenül kívánatosak. Ezt az elméleti alaptudást a személyzet legnagyobb része a különböző fokú s a kiképzésbe bevont személyzet előképzettsége szerint változóan kiépített szaktanfolyamokon sajátítja el.

E szaktanfolyamokon az oktatás részben az érvényben levő szabályzatok és hivatalos segédkönyvek, részben pedig egyesek által e célra összeállított tankönyvekből történik. Szakirányú tankönyv irodalmunk a multban meglehetősen gazdag volt. A tisztképzőtanfolyamon például alig volt olyan rendszeresített tantárgy, amelynek tanulásánál önálló tankönyv nem állott volna a hallgató rendelkezésére. A segédtiszti, kiadói, sőt az altiszti és vonalfelvigyázói tanfolyamoknak is megvoltak a maguk hivatalos vagy magán kiadású vezérfonalai. — Az előadóra, de különösen a tanfolyamok hallgatóira kellemetlen helyzet állt elő, mióta a veszített háború és az ország területi csonkulása, valamint a pénzügyi helyzetnek ezzel szorosan összefüggő állandóbb rosszrafordulása a magyar postát is háború előtti szervezetének s hosszú évtizedek megszokott és a személyzetbe is beidegződött kezelési rendszerének gyökeres átalakítására kényszerítette.

E belső és külső változásokkal számoló tankönyvek mielőbbi összeállítása és ezzel a különböző tanfolyamokon csoportosított új személyzet mennél előnyösebb elméleti kiképzésének biztosítása a közel jövő egyik legfontosabb feladata. — Ezt a célt óhajtja szolgálni a postavezetőségé-

nek ama rendelkezése is, mely a tisztképző tanfolyamok előadótanárai részére záros határidőt tűz ki a gondozásukra bízott szaktárgy tankönyvének összeállítására.

A személyzet széles rétegei komoly várakozással tekintenek az ígért tankönyvek megjelenése elé, mert azokra, nemcsak az előhaladásukat biztosító szakvizsgák megszerzésénél lenne égető szükségük, de más gyakorlati szerep is várna e kézi könyvekre.

Valamennyien emlékezhetünk még arra a le nem kicsinyelhető jelentőségre, melyre annakidején a Réta-, a Vucskics-, a Mikola-, avagy az Odor-féle kézikönyvek a személyzetnél, sőt a hivatalok egy részénél éppen azok erős elterjedése következtében szert tettek. A személyzet egyes tagjai ugyanis a különböző tanfolyamokon hallott magyarázatokat, majd a gyakorlati szolgálatban előfordult tapasztalati megfigyeléseiket leginkább a kézikönyvek egyes fejezeteihez kapcsolva, jegyezgetve, az ilyen tankönyv a legjobb barátként, egész postai pályáján elkísérte alkalmazottjainkat, s abból nemcsak tudását frissíthette fel bármikor, de arra nem egyszer, mint forrásra is hivatkozhatott s így gyakorlati szolgálata alatt tudásának egyik fontos támaszává vált, s ezzel a személyzet széles rétegei előtt tekintélyre tett szert.

E régi kézikönyvek a változott viszonyok következtében gyakorlati célokra ma már alig használhatók. Az intézetnek és személyzetnek igen fontos érdekei fűződnek ahhoz, hogy a kezelési szolgálat eme kézikönyvei mielőbb és a gyakorlati életben mennél használhatóbb alakban megjelenjenek.

Gyakorlati és elméleti tudással rendelkező s arra egyébként is hivatott kartársainknak tehát legközelebbi célkitűzésükben a szakirodalom eme rájuk váró feladatát kell mielőbb megvalósítaniok.

De bármi alapvető fontosságú személyzetünk kiképzésénél a jó kézikönyv, a gyakorlati szolgálatot ellátó alkalmazott csak akkor lesz az intézetnek igazán hasznos támaszává, ha mennél több alkalmat adunk a tanfolyamokon elsajátított alap és szakismeretek állandó ébrentartására, sőt bővítésére.

Eme fontos, tudást konzerváló és a személyzetet továbbképző szerep ellátása teljes mértékben a szaksajtóra vár.

A szaksajtó eme szerepének jelentősége a személyzet szakirányú nevelésében letagadhatatlan. Az alkalmazottak ugyanis a szaklapok különböző szakkérdéseket tárgyaló kritikai cikkeiből napról-napra feleleveníthetik, kiegészíthetik, sőt tágíthatják ismereteiket; idegen posta-intézetek berendezéseinek, újításainak ismertetésével, újabb és újabb adatok közlésével az ismeretek egész csoportjára tehetnek szert. Az ismeretek eme bővülése s a látókör szélesbedése pedig újabb és újabb kezdeményező lépésekre adhat módot és alkalmat. A szaklapok célirányos cikkein keresztül a személyzet becsülni és szeretni tanulja foglalkozását. Ha pedig a cikkeken keresztül az egyes rendeletek intézkedéseinek mértékével is megismerkedik, munkaközben közelebb jut a vezetőség szándékaihoz s azokat jobban és teljesebb eredménnyel szolgálhatja, mintha egyedül a Rendeletek Tára célszerűségi okokból sokszor szűkrefogott pontozataira van utalva.

A magyar postaszemélyzet csaknem minden kari tagozódás szerint kialakult rétegének ma már meg van a saját szaklapja. Első pillanatra

tehát úgylátszik, hogy a személyzet szakirányú továbbképzéséről — amennyiben ezt a szaksajtó biztosíthatja — nálunk kellőképpen gondoskodás történik. A valóságban azonban ezen a téren a multtal szemben bizonyos visszaesés alig tagadható.

