

# MAGYAR POSTA

MEGJELENIK ÉVENKINT TIZSZER SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL  
 ELŐFIZETÉSI ÁR ÉVI 8 PENGŐ I. KER., KRISZTINA-KÖRUT 12. SZÁM.  
 MŰSZAKI MELLÉKLETTEL 12 PENGŐ BUDAI POSTAPALOTA IV. EM. 425.  
 TELEFON: AUT. 500—25-NEK 54. SZ. MELLÉKÁLLOMASA. — MŰSZAKI UGYEKBEN AUT. 506—00.  
 SZERKESZTI ÉS KIADJA A M. KIR. POSTAVEZÉRIGAZGATÓSÁG MEGBIZÁSÁBÓL  
 A M. KIR. POSTA JOGASZ- ÉS MÉRNÖK TISZTVISELŐI ORSZAGOS EGYESULETÉNEK  
 SZERKESZTŐ-BIZOTTSAGA.

FŐSZERKESZTŐ: Dr. ALKÉR SÁNDOR M. KIR. POSTAFŐIGAZGATÓ

FELELŐS SZERKESZTŐ:

Dr. NAGY SÁNDOR  
 M. KIR. POSTATANÁCSOS.

TARSSZERKESZTŐ:

PETAINEK JÓZSEF  
 M. KIR. POSTAFŐMÉRNÖK.

## Az automobil porlasztója, a karburátor.

Irta: SCHIFFLER OTTMAR, m. kir. posta műszaki igazgató.

(Folytatás.)

### Porlasztós karburátorok szabályozása.

A porlasztó karburátorok szabályozását a részben ismertett főbb kísérletek és elméletek nyomán sok módon oldották meg.

A következő csoportosítás lehetséges:

a) *Főáramszabályozás.* A szabályozás egyenesen a beszívott főlevegőre hat, akár kényszermozgással (gépkocsivezető), akár automatikusan (pl. rugóval terhelt szelep). Daimler-Soden, Deutz-Bugatti stb.

b) *Pótlevegős szabályozás.* A leírt Krebs-eljárás: a pótlevegős rugós szelep a fojtás után további levegőt bocsát a főáramlásba. (Krebs—Panhard, az ú. n. dugattyús, illetőleg tolattyús Daimler, Oryx, Cudell, Horch, Pipe, stb.)

c) *Tüzelőanyagszabályozás:* a szabályozás a kiömlő benzinre hat, a kifolyást fojtják. Romain motier, Tissot, Garillus, Taggart, Xenia stb.

d) *Többfuvókás karburátorok,* melyeknél a benzin egy, kettő, vagy több fuvókából egyszerre is ömölhetik.

Utóbbiak újból két alcsoportba foglalhatók:

1. *Kiegyenlítő fuvókás rendszer,* midőn a megkívánt benzintöbbletet egy második fuvóka adja (compensator, korrektor) Zenith, Benz, Marwel, Rekord stb.

2. *Fékfuvókás rendszer,* ahol a benzinfolyást az egyik fuvókában a szívott levegőárammal szemben járatva befolyásolják. Ez a fékező hatás még arra is jó, hogy a benzin a vele szemben találkozó levegőbuborékokkal habos keveréket ad és már a fuvókában bizonyos előzetes, intenzívebb keverést eredményez. Pallas, Solex, Schlee, Ps, stb.



e) **Regisztratszabályozás.** Eme rendszernél egyidőben több helyen pótlevegőt bocsátanak be vagy egyszerre több benzinfúvókát engednek működni. Van oly megoldás, hogy úgy a benzint, mint a levegőt egyszerre és egyidőben több helyen szabályozzák, sőt található egy teljes karburátor mellett még egy teljes, második, vagy több készülék, illetőleg porlasztó tér. Harras, Juhász, Clement, Renault, Leon Bollée, stb.

f) **Depresszió állandósításával működő készülék.** Esse, Schimanek ezen karburátorában a porlasztó teret állandó depresszió alatt tartja. A készülék újabb mesteri fogással a levegőmennyiségeknek megkívánt benzinadagokat is egyidőben képes szolgáltatni.

Az a—f csoportok természetesen nem adnak szabatos, kerek felosztást, mert bizony az egyes csoportok részmegoldásaikban sokszor ugyanazon szempontokat is követik. Vannak készülékek, melyek az említett csoportok egyikébe se sorozhatók pontosan, pl. Ford, Maybach, mert bár a levegőt és benzint egyszerre szabályozzák, de azért mégsem regisztratszabályozók.

A mai automobilokon, de különösen az európai kocsikon, túlnyomólag többfúvókás karburátorok használatosak. Ezek tipikus képviselői a „Zenith” és a „Pallas” karburátor. Előbbi a kiegyenlítő, utóbbi a fékfúvókás alcsoport jellegzetes és legelterjedtebb tagja.

### Zenith-karburator.

A Zenith-karburátor a 8. ábrán látható.\*)

Az úszóházban lévő úszó alsó részéhez erősített zárótű a benzinfolyást megindítja, illetőleg zárja. Az úszó feladata az is, amint már felsoroltuk, hogy a „H” kiegyenlítő és „G” főfúvókában a benzin felszínét állandóan tartsa amellett, hogy ugyanakkor a benzin ki ne folyhassék, mikor a nyugalmi állapot állt be. „F” a fojtó-szelep, „Ü” az üres járás-fúvóka, mely segédporlasztó néven is ismeretes.

### Bawerey elve.

A működés megértésére szolgál még a 9. ábra is. A diagrammban az abszcissán a motorfordulatok (n), az ordinátában pedig benzin és levegő súlyarányait raktuk fel százalékban. Pl. 0.063 azt jelenti, hogy a súlyarány 1 : 17.

A diagrammban a motorfordulatok helyett az eddigi ábrázolás szellemében inkább a depressziókat kellett volna felmérni, mint a 4. ábrában ( $\Delta$ ), de ahhoz az ábrázoláshoz tartottuk magunkat, mely M. Bawerey megfontolásából eredt.

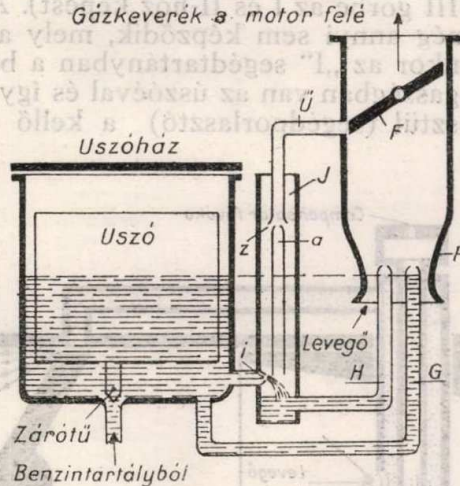
Egyébként a motor fordulata bizonyos megközelítés mellett a depresszióval arányosnak vehető fel, ahogy az a 3. ábra I. és II. görbénél látható.

A fúvókák működése a következő: Az úszóházból a „G” főfúvókában álló benzin a „P” porlasztó térben előálló depresszió alatt a nyugalmi állapot megzavarásával kifolyik és növekvő motorfordulattal mind több és több ömlik. A „H” kiegyenlítő fúvókából is folyik ki

\*) Societe du Carburateur „Zenith”: Le Carburateur „Zenith” System, „Bawerey”.

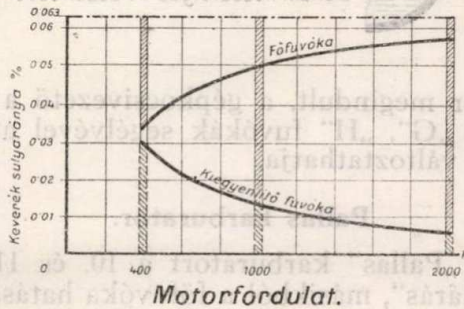


ugyanakkor a tüzelőanyag, azonban a fuvókarendszer olyan, hogy fokozatosan kevesebb és kevesebb benzint szolgáltat. Ezt pedig eléri azáltal, hogy a benzin a kiegyenlítő fuvókába nem jut közvetlenül, hanem előbb megtölt az „i” kalibrirozott nyíláson (tulajdonképpen com-



Zenith carburator.  
8. ábra.

pensator) keresztül egy, az úszóháznál kisebb edénykét (I), mely felül nyitva van. Mivel az „i” compensator csak meghatározott mennyiséget bocsáthat át, az „I” segéd tartányban a felszín annál inkább alászáll, minél nagyobb a „H”-nál a depresszió. Amíg tehát a „G” főfuvóka szállította benzinmennyiség emelkedő görbét mutat (9. ábra), addig a „H” kiegyenlítő fuvókáé lefelé irányuló.

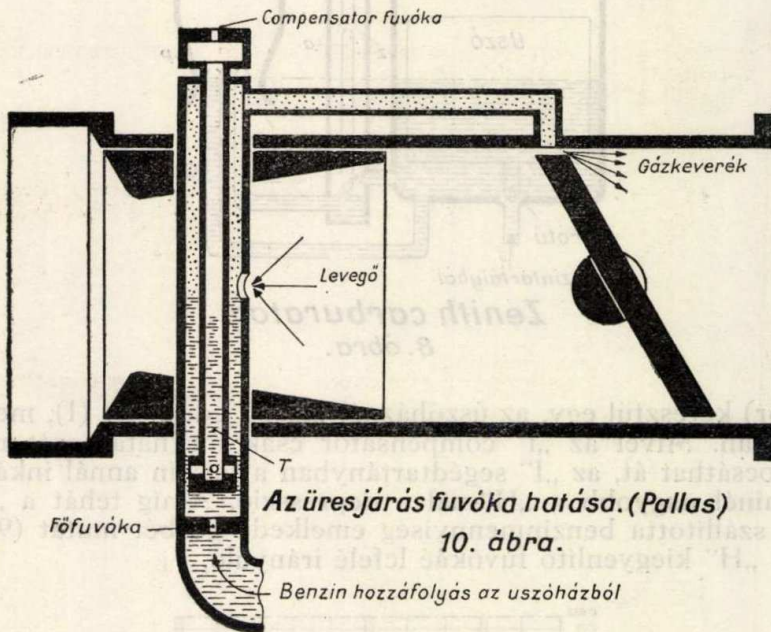


9. ábra.

Ha a két vonal ordinátáit ugyanazon pontokon egymás felé mérjük, vagyis a két fuvókaszolgáltatást összegezzük, az eredményvonalhoz érünk, mely az abszcissával párhuzamos. Elértük így, hogy a két fuvóka egyforma minőségű keveréket szolgáltat, járjon a motor bármilyen fordulattal.



A 9. ábrából látható továbbá, hogy 400 fordulaton alul ez a szabályozás már nem elegendő. Ilyenkor jön segítségre az ú. n. üres járás fuvókája. Láttuk a 3. ábra tárgyalásánál, hogy üresjárásnál vagy indításkor a fojtószelep zárt, aminek a következménye, hogy a porlasztó térben alig van depresszió, míg a fojtás helyén csaknem 5-szörösére emelkedik (3. ábra III görbe az I és II-höz képest). A porlasztó-térben tehát gázkeverék még annyi sem képződik, mely a kis teljesítményhez szükséges. Ilyenkor az „I” segéd tartányban a benzin felszíne természetesen egy magasságban van az úszóéval és így az „a”, „z” és „ü” jelű részekon keresztül (segédporlasztó) a kellő benzinadagolásra mód van.