A szaksajtó egyrésze ugyanis — s talán a nagyobb része — a viszonyok kényszerítő hatása alatt, hasábjainak nyilvánosságát elsősorban az általa képviselt kar veszélyeztetve látott anyagi vagy erkölcsi érdekeinek védelmére, sérelmeik avagy kívánalmaik tárgyalására kénytelen átengetni. E kérdések taglalása ugyanis a kar minden egyes tagjának oly élénk érdeklődésével találkozik, hogy ez érdeklődés mellett alig kínálkozik alkalom és mód és talán férőhely sem, a szakkérdések tárgyalására.

Ezért történik azután az, hogy a szaksajtó, mely szakirányú kezdeményezéseivel, a személyzet állandó oktatásával, sőt ahol annak helye van, tárgyilagos kritikájával külföldön oly nélkülözhetetlen támasza a posta vezetőségének, nálunk kevés kivétellel újabban már alig-alig tesz néhány bátortalan kísérletet e természetes szerepkörének kitöltésére; sőt azzal, hogy hasábjain túlnyomóan az általa képviselt személyzet anyagi és megélhetési kérdéseit tárgyaló cikkeknek ad helyet, a személyzet érdeklődését talán mégis mértéken túl és *egyoldalúan* leköti és így szükségszerűen elvonja a szakkérdésektől, amelyek iránt való érdeklődés pedig egyik legbiztosabb alapja az intézet és így a személyzet jövő boldogulásának.

A szaksajtóra határozottan hivatás várna például a felsőbbség egyes rendeleteinek a személyzet előtt való népszerűsítése terén is; az egyes rendeletek végrehajtásánál mindég jelentkező különleges esetek szakirányú ismertetése, némely hivatal helyi viszonyainak feltárása, az adott esetekhez választott megoldási módok helyességének indokolása, szakszerű alátámasztása, az országszerte annyira kívánatos egyöntetű gyakorlat kialakulására döntő befolyással lehetne s amellet nagy mértékben szolgálná a személyzet általános szaktudása mélyítésének fontos ügyét is.

A szaksajtónak nem szabadna például szótlanul elmenni az alapjában véve nagyon leverő ama jelenség mellett, hogy a személyzet egyrésze bizonyos közönnyel és érthetetlen meg nem értéssel fogadja a vezetőség hatalmas anyagi és erkölcsi áldozatokkal járó ama munkáját, melynek végső célja érvényben levő szabályainknak rendszerbefoglalása, segédkönyveinknek felújítása s kezelési hivatalainknak az újabb kor követelményeinek megfelelő kezelési utasításokkal való ellátása. Szerény véleményem szerint a szaksajtónak egyik legszebb feladata volna az általa képviselt személyzetet felvilágosítani és népszerű alakban reávezetni azokra az eltérésekre, újításokra, melyek az újabban megjelenő, valamint a használatonkívül helyezett szabályzatok rendelkezései között fennállanak.

Kétségtelen ugyanis, hogy különösen a kisebb személyzettel dolgozó hivataloknál, a napi kezelés ellátása mellett határozottan nagyobb terhet jelent az egymásután megjelenő és tekintélyes oldalszámú szabályzatok áttanulmányozása és azok újabb rendelkezéseinek a gyakorlati kezelésbe való átvitele. Mennyire megkönnyítenék szaklapjaink e kartársaink dolgát s mennyire biztosabbá válnék országszerte a napi kezelés, ha például egyes szaklapok reámutatnának olvasóik előtt, hogy különösen melyek azok a fontosabb eltérések, melyekre az új szabályzat alkalmazásánál,

a napi kezelés ellátása közben ügyelniök kell. Bizonyos az, hogy még a kényelmesebb alkalmazott is hajlandó volna ilyen összefoglaló, népszerű alakban kidolgozott és csevegő formába öntött cikk keretében oktatást elfogadni, semmint több száz oldalas, a tárgy komolysága folytán is szárazabb előadásu hivatalos kiadmányt áttanulmányozni. Ilyen, a szakismereteket terjesztő cikkek rendszeres megjelenése esetén az alkalmazottak érdeklődését egyik vagy másik szakkérdés iránt is könnyebben fel lehetne ébreszteni s inkább elvárhatnók, hogy alkalmazottaink később már az eredeti szabályok alaposabb tanulmányozására is időt szakítsanak s ezzel a szaccikkekből szerzett tudásukat mélyíthetnék.

Annyit azonban feltétlenül el kell érünk, hogy a személyzet egyik részénél a hivatalos kiadmányokkal szemben itt-ott még mindig felfedezhető hiányos érdeklődést rövidesen melegebb jóakarattal váltaná fel, mert ez esetben legalább a jövőben nem fordulnának elő olyan sajnálatos esetek, hogy például egyik nagyforgalmú postamesteri hivatalnál a hivatal egyetlen P. Ü. Sz. példányát — postamester változásnál — csak hosszas keresés után, akkor is a padlás selejtpapírjai közül halászta elő az átadást közvetítő igazgatósági kiküldött. Avagy nem vet-e tényleg szomorú fényt alkalmazottjainak hiányos érdeklődésére az az eset, mikor az egyik hivatalnak megküldött Távíróüzleti Szabályzatot e segédkönyv megjelenése után még 2 hónap múlva is, eredeti csomagolásában a hivatal nyomtatvány szekrényéből felbontatlanul emelte ki a rovincsolást végző biztos. A postamester ugyanis meg volt győződve, hogy a nyomtatványraktárból érkezett ama boríték, nyomtatvány pótmegrendeléseket tartalmazza, s e meggyőződésében fel sem nyitva helyezte azt el a többi nyomtatványok között.

Végül, hogy e szomorú kép teljes legyen, itt említem meg annak a kincstári hivatalnak esetét is, hol a hivatalnak járó két darab P. R. T. példány közül az egyik példányt a hivatalvezető felvágatlanul a személyzet elől elzártan őrizte, hogy a hivatalnak tiszta, bekötött példánya legyen.

Meg vagyok róla győződve, hogy a szaksajtó jelen cikk által is sürgetett ismeretterjesztő és a szakkérdéseket állandóan szőnyegen tartó, okosan értelmezett és megfelelő alakba öltöztetett propagandaszerű működése esetén ilyen, a személyzet egyes tagjainak részéről tapasztalható ferde felfogás, közöny és helytelenül alkalmazott óvatosság, a jövőben mind ritkábban lenne kifogásolható. De egy másik célt is könnyebben érhetnénk el.

Itt arra gondolok, hogy mily sokat tehetne a posta személyzete egyes postai üzletágak felvirágoztatása terén, ha ez üzletágakban rejlő gazdasági és egyéb előnyökkel elsősorban maga, a vonatkozó rendeletek végrehajtására hivatott postaszemélyzet tisztában volna, illetve ha e kérdésnek magasabb közgazdasági vonatkozásait és ezen keresztül a posta anyagi eredményeinek kialakulásánál jelentkező fontosságát maga a személyzet kellőképen mérlegelné. Itt van pld. a címezetlen nyomtatványok esete. E küldeményfaj feladóinak 50%-os díjkedvezmény mellett a legbiztosabb és emellett a legkönnyebb módját adja meg, hogy üzleti hirdeteiket a nagy közönség általuk megválasztott és a címiratban megnevezett rétegei minden egyes tagjához ugyanazzal a biztonsággal eljuttassa, mintha e küldemények az érdekeltek egyéni címével ellátva adattak volna postára. Németországban oly hihetetlen méreteket öltött a címezetlen

nyomtatványok forgalma, hogy a német posta ma már óriási munkával összeállított útmutatókat bocsájthat az üzletvilág rendelkezésére, melyben számszerint kimutatja, hogy például egy városban hány orvos, hány gyógyszerész, ügyvéd, illetve bizonyos foglalkozási ágból vagy a kereskedői élet bizonyos speciális cégeiből számszerint mennyi található egy-egy városban, hogy ezzel e küldeményfaj feladóinak lehető pontos adatokkal szolgáljon az egy-egy városba küldendő címezetlen nyomtatványok darabszámát illetőleg. Nálunk azonban e küldeményfajnak előnyeivel nemcsak a nagy közönség széles rétegei, de még a postai alkalmazottaknak jórésze is alig-alig van tisztában.

A rádió vidéki terjedésének is egyik lényeges nehézsége az, hogy a postaszemélyzet egyrésze még ma is meglehetősen tájékozatlanul áll ezzel az új üzletággal szemben és nincs, aki — különösen a vidéki lakosság-nál — helytálló felvilágosításokkal szolgáljon az érdeklődőknek. De még több hasonló mostoha gyermeket számolhatnék fel a posta, a táviró, sőt a távbeszélő körében utóbbi időben bevezetett szolgálati újítások sorából is, melyek egyrésze még a postaszemélyzet tagjai előtt is meglehetősen ismeretlenek. Miképpen számítsunk tehát azoknak a nagyközönség körében való népszerűsítésére?

Tudom én azt, hogy a személyzetünknek a szakkérdések iránt most panaszolt érdeklődésnélkülisége nem egyedül a szaksajtó propagandaszerű működésének hiányára vezethető vissza. A helyzet ilyen alakulása abban a mélységesen nagy és nehéz küzdelemben is magyarázatát leli, melyet a postaszemélyzetnek úgyszólván minden egyes tagja az őt és családját elnyeléssel fenyegető megélhetési nehézségekkel folytat és amely küzdelem minden más kérdés iránti fogékonyságát károsan befolyásolja.

Kétségtelennek tartom, hogy szaksajtónk céltudatos munkája az alapján kitűnő egyedekből álló személyzet körében e téren — még e súlyos viszonyok között is — meglepő eredményeket érhetne el. E tekintetben különösen most vár hivatás a szaksajtóra, amikor a posta évről-évre fokozottabb mértékben kénytelen személyzetének frissítésére fiatalabb munkások százait munkasorba állítani. Ez utánpótlásnak céltudatos továbbképzésénél a szaksajtó munkája sem hiányozhat.

Ez a munka azonban elsősorban lelkes, fáradhatatlan írógárdát kíván, amely gárda tagjai áldozatos szívvel és lélekkel mindaddig kopogtatnának a hasonló kérdések előtt már-már bezárt ajtókon, amíg végül azok megnyílnának s újból megértéssel magukba fogadnák a jó szívvel adott oktató és felvilágosító kartársi szavakat.

Ehhez a munkához hívjuk megértő munkatársnak minden arra hivatottságot érző kartársunkat.