Amint a motor megindult, a gépkocsivezető a fojtószelep fokozatos nyitásával a „G”, „H” fuvókák segítségével a motor fordulatót növelheti, illetőleg változtathatja.

### Pallas karburátor.

A fékfuvókás „Pallas” karburátort a 10. és 11. ábra mutatja,\*) egyikből az „üres járás”, másikkól a főfuvóka hatását, illetőleg működését ismerhetjük meg.

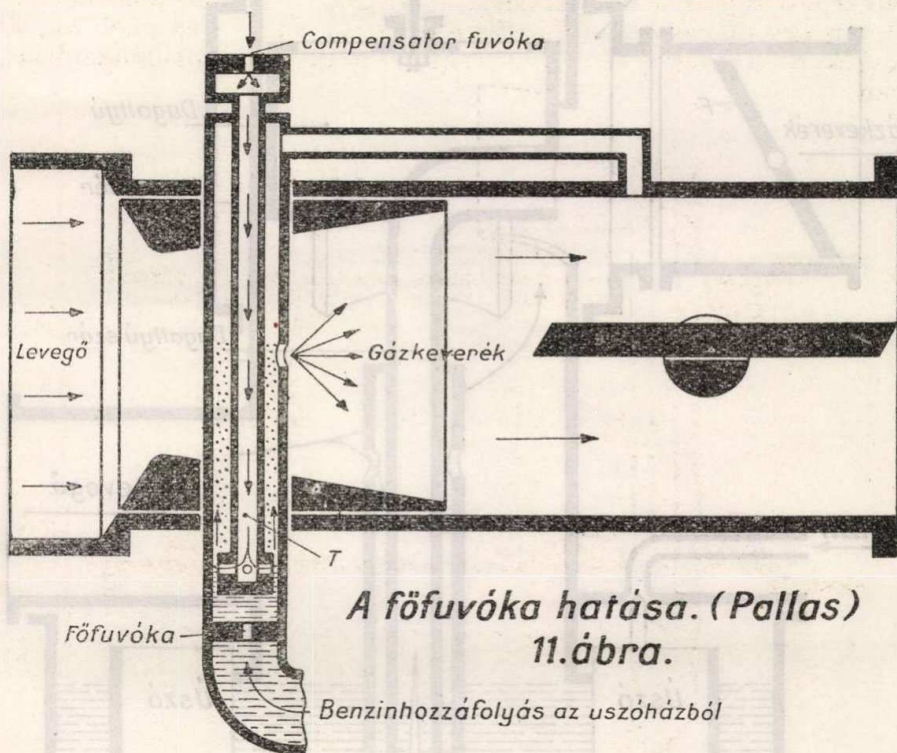
Utóbbinál különösen azt a hatást lehet látni, amit a fékfuvókás rendszerről már említettünk.

A T csövecskében a benzin alulról felfelé áramlik, a levegőáram egy kis része azonban nagyobb depresszióval a fentlevő kiegyenlítő

\*) Pallas Apparate Ges. m. b. h.: „Pallas Intensiv Vergaser Type H. I.”



(compensator) fuvókából vele szemben lefelé hat. Minél jobban nő a depresszió, annál erőteljesebb a levegőáram, a benzinnel újból haboskeveréket képez és a T-csőbe felemelkedő benzint mindjobban és jobban fogyasztja. Ennek bizonyos fékező hatása is van a benzinre, mely végeredményben a T-csővecske alsó részén ábrázolt nyílásokon a burkoló külső csőbe kerül, ahol a burkoló csőben felfelé folyton táplált főfuvóka benzinjével egyesülve, annak közepén a porlasztó térbe jut (l. „gázkeverék“ irányát a 11. ábrában). Az a keverék, mely



**A főfuvóka hatása. (Pallas)  
11. ábra.**

a „compensator“-on bejutó levegő és a T-csőben ellenáramló benzin részeiből áll, végzi a kiegyenlítést és hatása ugyanolyan, mint a 9. ábrában megjelölt kiegyenlítő berendezése.

Az üresjárást szolgáló segédporlasztó elrendezés (10. ábra) a „Zenith“ karburátoréhoz hasonló.

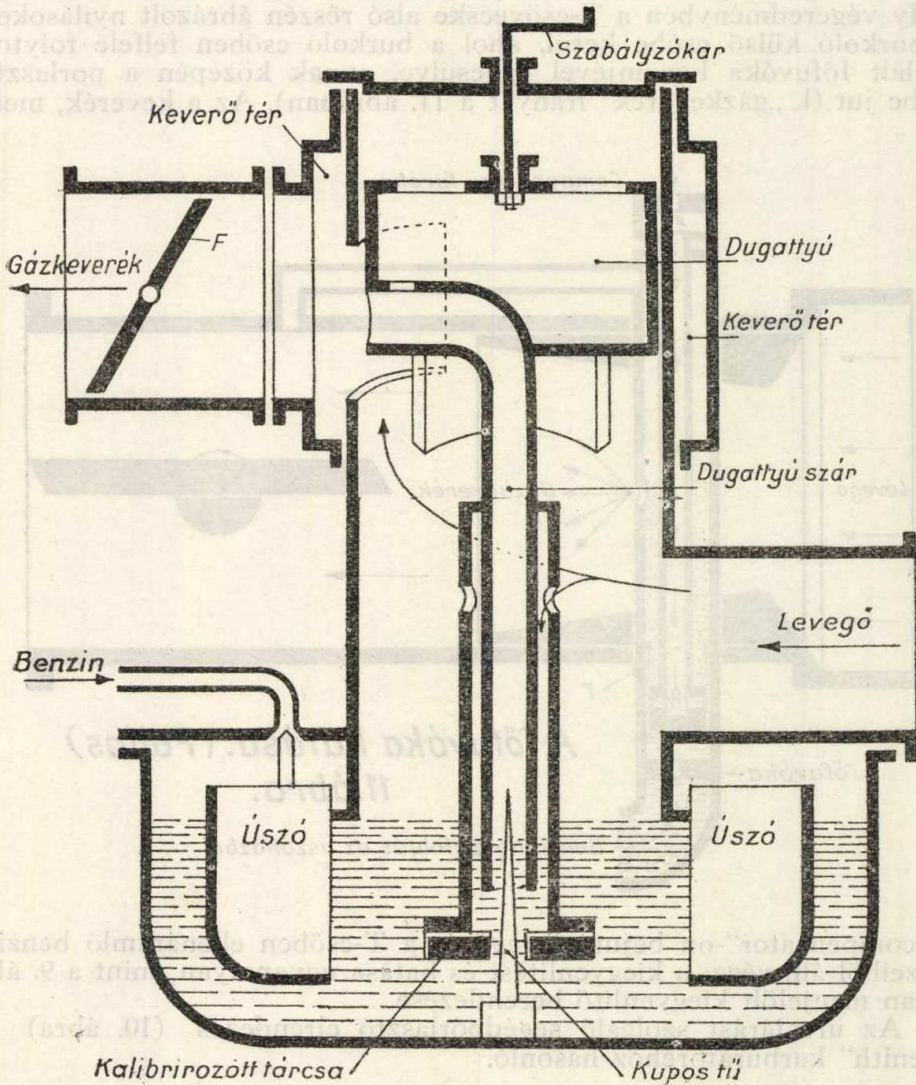
### Esse-karburátor.

A karburálási folyamat klasszikus megoldását elérte az „Esse“ karburátor, melynek elnevezése Schimanek Emil műegyetemi tanár nevéből, illetőleg kezdőbetűiből alakult. Külföldön a németek, de különösen a franciák Sch. E. betűket „Esse“-nek ejtették ki.

A 12. ábra nyomán leírva a működést, látjuk, hogy a porlasztó csőben egy szorosan illő, fel-le mozgó dugattyú nyert elhelyezést. A dugattyút körülvevő hengeres felső rész oldalán kellő kiképzésű sza-



bad nyílás van; minél magasabban áll a dugattyú a porlasztócsőben, annál nagyobb nyílás válik szabaddá az „F” fojtószelep és a levegő-beáramlás közt. A motor üzembehelyezésekor a szívócsőben, illetőleg



### Schimanek carburator.

#### 12. ábra.

keverőtérben, bizonyos depresszió áll elő. Ekkor a dugattyú felső részére a depresszió, alul csaknem a teljes atmoszféra, a külső levegő nyomása nehezedik. A kétféle hatás a dugattyú emelkedését eredményezi. A dugattyú emelkedésével a mindinkább felszabaduló oldal-



nyíláson át több levegő hatolhat át és a dugattyú akkor áll meg, amidőn a depresszió és külső levegőnyomás különbsége a dugattyú önsúlyával egyenlő. Tovább nyitva a fojtószelepet, a dugattyú újból magasabbra kerül, amíg az egyensúly újból beáll. Különbéféle fojtószelep-állásnak, vagyis motorfordulatnak megfelelő különféle depressziók hatása alatt tehát a dugattyú lebegésszerűen mozog.

A keverőtérben azonban csak egy bizonyos nagyságú depresszió lehet, akkora, mely a dugattyút lebegésében megtartja. Mivel pedig a dugattyú önsúlya állandó, az „Esse“ karburátor keverő tere állandó depresszióra áll be.

Állandó depresszió mellett a levegő állandó sebességgel áramlik; a sebesség újabb levegősükséglet esetén sem változhatik, mert a dugattyú legfeljebb magasabbra emelkedvén, többet ad szabaddá oldalnyílásaiból.

A gázkeverék egyenletességét, a szerkezet többi része további tökéletességgel éri el.

A dugattyúnak van egy szára (lásd 12. ábrát), melynek alsó részén a kalibrirozott tárcsa (fuvóka-féle alkatrész) ül. E tárcsa furatába hosszú, kúpos tű nyulik; a furatot a tű bizonyos relatív helyzetben (nyugalmi állapot) teljesen elzárja. Amiképpen azonban a dugattyú és vele a szár, valamint a tárcsa emelkedik vagy leszáll, aszerint különféle keresztmetszetek szabadulnak fel, ahol a benzin az úszó állandó felszín-nyomása alatt oly mennyiségben folyhatik ki, amint a súlyarány követeli, illetőleg amilyen arányra azt beállították.

A dugattyú által felszabaduló nyílások és vele egyöntetűen változó, benzin-nyílások állandó keverési arányt adnak, melynek minősége a keverő térben uralkodó állandó depresszió mellett sem szenvedhet elváltozást. Az „Esse“ karburátornál, a mennyiségi és minőségi szabályozás elméletileg a legjobban nyert megoldást. A gyakorlatban is tényleg a legjobb eredményt lehet vele elérni.

A képben látható szabályozókar a dugattyúnak tengelyére merőleges síkban való elfordítását is lehetővé teszi, miáltal ugyanazon dugattyúemelkedésnek megfelelően más nagyságú oldalnyílás válik szabaddá. Azt a célt szolgálja, hogy más tüzelőanyagra való áttérés esetén a súlyarányt újból lehessen beállítani, vagy ugyanazon tüzelőanyag mellett (pl. nyáron) a kiterjedt levegő folytán szükséges levegőtöbblet elérése végett a másik súlyarányú keverést lehessen állandósítani.

A készülékben levő egyéb szerkezet, mint a dugattyúlebegést fékező kataraktust, stb. nem tárgyaljuk, hiszen a karburátor elvének leírását tartottuk csak szem előtt.