Meghívó. A M. Kir. Posta Jóléti Alapítványkezelő Bizottsága és az Országos Postás Zene- és Kultur-Egyesület 1927. december hó 22-én, csütörtökön d. u. 5 órakor a Katholikus Kör dísztermében (IV. ker., Molnárutca 11.) *karácsonyfa ünnepélyt* rendez, melyre a magyar posta személyzetét szeretettel meghívja.

KÜLFÖLDI SZEMLE

A világ táviró- és távbeszélő statisztikája. Az „American Telephone and Telegraph Compagnie“ statisztikai főosztálya a „Világ táviró- és távbeszélő-statisztikája” címen évenként rendkívül érdekes adatokat közöl a távbeszélő és táviró fejlődéséről.

A folyó évi június 1-én megjelent és 1926. január 1.-ével lezárt adatgyűjteményből a következők számíthatnak általános érdeklődésre.

Az első táblázat a távbeszélő-állomásoknak országokinti számát, százalékos arányszámát, a 100 lélekre eső távbeszélő-állomások számát és az évi gyarapodást tünteti fel. Nem meglepő a statisztikának az a megállapítása, hogy 1926. január 1-én a földkerekség összes, 27,783.963 távbeszélő-állomásainak 61%-a (1925-ben 62%-a) az Egyesült Államokra esik; ezzel szemben egész Európa 7,479.690 állomással csak 27%-ot mutat ki (1925-ben 26%). Az összes többi földrész, illetőleg ország csak 12%-kal szerepel. Mindenesetre örvendetes, hogy Európa az utolsó esztendőben Amerika rovására 1%-kal megjavította állomás-statisztikáját, ami az európai távbeszélő nagy fellendülésében leli magyarázatát. Az Egyesült Államokban 100 lélekre 15 távbeszélő-állomás esik. Az utolsó évi gyarapodás 863.163 állomás.

Európában Németország vezet 2,588.016 állomással (9.31%), 100 lélekre 4.1 állomás esik, az évi gyarapodás 202.839 drb, ami az Egyesült-Államok állomásainak gyarapodásával szemben is számottevőnek mondható. A második helyen Anglia áll 1,379.655 állomással (4.97%), a harmadik hely pedig Franciaországé 737.198 állomással (2.65%). A 100 lélekre eső távbeszélő-állomások száma ez utóbbi két államban 3, illetőleg 1.8.

Magyarország 78.451 állomással a távbeszélő-állomások összlétszámának 0.28%-át tartja üzemben, 100 lélekre 0.9 állomás esik és az állomások száma az 1925. esztendőben 161-el csökkent. E számadattal, hazánk páratlanul áll a földkerekségen, mert a többi állam mind szaporodást mutat.

A távbeszélő-állomások 70%-t magántársaságok tartják üzemben és csak 30% esik az állami igazgatásokra.

A föld kerekéségen nagy átlagban 100 lélekre 1.31 állomás esik. Ennél nagyobb arányszám csak 17 államra esik (ebből Európára 11). Európában a legkedvezőtlenebb az arányszám (0,1/100 lélek), Oroszországban s azután (0,2/100 lélek) Romániában.

A földkerekség összes távbeszélő-vezetékeinek hossza 89,975.588 mértföld (kerekén 140,400.000 kilométer). Ebből magára

Észak-Amerikára 55,672.234 mf. (64,76%) esik. Európában a távbeszélő-vezetékek összhossza 23,835.582 mf. (27.72%). Németországra az össztávbeszélő-vezeték-hossz 10%-a és az európai vezeték-hossz 34.5%-a esik. Hazánké az össztávbeszélő-vezeték-hossz 0.28, illetőleg az európai vezeték-hossz 1.05%-a.

A táviró-vezetékek összhossza a földkerekségen 6,674.750 mf. (10,065.009 km), ami az előbb megadott távbeszélő-vezeték összhossznak csak 7.2%-a. A távirónál Észak-Amerikára 2,448.455 mf.-el a táviró-vezetékek összhosszának csak 36.68% esik, míg Európa 2,692.870 mf.-el (40.34%) első helyen áll, annak beszédes bizonyítékaként, hogy a táviró Európában nőtt naggyá. Hazánk a táviró-vezetékek összhosszának 0.77%-át, illetőleg az európai összhossz 1.92%-t főként azoknak a Trianon által kettévágott főirányoknak köszönheti, amelyek nagyrészenek, sajnos, nincs folytatása.

Az egyes nagyobb városokban 100 lélekre eső távbeszélő-állomások számát feltüntető táblázat különösen érdekes. A vezető helyen San-Francisco áll 31 állomással, a második helyet azonban biztosan tartja Stockholm 28-al. A következő európai város a sorban Kopenhága 17 állomással a 13-ik helyre szorul, Budapest és Wien 5.1 drb 100 lélekre eső állomással Amsterdam után a 30, illetőleg 31-ik helyet foglalják el.

A beszélgetések számánál az adatok 1924-ből valók. Az Egyesült-Államok 22.5 milliárd elektromos uton továbbított közlésből 99% a távbeszélőre és 1% a táviróra esik. A második helyen igaz ugyan, hogy az előbbi számadatoknak alig tized értékével Németország áll 2.1 milliárd elektromos uton továbbított közléssel, amelyekből 98.1% távbeszélgetés és 1.9% távirat.

Összforgalmához képest a legtöbb távirat Ausztráliára esik (5.2%), ami ezen földrésznek aránylag kevésbé fejlett távbeszélő hálózatában és elszigeteltsége mellett is a többi világrészre való utaltságában leli magyarázatát. Hazánkban az összforgalomból 115,671.000 közlésből 95.7% esik a távbeszélőre és 4.3% a táviróra.

Az 1 lélekre eső elektromos közlések száma a legnagyobb az Egyesült-Államokban nevezetesen 195; a következő helyeket az európai északi államok foglalják el, Németország 33 közléssel csak a 10-ik helyre szorul. Hazánk ebben a táblázatban 13 drb egy lélekre eső közléssel a 15-ik helyet foglalja el.

Befejezésül a statisztika a 100 lélekre eső távbeszélő-állomások száma alapján a távbeszélő fejlődését párhuzamosan szem-

lélteti az Egyesült-Államokban és Európában 1880 óta 1897-ig ez a fejlődés mindkét helyen meglehetősen együtt haladt, ámbár az arányszám az Egyesült-Államokban már ekkor is háromszorosa volt az európainak (az Egyesült-Államokban 3, Európában 1) ettől az évtől kezdve azonban az új világban oly rohamosan indult meg az állandó fejlődés, hogy míg az Egyesült-Államokban 1926-ig a 100 lélekre eső arányszám 3-ról 15-re emelkedett, addig Európában az emelkedés 19 év alatt csak 0.8, a jelenlegi arányszám Európára t. i. 1.8.

Az itt közölt és hazánkra vonatkozó adatok nagyon eredményes eszközök kulturfőlényünk propagálására, mert az utódállamok, kivéven Csehországot, messze mögöttünk maradnak.

Az európa-amerikai távbeszélő viszonylatok szaporítása. Folyó évi március hó 12-ike óta nemcsak az Északamerikai Egyesült-Államok minden nagyobb központjához kapcsolt állomásról lehet Londonnal beszélni, hanem a Kubaszigetén fekvő Havannából is. Ez az összeköttetés azért különösen érdekes, mert a legkülönbözőbb távbeszélő vezetékrendszerek összekötése által létesül. Havannából a Florida félszigetig tengeralatti kábelben halad az összeköttetés. Innét Miamiig légvezetékben; Miamitól Washingtonig nagyfrekvenciájú távbeszélő berendezés légvezetéken, majd Washingtontól New-Yorkon át Rocky Pointig a drótnélküli távbeszélő leadó állomásig, részben kábelben, részben légvezetéken.

A három perces beszélgetés díja London és Havanna között 87 dollár (kerek 500 pengő), minden további megkezdett perc díja 29 dollár.

Gianone Ottó.

Jugoszlávia távbeszélőkábel-építési tervei. Az S. H. S. postaminisztérium a következő távbeszélő kábelek építését vette tervbe:

1. Belgrád—Ruma—Ujvidék—Szabadka—Horgos—magyar határ;
2. Ruma—Zágráb;
3. Zágráb—Sevnica—Celja—Maribor—osztrák határ;
4. Belgrád—Nis.

Az új kábelépítkezésekre a belgrádi postaminisztérium már árlejtést is hirdetett. A munkálatokat a technika legújabb vívmányaira való tekintettel kívánják végeztetni úgy, hogy csak világcégek jöhetnek azoknál figyelembe. Mivel az S. H. S. postagazgatás egyelőre nem rendelkezik a szükséges építési költségekkel, a fizetést 12 évi részletben kívánja törleszteni s ezért a pályázókat felszólította, hogy a fizetési feltételeket ők maguk jelöljék meg ajánla-

taikban. Belgrádban arra számítanak, hogy az egyes kábelek elkészülte után azok bevételei akkorák lesznek, hogy a második évtől kezdve esedékes évi részletek a kábelek bevételeiből fedezhetők. A kábelek élettartamát 40 évre számítják. Mivel a fenntartási költségek a kábeleknél igen csekélyek, az állam bevételei három évtizeden át igen tekintélyesnek ígérkeznek. A munkálatokat megkezdésüktől számított 4 éven belül be kell fejezni, mely határidő, ha a munkákat több vállalat vállalja, meg is rövidülhet.

Ami a részleteket illeti a hálózatra vonatkozó közelebbi adatokat az alanti táblázat mutatja:

Vonal	Hosszúság Km.	Négyszek száma
Belgrád—Ruma	76	80
Ruma—Ujvidék	27	50
Ujvidék—Ujverbász	40	50
Ujverbász—Szabadka	63	40
Szabadka—magyar határ	27	30
Ruma—Zágráb	352	50
Zágráb—Sevnica	60	70
Sevnica—Maribor	108	50
Maribor—osztrák határ	17	50
Belgrád—Nis	244	70
Összesen: 1014		

Ha Jugoszlávia ezeket a terveket valóra váltja, úgy a délszláv királyság legjelentősebb gazdasági területei 4 éven belül bekapcsolódnak a nagytávolságú távbeszélő forgalomba. A tervezett leghosszabb viszonylatok a következők:

Belgrád—Stockholm via Budapest	
—Wien—Nürnberg—Berlin . .	2720 km.
Belgrád—London via Budapest—	
Wien—Frankfurt a/M.—Köln	
—Middelburg—Aldeburgh	2270 „
Belgrád—Páris via Nürnberg—	
Stuttgart—Strassburg	2010 „

A nagytávolságú távbeszélőforgalom további fejlődése érdekében mindenesetre kívánatos volna, hogy az S. H. S. királyság példáját más kelet-európai államok is saját érdekükben kövessék. Első sorban áll ez a megállapítás Romániára, melynek ezidőszent nemhogy Londonnal vagy Párisal, de Magyarországgal sincs távbeszélő forgalma.