### A karburátorbeállítások általános hiányai és hatása.

A karburátorok megismert szabályozhatóságából önként következik, hogy a beállítás csak igen kis motorfordulathatárok közt működik olyan módon, mely a legjobb gázkeveréket adja. A gyárak az automobilon karburátor-beállításánál az automobilista azon kívánságának kénytelenek hódolni, hogy a motor időnként a lehető legjobb



teljesítményt adja. Az automobil haladásában emellett hajlékony is legyen, lassú menetre a bekapcsolt legmagasabb sebességi menetnek „priece directe“ megtartása mellett csak a motor fojtásával is haladjon, ebből gyors menetre a fojtás fokozatos felszabadításával rövid idő alatt reagáljon. Mindeme kívánalmak nagy motorokat tesznek szükségessé, a majdnem mindenütt hasonló adópolitika azonban az automobilon kis motorok alkalmazását erőszakolja.

A sok egymásnak ellentmondó kívánság folyamánya, hogy az automobilon városokban a legtöbbször erősebb fojtás mellett járnak. Az erősen fojtott motorban azonban a benzin levegőhiány mellett ég el, pedig az eddigiek alapján világos, hogy tökéletes elégést elérő súlyarány levegőfelesleget követel (cca 10%).

A fojtás következménye a nem tökéletes elégés; cikkünk elején mondtuk, hogy tökéletes égésnél az égéstermékben csak szén-sav ( $C. O_2$ ) és víz ( $H_2 O$ ) található. Levegőhiány esetén azonban a tökéletlen vegyi átalakulás szén-oxidot ( $C O$ ) is eredményez. A szén-oxid színtelen, szagtalan, roppant veszélyes gáz, a vér-hämoglobinjának a szén-oxidhoz való affinitása 200-szor is nagyobb, mint az oxigénhez.

Ez a  $CO$ -gáz a drezdai Wawrzinich tanár kutatásai szerint lassú motorfordulatnál 8%-os nagyságot vehet fel az égéstermékben.

Különös veszélyt jelent ez kis garagehelyiségben, lassú fordulattal járó, igen fojtott motor járatásakor. Sok halálos baleset okozója volt és lesz.

Ennek a ténynek, de főként csak a kis határok közti keverék-szabályozhatóság megismerése a karburátorok kiegészítéséhez vezetett. Így keletkeztek a különféle „benzinmegtakarító-készülékek“ (Zervo, Zusatzluftwirbler. A. B. C.), melyek a fojtószelep után a gázkeverék bizonyos felhígítását eredményezik. A Krebs pótlevegős szabályozás olyan módja, midőn a szelepet a gépkocsivezető időnként és szükség szerint kezeli.

Az automobil járásakor tehát bizonyos körülmények mellett egészségre ártalmas gázokat bocsát ki. Nem érdektelen azonban rávilágítani arra is, mily levegőtömegeket von el a környezettől. A gázkeverék tökéletes elégéséhez 15.3 kg. levegőt kíván, egy kg. levegő mintegy 773 liter, tehát 1 kg. benzin felhasználta után az automobil útvonala mentén mintegy 12 m<sup>3</sup> levegőt fogyaszt. Ez a mennyiség egy bűtorszállító kocsik belső űrtartalmának felel meg; ennyi levegőt fogyaszt egy normális 5—6 személyes automobil, megközelítőleg 10—12 km. útvonal mentén. Mily levegőmennyiségeket vehetnek tehát el a külföldi metropolisok nagyszámú automobilai, midőn egyes útvonalakon oda is 3—4, vissza is 3—4 sorban egymás mellett, egymás mögött vonulnak.

A gépkocsiforgalom-emelkedés egyéb öröndetes jelenségei dacára, mily sok probléma vár megoldásra. (Városrész szellőzés, stb.)

A párisi méregtani intézet megállapítása szerint egy liter benzin elégetve 560 liter szén-savat és ugyanannyi szén-oxidot is eredményez, pedig a kipuffogó edény kékszínű, sokszor szürkés, sűrű, rossz szagú

\*) Mitteilung des Instituts für Kraftwesen an der techn. Hochschule zu Dresden 1923. évf. 5., 19., 24. füzet



füstfelhője sok egyéb ártalmas égési termékeket hagy el az úton és az úttest fölött. Az intézet számításai szerint a Párizsban lajstromozott mintegy 60.000 drb. automobil mintegy 100 millió liter (100 ezer km<sup>3</sup>) szénoxidot ad le naponta és mivel a francia metropolisz szóbajöhető területe cca 20 millió m<sup>2</sup>, az úttest egy m<sup>2</sup>-nyi részére naponta öt liter ártalmas szénoxid kerül. Az utcai gyakori rosszullétek a párisi mentők szerint sokszor ily hatásra vezethetők.\*)

### Az automobil jövő motorja.

Befejezésül röviden érinteni akarjuk még az automobilmek részére újabban alkalmazni szándékolt ama motor kérdését, melynél a tüzelőanyag adagolása nem az eddigiek szerint tárgyalt módon, hanem eltérő elveken történik. A Diesel- és hozzá hasonlatos rendszerű motorokat értjük, melyek a benzinnél nehezebben éghető, de olcsóbb tüzelőanyagok elégetését is lehetővé teszik.

Ily motorszerkezet már az egy munka végzésére szükséges ütemek számában is különbözik az eddig tárgyalt 4 ütemű robbanó motortól, ahol egy munkafolyamat 4 ütemből áll: 1. szívás, 2. sűrítés, 3. égés (terjeszkedés, vagyis munka) és 4. kipuffogás üteme.

A legújabb időben a Diesel és válfajai szerint dolgozó motorokat teher-gépkocsikon elég sikerrel alkalmazták és a motorfordulat-szabályozhatást is kielégítően megoldották. Ily irányban különösen a németek mutattak igyekvést, akiket az országban meglévő tüzelőanyagok, illetőleg nyersanyagok felhasználási lehetősége és hazafias gondolkodásuk új irányok kidolgozására inspirál (Benz und Cie, Bosch A. G.).

Az ily motorok és tüzelőanyagának többletsúlya azonban egyelőre csak tehergépkocsikon járt eredménnyel, nem úgy gyorsjárású kocsikon, mint személyszállító automobilon, ahol az „új” motor lassúbb járása, nehezebb szabályozhatása és nagyobb holt súlya súlyosan nehezedik.

Nagy nehézséget okoz mindezek mellett a tüzelőanyag csekély mennyiségű adagainak változó terhelés mellett az egyes hengerekbe való befecskendezése. Ily segédkészüléket legújabb időben a stuttgarti „Bosch” cég hozott piacra.\*\*)

Az automobilépítés kezdetén és azóta is folyton kísértett a kérdés, erőgéppül más motort, mint a rendes 4 ütemű erőgépet adni. Hogy az évek során ez uralta a helyzetet, annak lehet tulajdonítani, hogy könnyebb volt mindig az aránylag nagytömegű levegővel a tüzelőanyagot az aránylag könnyebb önsúlyú motor belsejébe vinni, mint azt a Diesel és hasonló elvek tették. Ma, amidőn már közel 25 millión felül futnak automobilmek kerek e földön és a könnyebben párolgó és hasonló tüzelőanyag szükséglete mindnehezebben lesz kielégíthető, a műszaki világnak új utakat kell választania és lehet, hogy az automobilista hű barátjától, a karburátortól csakhamar kénytelen lesz elfordulni.

\*) Mentők Lapja: 1927. évf.

\*\*\*) Der Bosch Zünder: 1928. évfolyam, szept. 30. 198. oldal.



# A posta nemzetközi közigazgatási szolgálata.

Irta: Dr. HAVAS FERENC, m. kir. postatanácsos.

Az emberi kultúra általános fejlődése, de főleg a technika tökéletesedésével kapcsolatban a közlekedési eszközök szaporodása, gyorsaságuk, teljesítőképességük megnövekedése a nemzetek életét az elzárkózottságból a világtorgalom területére vezette át. Ez a nagy evolúció nem jelenti a nemzeti eszmének a nemzetköziség által való lassú elsorvasztását, mert hisz egyes nemzeteknél éppen az ellenkezőjével, a túlzásba vitt önző sovinizmussal találkozunk. De jelenti azt, hogy egy ország, illetve nemzet, álljon az a kultúrának bármilyen magas tokán és legyen az bármily hatalmas, egyedül önmagára támaszkodva a világban megállani többé nem képes. A multhoz képest fokozottabb mértékben rá van utalva más országokra és nemzetekre, amint viszont ezek meg őreá vannak rászorulva.

A világháború a fejlődésnek ezt az irányát talán néhány évre megállította, de csak azért, hogy az a háború után annál nagyobb erővel törjön előre.

A posta, táviró- és távbeszélő mindig a kultúrának s a gazdasági életnek a fokmérője és tükröje volt. Most is az. S ha a világ gazdasági élete kinőtt az országhatárokat, sőt a világrészek határai közül s a Földgolyón keresztül-kasul száguldvá szimatol a business után, úgy e szimptomának okvetlenül jelentkeznie kell a posta, táviró- és távbeszélő terén is. Jelentkezik is és még hozzá hatalmas méretekben.

A legújabb időkben feltalált, illetőleg tökéletesített forgalmi eszközöket a posta, táviró- és távbeszélő is a maga szolgálatába állította. A világot már is behálózó légipostai összeköttetések, a tengereket átszelő táviró, sőt távbeszélő kábelek, a nagyszerű kontinentális távbeszélő kábelhálózatok, az óriási arányban fejlődő rádió-táviró és rádió-távbeszélő, a szórakoztató rádió mind e mellett az óriási nemzetközi fejlődés mellett bizonyítanak. Mind a három szolgálati ág terén új küldeményfajok születnek meg. Légipostai küldemények, rádió-levelek, hétvégi (= WLT=), = ZLT = táviratok, távirat-levelek, üdvözlő táviratok, külön meghívások, hosszú tartamú beszélgetések, bérelt beszélgetések, különleges szabályok szerint lebonyolított tőzsde-beszélgetések, távbeszélő tudakozó-szolgálat, meghatározott időre szóló beszélgetések, külföldi szórakoztató rádió-előadásoknak távbeszélő áramkörök útján való közvetítése, ú. n. programcserek, stb.

Az utolsó tíz év a világ összes államainak posta-, táviró- és távbeszélő-igazgatásait igen nagy feladatok elé állította. A postaigazgatások nem is tértek ki ez elől a fejlődés elől, hanem minden erejüket megfeszítve, nagy, eleven erejét igyekeztek intézményeik és az egész emberiség előnyére hasznosítani.

A világháborút követő időkben az összes számottevő postaigazgatóságok nemzetközi osztályai azon fáradoztak, hogy a nagy



világégés által okozott kárt és zavart eltüntessék és hogy a nagyarányú nemzetközi forgalmi kívánalmaknak mentül tekeletesebben meg tudjanak felelni.

Ujbol összehívják a háború alatt szünetelt nemzetközi postakongresszust, illetőleg táviró értekezletet, majd a rádió-táviró értekezletet. A teldolgozasra kerülő javaslatok szama a régi kongresszusok és konferenciák anyagához kepest óriási, de még így is kenyteleknek megállapítani, hogy egyedül a posta és a táviró unio kongresszusain s konferenciáin a három nagy forgalmi intézmény sorsát még nem tudják eléggé biztos alapokra helyezni. A haladásnak a kereke ugyanis a legújabb időben igen gyorsan forog. Egyik-másik forgalmi intézmény, mint pl. a legiposta, a drótnélküli táviró, a kábeles távbeszélő, a szórakoztató rádió, mondhatni óráról-óra-ra fejlődnek. Ezeknél nem lehet öt évig várni, míg a legközelebbi kongresszus vagy konferencia összeül. Különben is a gyors fejlődés által felszínre hozott szabályozandó kérdések talán még nincsenek is abban a kiforrott állapotban, hogy azokkal nemzetközi kongresszusokon, konferenciákon foglalkozni lehetne. A két unio keretén belül különböző nemzetközi tanácsok (Comiték) alakulnak, szakkonferenciák ülnek össze, világkonferenciákat megelőző előértekezleteket rendszeresítenek, az államok nagyszámú külön egyezményt kötnek. Mindez azért történik, hogy a felvetődött nagyszámú nemzetközi kérdés tömkelegében rendet teremtsenek.

Európa közepén, az ú. n. utódállamokban a fentebb említetteken kívül ráadásul az igazgatóságok nemzetközi osztályainak munkakörébe került még az új országhatárok által teljesen kiforgatott helyzetnek is a rendbehozatala, ami kivált az első időben, mikor ezek az igazgatások egymással bizony nem a legbarátságosabban állottak szemben, nagyon nehezen ment. Sajnos, be kell vallanunk, hogy egyik-másik utódállammal, különösen a forgalom fejlesztésének kérdéseiben, még most sem sikerült a normális állapotokat helyreállítani. Magyarország trianoni határai azzal is megcsúfolták a magyar postát, hogy régi belföldi forgalmi viszonylatainak egy igen tekintélyes részét most már mint nemzetközi viszonylatokat kellett számba vennie. Az utódállamokkal való iratváltás is nehezebb lett, mert míg például azelőtt Ausztriával németül levelezhattünk, addig most az utódállamokkal már franciául kell leveleznünk. Az ország területének megcsönkítése a magyar posta nemzetközi ügykörét tehát nem hogy apasztotta volna, hanem ellenkezőleg, megduzzasztotta.

A nagyszámú kongresszus, értekezlet, előértekezlet, comité, külön egyezmények anyagának tárgyalására való előkészítése, a javaslatoknak francia nyelven való kidolgozása, a hozott határozatoknak franciából magyarra való fordítása, azok életbeléptetése, új forgalmi viszonylatok megnyitása, új szolgálatok rendszeresítése, a megsokasodott nemzetközi ügyeknek rendezése mind munkatöbbletet jelentettek a nemzetközi ügyosztályaik számára és pedig a régi békebeli állapotokkal szemben mennyiségileg és minőségileg is hatalmas többletet. Ha csak saját szakmámat, a távirót és a távbeszélőt tekintem, a legutolsó három évben a magyar posta kiadásában megjelent „A nemzetközi táviróegyezmény és az ahhoz tartozó szolgálati sza-



bályzat" (az 1925. évi párisi átvizsgálás szerint), ennek alapján kiadatott az új „Távíróüzleti Szabályzat, a „Távbeszélőüzleti Szabályzat“, legújabban megjelent az új washingtoni „Nemzetközi Rádió-távíró-egyezmény és az ahhoz tartozó szolgálati szabályzatok“.

Önkéntelenül is felvetődik a kérdés, meg tudott-e a magyar posta nemzetközi adminisztrációjának a kettős forradalom és a szanálás által megtépázott tisztviselői kara ezzel a mennyiségileg és minőségileg erősen megszorított munkatöbblettel birkózni? Szerencsére igen s amint azt most már minden tárgyilagos bírálóknak el kell ismernie, feladatának jól megfelelt. Hiszen elég, ha a posta-, távíró és távbeszélő díjszabásokban felsorolt s a forgalom számára megnyitott nagyszámú új viszonylatra, az új küldeményfajok tömegére, az új nemzetközi egyezmények és szabályzatok magyarra is lefordított kötetekre és külön egyezményeink nagy számára rámutatunk.

A magyar postaigazgatás számára kétségkívül igen nagy előny volt, hogy ebben a nemzetközi téren oly mozgalmas tíz esztendőben nemzetközi ügyosztályaink vezető pozícióit még a békeidőben nevelt és e téren nagy tapasztalatokkal rendelkező s rendszerint három vezető világnyelvet, vagyis a franciát, a németet és az angolt kitűnően bíró főtisztviselőkre bízhatta. A nemzetközi előadói munkakörök számára, ahol a nagy anyagot tulajdonképpen fel kellett dolgozni, szintén olyan békebeli közigazgatási tisztviselők állottak rendelkezésre, kiket több külföldi nyelvben való jártasságuk, szakismereteik és munkabírásuk e nagy feladatokkal való megbírázásra képessé tettek.

Ha azonban a magyar postaigazgatás ezidőszerinti nemzetközi ügyosztályainak előadói karát közelebről szemügyre vesszük, úgy akaratlanul is szemünkbe tűnik, hogy ebben az előadói gárdában nincsen képviselve a fiatalság. Az előadók legnagyobb része már a java férfikorban lévő tanácsosokból áll s ha akad is köztük elvétve egy-egy titkár, korára nézve bizony már az sem fiatal s rendszeren a tanácsosokkal egykorú.

Mondhatná talán valaki, hogy a vezérigazgatóságoknak, ha szüksége lesz fiatal nemzetközi előadókra, úgy, amint azt a múltban tette, majd most is berendel ilyeneket az igazgatóságoknál levő segédtitkárok, fogalmazók, esetleg a hivataloknál levő jogvégzett tisztviselők közül. Sajnos, azonban megfelelő külföldi nyelvismeretekkel rendelkező s egyúttal szakképzett fiatalabb tisztviselők nagyon kevesen vannak.

Ennél a megállapításnál mindenesetre meg kell állanunk s kutatnunk kell az okok után, melyek ezt a helyzetet előidézték. Nézzük tehát, hogy mi az oka annak, hogy míg a múltban mindig szép számban akadtak fiatal közigazgatási, sőt forgalmi tisztviselők, kik idegen nyelveket tanultak és tudtak is, a mostani fiatalság alig tud idegen nyelveket, sőt — s ez aztán igazán nagy baj — nem is áll módjában azokat elsajátítani.

A régi boldog békevilágban mindenesetre más volt a fiatal tisztviselők anyagi helyzete, de más volt azoké a középosztálybeli családoké is, melyek a posta számára a fiatal tisztviselőket nevelték. Tekintsük először az utóbbiakat. A békeidőben a középosztálybeli



családok legtöbbje az akkori jobb megélhetési viszonyok eredményeként abban a szerencsés helyzetben volt, hogy ha nem volt még, úgy gyűjtött magának egy kis tőkét, melyre támaszkodva gyermekeit már iskolás korukban idegen nyelvre taníttathatta, ha pedig fiúk katonasorba került, kiküldhette Ausztriába szolgálni, ahol megtanult jól németül, esetleg a nyári szünetekben küldték ki külföldre ugyancsak idegen szóra. Az így nevelt fiatal emberek, ha a posta szolgálatába léptek, már rendszeren egy, néha két idegen nyelvet tudtak, postai szolgálatuk kezdetén már csak e nyelvismeretek tökéletesítésére, esetleg a meglévő kitűnő bázison egy újabb idegen nyelv megtanulására került a sor. S ez a tökéletesítés, illetőleg újabb nyelvtanulás is aránylag könnyen ment, mert a fiatal tisztviselő megélhetése a mai-nál jóval könnyebb volt. Igen soknál pedig az illető háta mögött még ott állott a család, mely törekvő fiát anyagilag szívesen támogatta, hisz volt módja hozzá. A nemzetközi reszortok tisztviselőinek utánpótlása tehát simán ment. A vezérigazgatóság, ha szükség volt rá, csak kiválasztotta a fiatal gárda legjobbait és berendelte őket.

Nem hallgathatom el, hogy a világháború a sok rossz mellett, ezen a téren jót is eredményezett. Nevezetesen több hadifogságba került tisztviselőnk számára lehetővé tette, hogy már meglévő nyelvismereteit a fogság szomorú évei alatt kemény önképzés útján továbbfejlessze és tökéletesítse. Ennek az autodidakszisnak a természetét a postaigazgatás szintén most aratja le.

A háború alatt azonban, de főleg utána, erősen megromlott a városi középosztály anyagi helyzete. A pénz romlásával lépést nem tartó kereset elégtelensége, a hadikölcsönökben elveszett családi vagyonok, a valorizálás elmaradása, a nagy nélkülözésben kényszerűségből eladott ingóságok elvesztésével minden anyagi bázis kicsúszott ezeknek a családoknak a lába alól, mely számukra a kulturális szükségletek kielégítését lehetővé tette volna. Ezek sajnos, már nincsenek többé abban a helyzetben, hogy fiaikat a nyelvtanulásban támogathatnák, sőt alig várják azt a pillanatot, mikor a gyermeket az érettségi után végre sikerül valami álláshoz juttatni. Így legalább a gyermek is keres valamit s e kis keresetet is segítségül hívva, talán sikerülni fog az anyagi gondok tornyosuló hullámai közt vergődő családot az elmerüléstől megmenteni. Szóval a fiatal ember fizetéséből sem jut nyelvtanulásra, mert az élet fenntartására kell az utolsó fillér is.

Sajnos, a főiskolákat látogató diákságtól sem lehet ezen a téren sokat várni, mert napjainkban a diákélet is más, mint a boldog békeidőben. Ezek is szegények mindenféle mellékfoglalkozás után futkosnak, tanítanak, címeket írnak, ügynökösködnek, multságokon muzsikálnak, csakhogy a mindennapi betevő falatot, a ruházatot, a könyvek árát s az egyetemi költségeket valahogyan előteremtsék. Arra, hogy ezek az egyetemi hallgatók a nyelvórákért még maguk is fizessenek, gondolni sem lehet.

Idegen nyelvet anyagi áldozat nélkül elsajátítani lehetetlen. A középiskolai modern rendszerű nyelvtanulás eredményeivel a gyakorlati életben sajnos nem lehet messzire menni. Ez csak arra elég, hogy minimális alapon hozzá lehessen fogni az ú. n. komoly nyelvtanuláshoz. A tisztképző tanfolyamon elsajátított nyelvismeretek sem elég-



ségesek arra, hogy a hallgatók az illető nyelven beszélni vagy fogalmazni tudjanak. Ezek csak a kezelésnél előforduló nyomtatványok kitöltésére s a leggyakoribb terminus technikusok elsajátítására képesítenek. Ha tehát valaki mégis nyelvet akar tanulni, nem marad más hátra, mint ki kell nyitnia a pénztárcáját.

A helyzet sötét. Am az élet itt áll a maga parancsoló követeléseivel. A m. kir. postaigazgatásnak a jövőre való tekintettel szüksége van erre az idegen nyelvtudással rendelkező ifjú gárdára, mert különben az idővel kiüregedő mostani előadókat nem fogja tudni pótolni. Már pedig az utánpótlásnak igen nagy jelentősége van. Mindenki, aki a posta nemzetközi adminisztrációjában előforduló ügyek természetét és azok elintézési módját ismeri, nagyon jól tudja, hogy itt nem egyszerű fordításokról van szó és hogy ezeket az ügyeket máról holnapra az íróasztalok mellé ültetett tisztviselőkkel még akkor sem lehet elintéztetni, ha azok az idegen nyelvekben különben járatosak volnának. A fontosabb nemzetközi ügyeket csak hosszú éveken át nevelt s eziránt az ügykör iránt érzékkel bíró előadókra lehet rábízni, de nem homonovusokra.