Prága és Drezda között a f. évi november hó 14-én az új távolsági távbeszélőkábelben megnyílt a forgalom. Ez az első távbeszélőkábel, amely Csehszlovákiát Németországgal összeköti s amely a két ország közti távbeszélő áramkörök számát is megsokszorozta. A kábel megnyitásával kapcsolatban a cseh és német postaminiszterek

üdvözlő beszédekét váltottak egymással az új kábelén.

Új belga rádiótáviró-adóállomás üzembe helyezéséről értesülünk, mely Bruges mellett Ruysseledeben épült. Az új állomás útján Belgium közvetlen összeköttetést nyert Belga-Kongóval és Amerikával. Az állomás úgy hosszú, mint rövidhullámú rendszeren egyaránt dolgozik. Az antennákat 8 átlag 280 méter magas torony tartja, az állomás telepének kiterjedése pedig 358 arpent.

Irányított rövid hullámrendszerű (beam) rádiótáviróforgalom nyílt meg Németország és a Fülöp-szigetek között a f. évi augusztus hó 15-én. A levelezést a naueni német és a manillai állomások bonyolítják le. A forgalomban az összes európai államok résztvehetnek. Az új összeköttetés jelzése „Via Transradio“, melynek igénybevételével táviratok nemcsak a Fülöp-szigetekre, hanem Honkongba és Macaoba (Kina) is küldhetők az „Eastern“ kábelúttal azonos díjtétel mellett.

Új kábel a Csendes Óceánon át. A Western Union távirótársaság az Egyesült-Államok és a távoli kelet között új táviró gyorskábelt kíván építeni, melyen percenként 250 szót tudnának adni, az eddigi 100 helyett. A kábelt két irányon tervezik. Az első a Commercial Pacific Cable Co. jelenlegi kábelének irányát követné, vagyis San Franciscoból a Havai-szigeteken át vezetne a távoli keletre (hossza 10.000 tengeri mértföld), a másik Seattle-ből kiindulva az Aleuta-szigeteken át Észak-Japán és Shanghai érintésével vezetne Manillába (hossza 7100 tengeri mértföld). A tervezett kábel permalloy típusú volna, mely 6 táviratnak egyidejű adását biztosítja.

Távirókábel a sivatagon át. A London és Bombay közti közvetlen táviratváltás biztosítása érdekében az Eastern-társaság ezt a táviróútát a „régénérateur“ nevű erősítő berendezéssel kívánja felszerelni. Mivel ilyen berendezés az Alexandria és Suez közötti sivatagon átvezető légvezeték megtartása mellett nem volna üzembiztosan használható, ezen a szakaszon a légvezetékét szárazföldi kábelrel fogják kicserélni. A munkálatok már megkezdődtek és előreláthatólag 6 hónapon belül befejezést nyernek.

Dr. Havas Ferenc.

Német postaházak. A Deutsche Bauleitung 1927. április 27-én és szeptember 28-án megjelent számaiban a Német Birodalmi Posta építkezéseit tárgyalta. Ezek közül ez alkalommal a berlini W. 30. postaházat és a düsseldorfi távbeszélő központot ismertetjük, amelyek egyszerűségük dacára, monumentális hatásukkal és célszerű beosztásukkal mintaszerű alkotások. A Berlin W. 30. postaház W. Hoffman

műsz. postafőtanácsos tervei alapján a Geisberg- és Bayreuther-Strasse sarkán épült.

Az épület magában foglalja a levélposta, csomagposta helyiségeit, lakásokat és automata központot. A nagy felvételi terem (20 munkahellyel) az udvarba nyílik. Az épület középső része 5 emeletes, melyekhez kétoldalt 4 emeletes szárnyak csatlakoznak. A homlokzati kiképzés a legegyszerűbb, minden tagozás nélküli nyerstéglafalakkal, a földszint dőngölt betonból készült, melyhez kagylós mészkomorzsát kevertek. Dísz csak a hangsúlyozott bejáratok kiképzése s az épület sarkán, az I. emelet magasságában levő „utolsó postakocsis“ szobra ad.

Szerencsés újítás, hogy az eddigi szokásoktól eltérően a felvételi terem kiképzése kifejezésre juttatja azt, hogy a posta, az üzleti élet fontos szükségleteit szolgáló praktikus intézmény. A düsseldorfi távbeszélő-központ zártosú 4 emeletes épület, az utcával párhuzamos 3 épületszárnyal, melyet a telek közepén egy merőleges épületszárny köt össze, így 4 udvar állott elő.

Nehogy az útca pora az állványtermekbe kerüljön, a hivatalos helyiségeket, irodákat az utcai traktusba helyezték el, míg az I. és II. em. levő állványtermek, a III-ik emeleten levő pihenők, öltözők, stb., valamint a IV-ik emeleten levő gyorstáviró-terem (650 m²) az udvari épületszárnyakban nyert elhelyezést. A földszint utcafelőli oldalán bérbeadott bolthelyiségek vannak.

Ez az épület is józan és takarékos módon épült, nyerstéglafalazattal, a két oldalon függőlegesen tagozott risalittal a középső rész 11 ablaka közös, faragott kőkeretbe összefoglalva, a vízszintes tagozás hangsúlyozásával.

Az épület homlokzatán konzolokon 2 szép kőszobor áll, amely a beérkezett és továbbított beszélgetést ábrázolja.

Bene Antal.