Tulajdonképen mit is kell egy fontosabb nemzetközi ügyeket intéző előadónak tudnia, hogy önállóan dolgozni tudjon? Mindenekelőtt igen jól kell tudnia a francia, német, sőt lehetőleg az angol nyelvet is úgy szóban, mint írásban. Ha az olasz és spanyol nyelvhez is ért, ez csak az illetőnek a szerencséje, mert ilyen nyelvű ügyek is akadnak. Ismernie kell a szakmájába vágó idegen nyelvű szakkifejezéseket, azoknak a fogalmazás során való alkalmazási módját, a magasnívójú francia, német, sőt angol nyelvű hivatalos stílus technikáját. Mindez magában véve ma már oly bő terjedelmű, annyira komplikált feladat, hogy felér egy újabb idegen nyelv anyagával. Ismernie kell szakmájának kezelési ügyeit, különös tekintettel a nemzetközi forgalomra, a nemzetközi egyezményeket, külön egyezményeket és szolgálati szabályzatokat. A külföldi igazgatásokkal való leszámolás módját. A nemzetközi posta, illetőleg táviró-unió irodáival való érintkezést, a tarifák helyesbítésénél követendő eljárást.<sup>1)</sup> A nagyszámú nemzetközi segédkönyvet és az azokkal való bánást. A nemzetközi tarifák fejlődésének fázisait, a nemzetközi irányítást s a világposta, illetőleg táviró-távbeszélő s rádió-távíró közlekedési hálózatát s a szakmába vágó külföldi szakirodalmat. Végül, ami a legfontosabb, a külföldi igazgatásokkal való szóbeli és írásbeli tárgyalások minden csínját-binját. Ismernie kell saját igazgatásának és a külföldi, főleg a szomszédos és közeli igazgatások

<sup>1)</sup> Ami a tarifáknak a nemzetközi irodák közleményei (postánál Circulaire-k és Recueil-ek, távirónál Notificatio-k) alapján való korrigálását illeti, ez igen bonyolult és csak hosszas gyakorlat alapján elsajátítható munka, mert az igazgatások s az egymással gyakran versenyző társaságok sokszor csak saját útszakaszaiknak a díjait, illetőleg díjváltozásait közlik, melyek alapján egy-egy állam díjszabását mozaikszerűen kell összeállítani. Itt tehát a világ közlekedési utainak hálózatát és a díjszabásokat, úgyszintén azok fejlődését alaposan ismernie kell az előadónak, különben könnyen hibázhat.



összes erős és gyenge pontjait. Mert úgy a szóbeli, mint az írásbeli tárgyalás a legtöbb esetben szó- vagy papíroshadjáratot jelent, melyben a két vagy több fél először is sztratégiai telvonulást rendez, azután pedig telvonultatott erőivel, amilyen ügyesen csak tud, taktikázik. A végső győzelem a telvonultatott ervek erejétől s azok ügyes felhasználásától egyaránt függ. A nemzetközi előadóktól tehát elég sokat kívánunk, aminek elsajátításához bizony sok időre van szükség. Azt hiszem nem tévedek, ha ennek a magánál a nemzetközi ügyosztályban való kiképzésnek az idejét 8—10 évre becsülöm.

Amint egy államfő sem bízna rá hadseregének háború esetén való vezetését, vagyis a vezérkari teendőket kezdőkre és gyakorlati tapasztalatokkal nem bíró egyénekre, úgy a postaigazgatásoknak is arra kell törekedniök, hogy a nemzetközi ügykör tontos munkahelyein mentől gyakorlottabb és képzetebb munkaerőkkel dolgoztassanak. Az ebben a reszortban végzett munka kirakati munka, mely ha jó, az illető igazgatásnak becsületet szerez, ha gyenge, vagy selejtes, presztizsét teszi tönkre.

A gyenge munkateljesítményt a többi igazgatás emberei azonnal észrevennék s az illető igazgatás meggyengült helyzetét saját előnyükre alaposan kihasználnák. Ráadásul még a kísérletező igazgatás jó hírnevét is eljátszaná. A jó hírnevet pedig tönkre tenni igen könnyű, visszaszerezni azonban annál nehezebb. A gyakorlat azt bizonyítja, hogy az igazgatások nemzetközi reszortjaikra nagyon is vigyáznak. A jobb nevű igazgatások által a kongresszusokra és konferenciákra küldött delegációk összeállításakor különös tekintettel vannak arra, hogy a delegátusok rang és kor szerinti lépcsőzete itt is meglegyen. Különösen áll ez Németországra, mely rendszeren három korosztállyal vesz részt a nemzetközi összejöveteleken. Már pedig a németektől lehet tanulni, hisz azok még ma is a nagy nemzetközi organizátornak, a posta-unió megteremtőjének, dr. Stephan-nak hagyatékából élnek, illetőleg az ő nyomdokain haladnak.

Ilyen körülmények között a magyar postának minden rendelkezésre álló eszközt meg kell ragadnia, hogy nemzetközi munkaerőinek zavartalan utánpótlását biztosítsa. Erre, úgy véljük, kínálkozik is mód. Amint tudjuk, a posta forgalmi díjnoki állásaira évente a felvételre kerülők számát többszörösen túlhaladó pályázó jelentkezik. Ezeknek a kérvényeknek az elintézésénél s a selejtező felvételi vizsgáknál különös tekintettel kellene lenni a jelöltek nyelvismereiteire. Ha sikerül köztük olyanokat találni, kik legalább egy, esetleg több idegen nyelvet jól beszélnek s fordítani is jól tudnak, azokat, mint a postára nagy értéket jelentő egyéneket feltétlenül fel kellene venni. Az idegen nyelvismeretekkel jelentkező pályázók előnyben részesítését talán a pályázati hirdetményben is hangsúlyozni kellene, ami bizonyára nem tévesztené el hatását.

Az ilyen fiatal tisztviselőket aztán a tisztképző-tanfolyamon és később a hivatalokban is figyelemmel kellene kísérni, nyelvismereiteik tökéletesítésére, esetleg újabb nyelv tanulására kellene őket serkenteni s lehetőleg nemzetközi vonatkozású munkakörökben kellene foglalkoztatni. Az általános szegénységre való tekintettel fontos volna, ha a nyelvtelhetséggel és ambícióval bíró ilyen fiatal tisztviselőknél a



postaigazgatás legalább az idegen nyelvórák tandíját valamilyen formában megtérítene, ami feltétlenül buzdítólag is hatna. Az ily módon kiképzett és nevelt tisztviselők aztán, ha bekerülnének idővel a vezérigazgatóság valamelyik nemzetközi ügyosztályába vagy valamely nemzetközi kicserélő hivatalhoz, ott bizonyára használható munkaerőkké volnának tovább képezhetők, kivált akkor, ha néhány hónapra ők is kijuthatnának Franciaországba, úgy, amint a m. kir. posta böles vezetőségének jóvoltából több nemzetközi előadónak a közelmúltban sikerült kijutnia.

A nemzetközi munkaerők zavartalan utánpótlásának biztosítása tehát a magyar kir. postának szintén egyik életbevágó problémája, melyre saját érdekében fokozott figyelmet kell fordítania.

## A budapesti központi táviróhivatal új Morse-munkaelosztó váltói.

Irta: FLASZIK JENŐ, m. kir. posta műszaki tanácsos.

(Folytatás.)

Ezek előre bocsátása után a váltó kapcsolási elrendezését alább ismertetem.

### I. A vonalon nincs levelezés.

Az áramkör (2. ábra) ekkor a következő: — külső vonal — hívó jelfogó tekerese — nyomó billentyű 4. rugója — 5. rugója — 600 Ohm ellenállás — a kapcsolóhévely 600 Ohm ellenállása — 3. rugó — 2. rugó — vonaltelep (föld).

A hívó jelfogó tehát az állandó folyamú rendszernek megfelelően állandóan meghúzva tartja horgonyát.

### II. A külső állomás hív.

Ha a külső állomás hív, akkor billentyűjét lenyomva a vonalon szakadást idéz elő, a hívó jelfogó elereszti horgonyát és a tartós áramú jelfogó áramkörébe kapcsolt 2 mf.-os kondenzátort egy 500.000 Ohm (silit) ellenálláson keresztül rövidre zárja.

Ennek az elrendezésnek az a célja, hogy azokon a vonalakon, ahol több állomás van bekapcsolva, a rövidebb ideig tartó árammegszakítások, amelyek a rendes Morse-jeleket idézik elő, a hívó-berendezést ne hozzák működésbe.

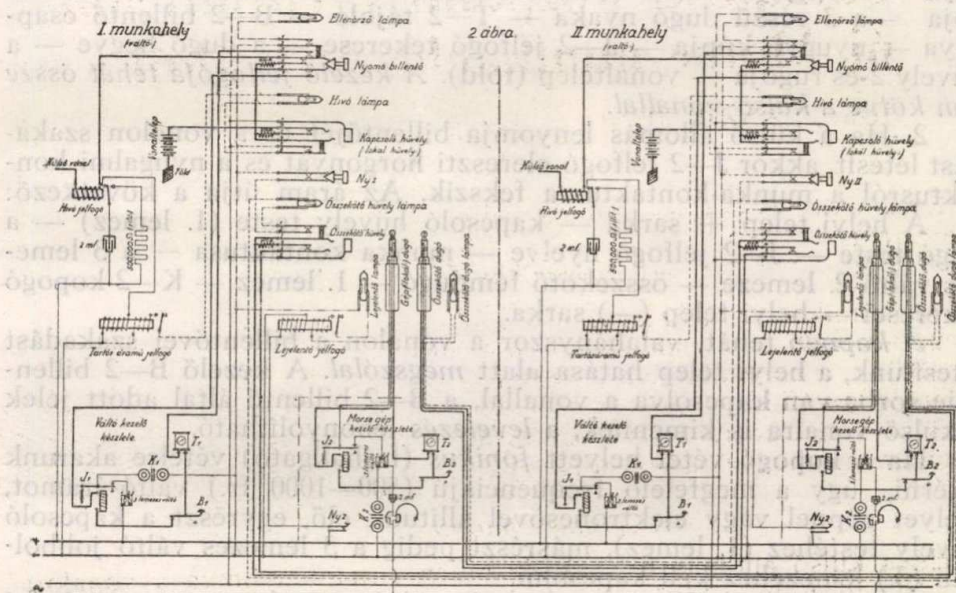
A 2 mf.-os kondenzátor egyik fegyverzete a helyi telep + sarkával, a másik pedig a hívójelfogó nyelvével van összekötve. A hívójelfogó nyugalmi kontaktusához a tartós áramú jelfogó tekercsén keresztül a helyi telep (—) sarka oly módon van kapcsolva, hogy nyugalmi helyzetben a 2 mf.-os kondenzátor másik fegyverzete a tartós áramú jelfogó tekercsén keresztül a (—) sarokkal is össze van kötve. A kondenzátor tehát a hívójelfogó nyugalmi helyzetében állandóan áram alatt lévén, megtöltődik. Ha most a hívójelfogón keresztül a



rendes Morse-jeleknek megfelelő áramimpulsusok haladnak keresztül akkor a kondenzátor az 500.000 Ohm-os nagy ellenálláson keresztül ezen idő alatt nem sült ki, mert a teljes kisüléséhez hosszabb idő (6—8 mp.) szükséges.

A leghosszabb Morse-jel sem tart tovább 2 mp-nél, így a rendes levelezés a jelző berendezést nem hozza működésbe. Ha azonban a külső állomás hosszabb ideig (kb. 6—8 mp.) lenyomva tartja billentőjét és ennek következtében a hívó-jelfogó horgonya ennyi ideig fekszik a munkakontaktuson, akkor ezen idő alatt a 2 mf-os kondenzátor teljesen kisül.

Amint a külső állomás a hosszú hívás után billentőjét elereszti és a hívó jelfogó újra nyugalmi kontaktusra fekteti horgonyát, úgy a teljesen kisült kondenzátor a helyi telepből új töltő-áramot kap.



Mint hogy a töltőáram körébe a tartós áramú jelfogó egyik tekercse is be van kapcsolva, a tartós áramú jelfogó a töltő-áram hatása alatt meghúzza horgonyát és ezáltal fogvatartó tekercsének áramkörét zárja. Az áram útja a következő lesz:

1. Helyi telep (—) sarka — a tartós áramú jelfogó tartó tekercse — a tartós áramú jelfogó munka-kontaktusa — nyelve — hívó lámpa — kapcsoló hüvely 6. rugója — 5. rugója — helyi telep + sarka; a hívólámpa tehát kigyullad.

III. A váltó-kezelő tisztviselő szabad dugóval belép a hüvelybe.

Ha a hívó lámpa kigyullad, a váltó-kezelő tisztviselő egy szabad dugóval belép a hívó lámpa alatti kapcsoló hüvelybe. Ezáltal az 5. és 6. rugót széjjelválasztja; a hívó lámpa áramköre megszakad, a hívó lámpa kialszik.



Egyidejűleg a tartós áramú jelfogó tartó tekereslése is árammentes lesz, elereszti horgonyát, amely a nyugalmi kontaktusra fekszik.

A dugó továbbá a 2. és 3. rugókat is széjjel választja. Ezáltal a 600 Ohm-os ellenállás kikapcsolódik, helyette a kezelő készüléthez tartozó 600 Ohmos jelfogó kapcsolódik a vonalba.

A dugó maga 3 részből áll; a feje (hegye) a kapcsolóhüvely 2-es, nyaka a kapcsolóhüvely 4-es rugójával, teste pedig a hüvely fémes részével (testével, 1-es lemez) jön érintkezésbe. Ezáltal egyrészt a vonalat és a vonaltelepet köti össze a gépkezelő készülékével, másrészt a helyi telep + sarkát rákapcsolja a gépkezelő J—2 jelfogójának nyelvére és a lejelentő jelfogó tartó tekercsére. Az áram útja a következő:

1. Külső vonal — hívó jelfogó tekerese — nyomó billentő 4. rugója — 5. rugója — 600 Ohm ellenállás — kapcsoló hüvely 4-es rugója — a 3 részü dugó nyaka — T—2 tájoló — B—2 billentő csapágya — nyugvó kúpja — J—2 jelfogó tekerese — a dugó hegye — a hüvely 2-es rugója — vonaltelep (föld). *A kezelő jelfogója tehát össze van kötve a külső vonallal.*

2. Ha a külső állomás lenyomja billentőjét és a vonalon szakadást létesít, akkor J—2 jelfogó elereszti horgonyát és a nyugalmi kontaktusról a munka-kontaktusra fekszik. Az áram útja a következő:

A helyi telep + sarka — kapcsoló hüvely teste (1. lemez) — a dugó teste — J—2 jelfogó nyelve — munka kontaktusa — a 3 lemezes váltó 2. lemeze — összekötő fémdugó — 1. lemez — K—2 kopogó tekeresei — helyi telep (—) sarka.

A kopogó tehát, valahányszor a vonalon a billentővel szakadást létesítünk, a helyi telep hatása alatt *megszólal*. A kezelő B—2 billentője sorba van kapcsolva a vonallal, a B—2 billentő által adott jelek a külső vonalra is kimennek, a *levelezés* lebonyolítható.

Ha a kopogó vétel helyett *fonikus* (fejhallgató) vételre akarunk áttérni, úgy a megfelelő frekvenciájú (500—1000 fr.) váltó-áramot, melyet géppel vagy elektronsóval állítunk elő, egyrészt a kapcsoló hüvely testéhez (1. lemez), másrészt pedig a 3 lemezes váltó jobboldali (3.) lemezéhez kell kapcsolni.

A 3 lemezes váltó és az áramforrás közé az egyenáramú helyi telep elválasztása céljából egy 2 mf-os kondenzátort kapcsolunk; azonkívül a hallgatóhoz párhuzamosan kapcsoljuk a hangerősséget szabályozó ellenállást.

Ha fonikus vételt akarunk, úgy a 3 lemezes váltón a fémdugót a középső (2.) és a jobboldali (3.) lemez közé dugjuk.

A váltóáram útja az előbbiek alapján könnyen követhető.

*IV. A levelezés befejeződött, a gépkezelő megnyomja a billentőjén levő nyomó gombot.*

Ha a levelezés befejeződött, úgy a gépkezelő megnyomja a billentőjén felszerelt nyomó gombot (Ny—2).

Ezáltal a kezelő a lejelentő jelfogó egyik tekerésébe áramot küld, amennyiben a helyi telep + sarkát a nyomó gombon és a lejelentő jelfogó tekercsén át összeköti a (—) sarokkal. A lejelentő



jelfogó tegercse áramot kap, nyelve a nyugalmi kontaktusról a munka kontaktusra fekszik és zárja a lejelentő lámpa áramkörét; a lejelentő lámpa kigyullad. Az áram útja a következő lesz:

1. Helyi telep + sarka — kapcsoló hüvely teste (1-es lemez) — a dugó teste — a lejelentő jelfogó tartó tekerceselése — a jelfogó munka kontaktusa — nyelve — lejelentő lámpa — helyi telep (—) sarka.

Minthogy a lejelentés alkalmával a J—2 jelfogó horgonya a nyugalmi kontaktuson (alsón) fekszik, a helyi telep a J—2 jelfogó horgonyán és a K—2 kopogó tekerceselésén keresztül nem záródhat, jel tehát nem jön létre.

Amint a váltó-kezelője a lejelentő lámpa kigyulladását észreveszi, a dugót kihúzza a hüvelyből. Ezáltal a helyi telep + sarkát leválasztja a J—2 jelfogó nyelvéről és a lejelentő jelfogó tartó tekerceseléséről; az áramkör megszakad. Ennek következtében egyrészt:

a) a J—2 jelfogót áram alól mentesíti. A dugó kihúzásával a gépkezelő készletének vonal részében ugyanis szakadás áll elő, a J—2 jelfogó nyelve a munka kontaktuson fekszik mindaddig, amíg a gépet újra nem kapcsoljuk egy vonalra. Éjjel tehát, mikor nincs üzem, a kopogók tekercei áram alatt lennének, ami a tekercek felmelegedését és esetleg átütését eredményezné; amit a helyi telep lekapcsolásával megakadályozunk, másrészt

b) a lejelentő jelfogó tartó tekercsét is mentesíti az áramtól, a lejelentő lámpa áramköre megszakadván, a lejelentő lámpa kialszik.

V. A váltó-kezelője a hívó lámpa fölötti nyomó-billentő lenyomásával belép a vonalba.

Hogy munka közben a váltó-kezelője a vonalon folyó levelezést megfigyelhesse, a gépkezelőt ellenőrizhesse és a külső állomásokkal érintkezhesen, gondoskodni kellett arról, hogy a váltó kezelője a vonalba könnyen be- és kiléphessen. Erre a célra szolgálnak a váltón a hívó lámpák felett felszerelt nyomó billentők.

Mielőtt a vonalak a kapcsoló hüvelybe jutnának, először a nyomó billentőn haladnak keresztül.

Ha most a váltó-kezelője a vonalba be akar lépni, úgy a megfelelő vonalba kapcsolt nyomó billentőt lenyomja, ezáltal a nyomó-billentő 4. és 5-ös rugóját szétválasztja, az 1. és 2-es, továbbá a 3. és 4-es valamint a 6. és 7-es rugókat rövidre zárja. Az 1. és 2. rugók zárják a helyi telep és az ellenőrző lámpa áramkörét; az ellenőrző lámpa kigyullad és mindaddig ég, míg a nyomó billentőt nem hoztuk ismét normális állásba. Az ellenőrző lámpára azért van szükség, hogy a váltó kezelője 2 vagy több vonal nyomó billentőjét ne nyomja le egyszerre, mert akkor a vonalak között érintkezést létesít.

Ha a váltó-kezelője a nyomó billentőt lenyomta, akkor a vonal-áram útja a következő:

1. Külső vonal — hívó jelfogó tekercse — nyomó billentő 4. rugója — 3-as rugója — T—1 tájoló — B—1 billentő csapágya — nyugvó kúpja — J—1 jelfogó tekercse — nyomó billentő 7. rugója —



6. rugója — a kapcsoló hüvely 600 Ohm-os ellenállása — kapcsoló hüvely 3-as rugója — 2-es rugója — vonaltelep (föld).

Az ellenőr készlete tehát bekapcsolódik a vonalba.

A J—1 jelfogó horgonya jelvételnél a nyugalmi kontaktusról a munka kontaktusra fekszik és zárja a helyi telep áramkörét, ha a 3 lemezes váltó az 1. és 2. lemezek között van dugaszolva. Az ellenőr a jeleket tehát K—1 kopogóján felveheti. A 3 lemezes váltót közbe kellett iktatni, hogy az ellenőr a helyi telepet J—1 jelfogóról leválaszthassa. Tekintve, hogy csak az ellenőr készletéről van szó, a helyi telepnek a nyomó billentő állása szerint való be- vagy kikapcsolása a kapcsolási elrendezést fölöslegesen komplikálta volna, a helyi telepnek automatikus leválasztása csak a gép-kezelő készleteinél megy végbe, amelyekből egy asztal soron 20 van.

## VI. Összekötő berendezés.

Ha egy szekrény kezelője szabad gép hiányában több vonalat már nem tud saját munkahelyén gépre kapcsolni, úgy a munkahely kezelője a vonalat oly munkahelyre (váltóra) kapcsolja, ahol szabad gép még rendelkezésre áll.

Erre a célra az egyes szekrényeken felszerelt összekötő dugók és hüvelyek szolgálnak.

A vonalak más munkahelyre való kapcsolása olyképpen történik, hogy a váltó-kezelője egy összekötő dugót a vonal lokál hüvelyébe dug. Ezáltal zárja a saját munkahelyén felszerelt összekötő dugó lámpa és a másik munkahelyen levő összekötő-hüvely lámpa áramkörét, mindkét lámpa — sorba lévén kapcsolva — egyidőben kigyullad; egyszersmind a vonal és a vonaltelep is bekapcsolódik az összekötő hüvelybe.

Az áram útja a következő:

1. Az összekötő-dugó lámpa és az összekötő-hüvely lámpa áramköre.

Helyi telep + sarka — lokál kapcsoló hüvely 1. lemeze (teste) — összekötő-dugó teste — I. munkahely (váltó) összekötő-dugó lámpája — II. munkahely összekötő-hüvely lámpája — II. munkahely összekötő-hüvelyének 1. rugója — 2. rugója — II. munkahely Ny II. nyomógombja — helyi telep (—) sarka.