Posen, jelenleg próbaképen 344.8 m. hullámhosszal ad. A nevezett rádióállomás minden rádióbarátot annak szíves közlésére kéri fel, hogy Prága adójával van-e interferenciája és hogy általában milyenek a vételeredmények. Kielégítő eredmények esetében, ezt a hullámhosszat véglegesíteni fogják.

Japánban jelenleg a következő rádióállomások vannak üzemben: Tokió (hívójele JOAK, hullámhossza 375 m), Osaka (JOBK, 385), Nogoya (JOCK, 360), Keyo (JOOK, 367), Charbin (Mandsuria, X.OH, 430).

Lengyelországban a rádióelőfizetők számát, — figyelembe véve a legutóbbi hónapok emelkedő irányát, — több mint 100.000-re becsülik. Ezenkívül a kalózkodó

titkos vevőállomások száma több mint 200.000.

Romániában mostanában alakult meg 50 millió lei alaptőkével a román rádiótársaság. A közlekedésügyi minisztériumban tartott alakuló gyűlésen egy nagy adóállomás építését határozták el, de addig is egy kisebb kiegészítő adóállomást fognak felállítani.

Berlin—Bécs között december hó 1-én nyitották meg a hivatalos képtáviró forgalmat. Erre az ünnepélyes alkalomra a berlini postapalotában megjelent Feyerabend államtitkár, Cremer miniszteri igazgató a birodalmi postaügyi minisztérium képviselőjében, továbbá Carolus tanár, az új képtáviratozási rendszer feltalálója, Zeller berlini postfőigazgató és a kis számú meghívott közönség.

Az államtitkár megnyitó szavai után Marx birodalmi és Seipel szövetségi kancellár között folyt le az első kép- és táviratváltás.

Marx birodalmi kancellár a következő ajánlást fűzte a maga képéhez: „Kívánom, hogy ez az új technikai vívmány új szerve legyen a népek közötti közeledésnek és megértésnek!”

Seipel kancellár erre a következőket táviratozta: „A Berlin—Bécs közötti képtáviratozás jelentős lépés a rádió technika te-

rén. Vajha megvalósítaná mindazokat a eredményeket, amelyeket hozzáfűznek.”

Németországban bármelyik posta- és táviróhivatalnál, míg Ausztriában csak az erre kijelölt hivataloknál lehet képtáviratot feladni. A továbbítandó képeket rendes táviratként kezelik azzal a különbséggel, hogy ha nem a táviróközpontban adták fel, akkor a képet postán a lehető leggyorsabban (Berlinben és Bécsben csőpostán, légiforgalmi leszállóhelyekről légipostával) küldik be a táviróközpontba leadás végett.

A továbbítandó kép legfeljebb 10 cm. széles és 19 cm. magas lehet. Az ennél nagyobb képeket részekre vágva kell feladni. A képtáviratozás legkisebb díja Ausztriában 13.60 Schilling, amely díj egy 10 cm. széles és 4 cm. magas kép továbbítási díja. Ennél magasabb képek díja cm.-ként 3.40 Schillinggel több. Németországban a legkisebb díj 8 birodalmi márka és 4 cm.-en felül cm.-ként még 2 márka.

A távbeszélő forgalomra érvényes gyenge forgalmú órákban (21—8 óráig) való távirati továbbításra szánt képtávirat díja 20%-kal olcsóbb, mint egyéb időben.

A táviratoknál általában kiköthető különszolgálatok — kevés kivétellel (mint —PU—, —TC—, —FS—) —a képtáviratoknál, szintén kiköthetők.

Teész Frigyes.

H I R E K.

Dr. SZÁNTÓ LAJOS †

Dr. Szántó Lajos, felelős szerkesztőnk tragikus halála általános megdöbbenést keltett. Az alábbi néhány sorban nemes emlékének óhajtunk áldozni.

1889. évi május hó 31-én született Nagyváradon. A Szolnok 1. sz. postahivatalnál volt gyakornokjelölt, 1909 tavaszán postatisztté neveztetvén ki Kolozsvárra, majd Tordára kerül. Már ekkor kitűnő tisztviselő hírében állott és mint fiatal tisztet megbízzák a tordai hivatal ideiglenes vezetésével. Kérélmére 1913. őszén a fővárosba helyezik, hol a központi táviróhivatalba kerül. Itt csakhamar felismerik nem mindennapi képességeit és különösen a világháború alatt sok kényes, nehéz feladattal bízzák meg. Ő volt a „parádés referens”, a hogy becézve nevezték. E közben elvégzi a jogot, mire a kitűnő hírű tisztet 1927. év nyarán berendelik az igazgatósághoz, hol a VII. ügy-

osztályban kap beosztást. Ezen ügyosztály pompás iskolájában fejlődött ki azután Szántó istenáldotta tehetsége teljes mivoltában. Vizsgálati előadó, majd később a budapesti kerületi igazgatóságnál kerületi biztos lett és ezen ügykörben dolgozott legszívesebben. 1918-ban postatisztkárnak minősítik át, 1924-ben tanácsos lesz. Időközben is folyton tanul: megszerzi a jogi doktorátust, majd leteszi az ügyvédi vizsgát. 1926-ban — végtelen öröme — a vezérigazgatóság jogi és pénzügyi osztályába kerül és itt teljesített haláláig szolgálatot.