Az áramkör záródik, a dugó- és a hüvely-lámpa kigyullad.

2. A II. munkahely kezelője egy szabad gép dugóját az összekötő kapcsoló-hüvelybe dugja.

Ezáltal az 1. és 2. rugókat egymástól elválasztja, az áramkört megszakítja, a lámpák kialszanak.

3. A II. munkahely kezelője szabad gép hiányában nem tudja az átadott vonalat gépre kapcsolni.

Ebben az esetben a hüvelyhez tartozó Ny II. nyomógommbal az áramkörben többszöri nyitást és zárást idéz elő, az I. munkahely ke-



zelője összekötő-dugó lámpájának egymásutáni kigyulladásából és elalvásából (lobogás) jelzést kap, hogy a II. munkahely kezelőjének sincs szabad gépe; ekkor egy másik munkahellyel tesz kísérletet.

#### 4. Az átkapcsolt vonal és vonaltelep áramköre.

Ha az összekötő-dugót az I. munkahely lokál-hüvelyébe dugjuk, úgy a 2. rugót leválasztjuk a 3. rugóról, egyúttal az összekötő dugó fejét összekötjük az I. munkahely lokál-hüvelyének 2. rugójával, nyakát pedig annak 4. rugójával.

A vonal tehát az I. munkahely lokál-hüvelyének 4. rugóján és az összekötő-dugó nyakán keresztül össze van kötve a II. munkahely összekötő-hüvelyének 5. rugójával.

Épp így a vonaltelep az I. munkahely lokál-hüvelyének 2. rugóján és az összekötő-dugó fején keresztül össze van kötve a II. munkahely összekötő-hüvelyének 5. rugójával.

#### Mínt hogy

1. a II. munkahely összekötő-hüvelyének szerkezete, azonos az I. munkahely lokál-hüvelyének szerkezetével és

2. a II. munkahely összekötő-hüvelyének 6. lemeze (teste) össze van kötve a helyi telep + sarkával és

3. az I. munkahely összekötő-dugójának segítségével a vonal és a vonaltelep a II. munkahely összekötő-hüvelyének rugóira ugyanolyan sorrendben kapcsoltatik, mint ahogy azok az I. munkahely lokál-hüvelyén vannak kapcsolva, ennél fogva a II. munkahely gépkezelője éppúgy levelezhet egy átadott vonalon, mint a II. munkahelyre állandóan kapcsolt vonalokon.

Minden munkahely össze van kötve a többi munkahellyel, így tehát bármely vonal átadható bármely munkahelyre. Munkahelyenként 2—2 összekötő-dugó és összekötő-hüvely áll rendelkezésre.

5. A levelezés befejeződött a II. munkahely gépkezelője le nyomja a billentőjén felszerelt Ny 2-vel jelölt nyomógombot.

A lejelentő lámpa a II. munkahelyen kigyullad (l. a IV. pont alatt).

A II. munkahely kezelője a gép dugóját kihúzza az összekötő-hüvelyből, a II. munkahelyen az összekötő-hüvely lámpa az I. munkahelyen pedig az összekötő-dugó lámpa kigyullad és ég mindaddig, míg az I. munkahely kezelője az áramkört az összekötő-dugó kihúzásával meg nem szakítja. Ekkor mindkét lámpa kialszik és az összeköttetés az I. és II. munkahely között megszakad.

A kapcsoló szekrény kiviteli alakját a 3. sz. ábra mutatja.

A szekrény függőleges mellső lapján van elhelyezve sorban egymás alatt a 40 nyomóbillentő, hívólámpa és kapcsoló-hüvely.

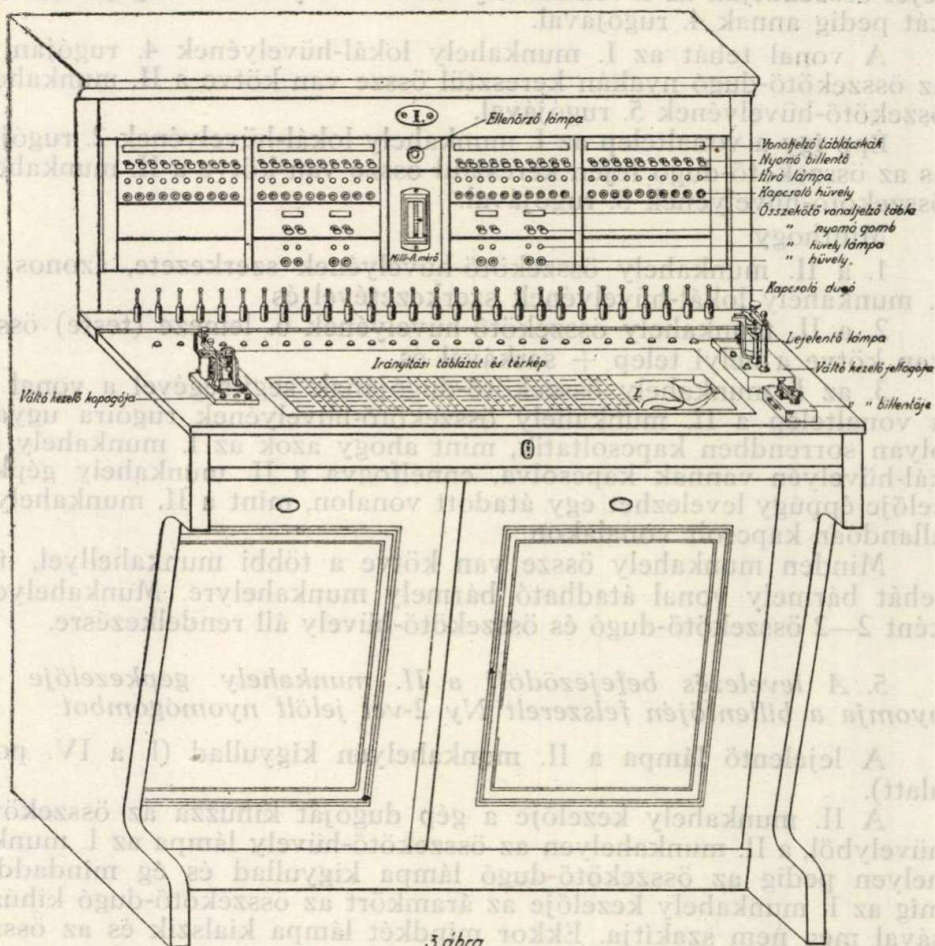
A negyedik sorban van a 8 összekötő vonal nyomógombja, azok alatt a nyolc összekötő-hüvely lámpa és összekötő-hüvely. A négy kapcsolószekrény részére tulajdonképp csak 6—6 összekötő vonal, lámpa és hüvely szükséges, a fennmaradó 2 drb. tartalék egy 5. szekrényhez.



A közepén látjuk az ellenőrző lámpát és a váltó-kezelő gép be-  
rendezéséhez tartozó profil milliampére-mérőt.

A szekrény vízszintes részén vannak elhelyezve a dugók a zsi-  
nórokkal. A dugók száma 28, ezek közül 4—4 összekötő-dugó, a szek-  
rény bal és jobb szélén van, míg a 20 középső dugó a 20 munkahely  
egy-egy gépével van összekötve.

A dugók előtt a lejelentő lámpák vannak felszerelve.



A szekrény vízszintes lapja meglehetősen széles, hogy a váltó-  
kezelője kényelmesen végezhesse írásbeli teendőit.

Az asztallap közepén süllyesztett üveglap van, amely alatt az  
irányítási táblázat és térkép van elhelyezve, hogy a táblázat ne le-  
gyen útban. Az üveg egyúttal a tisztátalanságoktól és elrongyolódás-  
tól is védi a táblázatot.

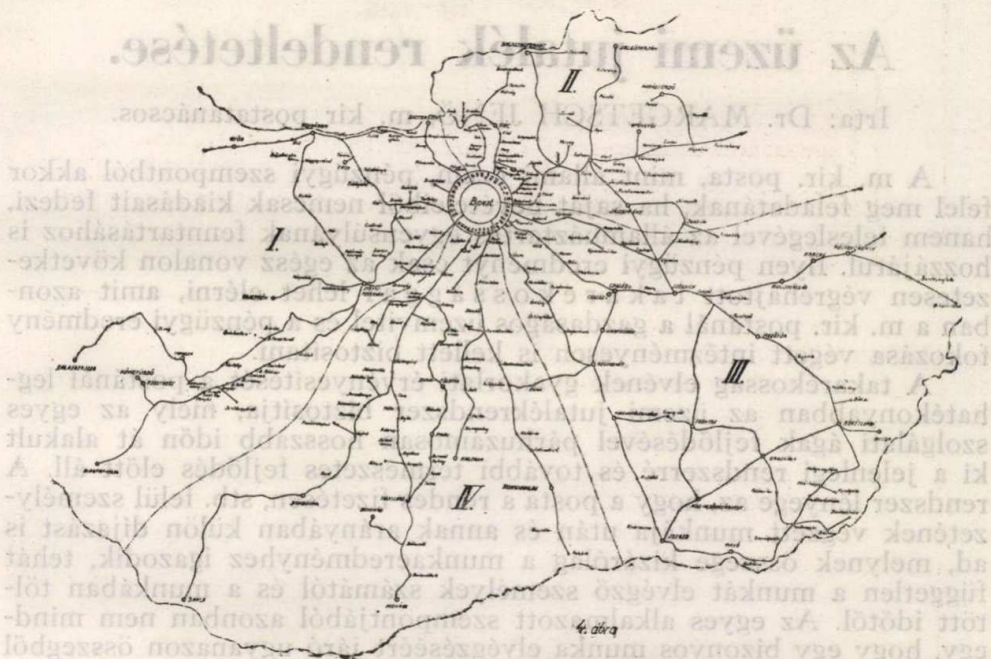
Az asztallap jobb szélén van a váltó-kezelő készletéhez tartozó  
jelfogó és a kis alakú billentő, míg a kopogó jobboldalt van felsze-  
relve.



A kapcsoló szekrény egyéb tartozékai a szekrény belsejében vannak elhelyezve.

A jelfogók (hívó, lejelentő) vaspántok körül forgó vas-keretre vannak szerelve.

Ha a keretet elforgatjuk, akkor a jelfogókhoz könnyen hozzáférhetünk. A többi alkatrész a szekrény kis méretei mellett is áttekinthetően és hozzáférhetően olyképpen van szerelve, hogy az alkatrészek esetleges cseréje könnyen és gyorsan végezhető.



Az egyes váltókba, kapcsolt vonalak száma a következő:

I. váltó	29 vonal	68 levelezésre	bekapcsolt állomással
II. „	32 „	72 „	„ „ „
III. „	31 „	67 „	„ „ „
IV. „	30 „	71 „	„ „ „

Összesen: 122 vonal 278 levelezésre bekapcsolt állomással.

Az egyes váltókba kapcsolt vonalak iránya a 4. sz. térképen látható, egy-egy váltó tehát egy-egy országrészt képvisel.