Változatos és sokoldalú volt Szántó Lajos hivatali élete. Igazi self-made-man volt, saját erejéből ért el mindent. És midőn nagy szorgalmának és fáradozásának a gyümölcseit már élvezhette volna, midőn kivételes egyéniségét a vezetőség már teljes mértékben méltányolta, midőn az érvényesülés útja immár megnyílt előtte: akkor reácsapott az írgy halál. Ez Szántó Lajos igaz tragikumuma.

Pedig milyen sokat akart ő még produkálni! Mennyi terve volt... mi mindent szeretett volna a megvalósítás felé vinni... Pótolhatatlan kára az intézetnek, hogy nagy koncepcióit is magával vitte a sírba.

Szántó Lajos nagy tudását mindenki elismerte. Sokan jöttek hozzá úgy hivatalos, mint magánügyben tanácsért, felvilágosításért és ő bőkezűen osztogatta azokat tudása bőségszarujából. Nem őrizte — mint némelyek — féltékenyen a tudását, de azért soha sem bánt fölényesen senkivel. Szerény és szeretetreméltó volt mindenkor.

Mint ember és kolléga utólérhetetlen volt a szívélyességben és előzékenységben. Kartársainak minden kérését teljesítette és sok megható történet forog közszájon. Különösen sok postamester és kiadó, kikkel mint vizsgáló-biztos gyakori érintkezésbe került, gondol hálásan ő reá. Nagy és jó szíve volt, mely állandóan tele volt könyörületességgel, segíteni akarással... halálát is ez a szíve okozta: talán nem birta már el a rengeteg küzdelmet és fáradságot.

Rengeteget dolgozott és folyton tovább tanult, tovább képezte magát. Legutóbb az idegen nyelvek tanulására adta magát, jól tudott már németül és franciául. Ambíciója nem hagyta nyugodni: a tisztképző tanfolyam tanára akart lenni, de mire a kitűzött próbaelőadáson megjelenhetett volna, elragadta a kérlelhetetlen halál. Magánélete mintaszerű volt. Buzgó vallásosság jellemezte. Szenvedélyei nem voltak. Minden gondolata a családjáé volt: feleségét és kis lányát a rajongásig szerette.

November hó 18-án temettük el szegény barátunkat. Temetésén ott volt Demény Károly államtitkár úrral az élén a posta egész vezetősége, számos barátja és tisztelője. Emlékét őrizzük kegyelettel, mert önmagunkat becsüljük meg, midőn őt el nem feledjük és a posta annaleseiben és szívünkben méltó helyet biztosítunk emlékezetének.

Megjelent a Postakezelési Útasítás. Hosszú esztendőök fáradságos munkája után, most került ki a sajtóból a „Postakezelési Útasítás” című hivatalos segédkönyv, amelyet a postavezérgazgatóság megbízásából dr. Hollós József postaigazgató, a kiváló jogi szakíró, mint előadó, az érvényben álló rendelkezések kodifikálásával és rendszerbe foglalásával állított össze.

Az új útasítás a magyar királyi postahivatalok postakezelési teendőinek ellátására vonatkozó szabályokat foglalja magába.

Az ízléses kiállítású 792 oldalra terjedő vaskos kötet megjelenését a személyzet már régen várja s épen ezért a legnagyobb örömmel fogja fogadni.

Az évtizedeken keresztül különféle segédkönyvekben, szabályzatokban és útasításokban szétszórtan megjelent rendeletek tömegében, — amelyeknek nagyrésze már érvénytelen volt — eligazodni alig lehetett; a hangya szorgalommal, nagy gonddal és hozzáértéssel összeállított munka tehát egyenesen korszakalkotó a magyar posta történetében.

A Postakezelési Útasítás a kezelés egyöntetűségét és egységességét is előbbre fogja vinni és személyzetünk szakképzésének is erős támasza lesz.

Vezetőségünk bölcs gondoskodása következtében az 1927. esztendőben a hivatalos segédkönyvekben bőséges aratás volt. Ez a hatalmas munka az eddigiekre méltán teszi reá a koronát.

A rég nélkülözött, hézagpótló munka megjelenéséhez meleg szeretettel gratulálunk.

Az útasítás méltatására még visszatérünk.

Kiképző tanfolyamok. A budapesti autotomata távbeszélő-központok üzembehelyezésével a távbeszélő-kezelők egyrésze felszabadul s más beosztásban nyer alkalmazást. Ezek részére a közel jövőben kiképzőtanfolyamok rendeztetnek be, hogy új munkahelyükön megfelelően kiképezve dolgozhassanak és hogy a megnövekedett forgalom gyors és kifogástalan lebonyolítása elé akadályok ne gördülhessenek. Értesülésünk szerint a tanfolyamok szervezési munkái már annyira előrehaladtak, hogy a jövő év elején a kiképző-tanfolyamokon az előadások is megkezdődnek.

Készülő új szabályzatok. A táviró, valamint a távbeszélő-kezelési és számadástételi útasítások előkészítő munkái folyamatban vannak.

Dr. Hencz Lajos új könyve. Az országos postás zene- és kultur-egyesület kiadásában a napokban hagyta el a sajtót Dr. Hencz Lajos postatanácsosnak, a kiváló szakírónak, a m. kir. posta üzemi tisztviselői szaktanfolyamának hallgatói számára írt „Jogi ismeretek” című munkája. A hézagpótló munka méltatására legközelebb még visszatérünk.

Szerkesztői üzenet

Szakkérdésekben lapunk olvasóinak és előfizetőinek a legnagyobb készséggel állunk rendelkezésre.

Kiadó: Dr. LŐRINCZY GÁBOR

m. kir. postatitkár.