Ez az elrendezés az irányítás gyorsítása szempontjából is előnyös, mert az irányító tisztviselő (l. 1. sz. ábra; átmenő irányítás) a váltók szerint (l. 1. sz. ábra I., II., III., IV.) irányít; a tulajdonképpeni irányítást a váltó-kezelője végzi, aki a táviratokat a gép-munkahelyekre kiosztja.

A bekapcsolandó vonalak iránjának és számának megállapításánál arra is tekintettel kellett lenni, hogy az egyes váltók megterhelése



kb. egyforma legyen, miért is az egyes vonalak megterhelése külön-külön is figyelembe vétetett.

A váltók 1927 június—szeptember hó folyamán kapcsolattak be és azóta kifogástalanul működnek.

Eddig a legnagyobb forgalmat f. évi augusztus hó 18-án (Szent István nap előtti szombaton) bonyolították le, amikor is a váltókba bekapcsolt vonalakon 70 főnyi személyzet 7633 drb. táviratot, egyenként tehát 109 darab táviratot dolgozott fel.

## Az üzemi jutalék rendeltetése.

Irta: Dr. MARGETSCH JENŐ, m. kir postatanácsos.

A m. kir. posta, mint állami üzem, pénzügyi szempontból akkor felel meg feladatának, ha saját bevételeiből nemcsak kiadásait fedezi, hanem feleslegével az államháztartás egyensúlyának fenntartásához is hozzájárul. Ilyen pénzügyi eredményt csak az egész vonalon következetesen végrehajtott takarékossággal lehet elérni, amit azonban a m. kir. postánál a gazdaságos üzemvitel és a pénzügyi eredmény fokozása végett intézményesen is kellett biztosítani.

A takarékosság elvének gyakorlati érvényesítését a postánál leghatékonyabban az üzemi jutalékrendszer biztosítja, mely az egyes szolgálati ágak fejlődésével párhuzamosan hosszabb időn át alakult ki a jelenlegi rendszerré és további természetes fejlődés előtt áll. A rendszer lényege az, hogy a posta a rendes fizetésen, stb. felül személyzetének végzett munkája után és annak arányában külön díjazást is ad, melynek összege kizárólag a munkaeredményhez igazodik, tehát független a munkát elvégző személyek számától és a munkában töltött időtől. Az egyes alkalmazott szempontjából azonban nem mindegy, hogy egy bizonyos munka elvégzéséért járó ugyanazon összegből egyedül vagy másokkal együtt részesedik-e? Az üzemi jutalékrendszernek éppen az a célja, hogy a személyzet munkateljesítményét oly módon fokozza, hogy minden egyes alkalmazottnak egyéni érdekévé tegye a minél több és jobb munkát.

Az üzemi jutalék tisztán munkatantième természetével bíró járulék. Fizetés-jellege egyáltalában nincsen, mert a jutalék összege nem a fizetésekhez, hanem a munkaeredményhez igazodik s egyenként, havonta és hivatalonként változik, aszerint, amint a tényleg végzett munka mennyisége és minősége módosul. Ezért az üzemi jutalékrendszer az üzemi jutalékokot szétválasztja munkajutaléokra, kiegészítő jutaléokra és jutalomra. Ezeket függetleníti a személyzet számától és a hivatalban töltött időtől s az üzemi jutalék gerincét képező munkajutalék összegének megállapításánál kizárólag az elért munkaeredményt veszi alapul.

A munkaeredmény megállapítása céljából a m. kir. posta a különböző munkákat a reájuk fordított idő és a munka minősége, valamint az anyagi felelősség figyelembe vételével munkaegységekkel értékeli, illetőleg méri.



Minden feldolgozott munkaegység után a posta 1 fillér munkajutalékot fizet ki, amely összegből úgy a kezelési, mint a munkaegységben ki nem fejezhető teendőket végző egyéb személyzet arányosan részesedik.

A kezelési és számadási okmányok alapján a kincstári postahivatal minden hó végén pontosan megállapítja a feldolgozott munkaegységek számát, ezt az összeget megszorozza a végrehajtó szolgálatban 1 munkaegységre kifizethető munkajutalékösszeggel s az így nyert szorzat adja a kincstári hivatal egész személyzetének az illető hónapra kifizethető munkajutalék összegét. Ebből az összegből az egyes alkalmazottak a tényleg végzett munka mennyisége és minősége, valamint az anyagi felelősség arányában megállapított egységek alapján részesednek. Oly esetekben, amikor ugyanazon munkakörben egyszerre több alkalmazott dolgozik, a részesedési egységet részükre együttesen kell megállapítani s abban az érdekeltek az általuk kezelt küldemények darabszáma arányában részesednek. Akik tanulás céljából vagy kisegítésként, esetleg más okból nem önállóan, hanem felügyelet mellett dolgoznak, a munkaeredményhez képest az illető munkakörre megállapított részesedési egységnek legfeljebb csak a felét kaphatják. Osztályösszevonás vagy más csoportosítás esetén ama munkakörre megállapított részesedési egység jár, amely után magasabb részesedési egység van megállapítva. A kincstári hivatalok a személyzet üzemi jutalékát havonta utólag fizetik ki.

A postamesteri hivatalok, ügynökségek stb. üzemi jutalékát havonta a postavezérigazgatóság utalja ki. A kiutalt összegből az ottani személyzet is végzett munkája arányában részesedik.

Az igazgatási, műszaki, számvetőségi és egyéb központi szervek a munkaegységenként 1 fillérben megállapított munkajutalékösszegnek reájuk eső hányadából a munkakörönként megállapított részesedési egységek keretén belül szintén havonként kapnak munkajutalékot.

Minthogy a munkaeredmény alapul vétele mellett ugyanazon munkáért — rangra való tekintet nélkül — egyenlő összegű munkajutalék jár és a munkaköröket az alkalmazottak rangja szerint elhatárolni különben sem lehet, szükségessé vált a hivatali álláshoz simuló kiegészítő jutalék létesítése, amely a munkajutalék meghatározott százalékában nyert megállapítást.

Az üzemi jutalék-rendszer a személyzet minden egyes tagjának egyéni érdekévé teszi, hogy a forgalom minél nagyobb legyen s azt minél kevesebb személyzet bonyolítsa le, oly munkakörben pedig, ahol többen működnek, minden egyes alkalmazott minél nagyobb munkaeredményt érjen el. Azok, akik teendőiket felületesen végzik vagy mulasztást követnek el, üzemi jutalékuk terhére a hibásan végzett munka után felszámított jutalék 5—20-szorosával büntetendők. Viszont az átlagot jóval túlhaladó és minőségben is kiváló munkaeredményért a kincstári alkalmazottnak jutalom is adható. A bírsággal és jutalommal a posta a végzett munka minőségét javítja.

A munkajutalék, kiegészítő jutalék és jutalom az üzemi jutaléknak az a része, amely a forgalom lebonyolítására tulajdonképpen hatással van. Ezekon kívül azonban üzemi jutalék jár bizonyos speciális



teendők után is, amelyek munkaegységben kifejezést nem nyernek, de amelyeknél a posta pénzügyi érdeke a fokozott munkaeredményt szintén megköveteli. Ezek a teendők: az értékcikkárúsítás, a levélportó és a díjhiánylatok megállapítása, valamint a szolgálatban használt idegen nyelvek ismeretének megszerzése is. Ezeket a teendőket a posta külön jutalékokkal díjazza.

A személyzetet megillető 0.25 százalékos értékcikkárúsítási jutalékkal a posta a magánárúsoknak járó 1.5 százalékos jutalék különbözetet takarítja meg; a magánárúsoknak eladott pénzügyi bélyegek stb. után a személyzetnek járó 0.1 százalékos jutalék pedig a végzett munka és az anyagi felelősség ellenértéke. A hiányosan bérmentesített levélpostai küldemények után a kézbesítő hivataloknak járó 5 százalékos portójutaléknak az az előnye, hogy a kézbesítő levélpostai küldeményeket díjazás szempontjából gondosan felülvizsgálják. Az egyéb küldemények téves díjazásának megállapításáért a felülvizsgálónak járó 20 százalékos hiánylati jutalék és az ennek megfelelő bírság pedig a téves díjazásokat és ezzel a posta károsodását csökkenti. A nyelvpótléknak az az előnye, hogy a személyzet az egyes munkahelyeken a szolgálat érdekében használandó idegen nyelvet iparkodik elsajátítani.

Az eddigi tapasztalatok szerint az üzemi jutalék-rendszer a munkaeredmény fokozására és a szolgálat jobb ellátására kedvező hatást gyakorol. Az elért munkaeredmény alapján adott üzemi jutalékért a személyzet szívesen vállalja a több munkát s az alkalmazottak maguk kívánják, hogy minden egyes hivatalnál csak a tényleg szükséges számú munkaerő alkalmaztassék, mert a felesleges munkaerők munkát és így üzemi jutalékot vesznek el tőlük.

Mindenki igyekszik teendőjét jól elvégezni, vagy azért, hogy olyan munkahelyre kerüljön, ahol több és minősítettebb a munka s így nagyobb a jutalék is vagy pedig azért, hogy a jobb munkahelyet el ne veszítse. Torlódás esetén erejét megfeszítve igyekszik a munkát idejében elvégezni, hogy kiegészítőre ne legyen szükség, mert annak alkalmazása a jutalékban visszaesést eredményezne. Betegség címén a távolmaradások a minimumra csökkentek, mert az alkalmazott betegsége idejére üzemi jutalékot nem kap.

Végeredményben az üzemi jutalék-rendszer a m. kir. posta és személyzetének pénzügyi érdekeit egyaránt szolgálja. További fenntartása a posta szempontjából azért is kívánatos, hogy a személyzet munkakedvét növelje s a munkaeredmény minőségének és mennyiségének fokozásával oly hatást gyakoroljon, hogy az üzemi jutaléokra fordított összeg ne érje el azt az összeget, amit a posta a személyzeti kiadások terén általa megtakarít. Viszont a személyzet minden egyes tagjának érdeke, hogy a fizetésen stb. kívül jutalékot is kapjon és ennek összegét lehetőleg növelje. Erről azonban csak akkor lehet szó, ha az alkalmazott saját munkateljesítményét fokozza, mert többmunka nélkül több jutalékot senki sem kaphat és az a munkaerő, akinek szorgalma hanyatlik, a kisebb munkateljesítmény után járó kisebb jutalékkal saját magát bünteti meg.

Miként említettem, a posta üzemi jutalék-rendszere még további természetes fejlődés előtt áll. Hogy e rendszer rendeltetését jobban



betölthesse, elsősorban azokat az aránytalanságokat kellene kiküszöbölni, amelyek a személyzet munkakedvét hátrányosan befolyásolhatják.

Előfordul, hogy egyik hivatal a munkakörönként megállapított legkisebb részesedési egységeket osztja ki személyzetének, másik az engedélyezhető legkisebb és legnagyobb részesedési egységek átlagát. Ha azonban ugyanazon forgalom és személyzet mellett az egyik hivatal 100, a másik 125 részesedési egységet oszt ki, akkor a tényleg végzett munka után járó 1000 P. munkajutalékból az egyik hivatalnál  $1000 : 80 = 12.50$  P., a másik hivatalnál pedig  $1000 : 100 = 10$  P. esik 1 részesedési egységre. Ennek következtében az előbbi esetben egyes munkakörökben az alkalmazottak az egyéb személyzet hátrányára több munkajutalékot kapnak, mint amennyi őket arányosan megilletné. Például: a hivatalvezetőhelyettesi munkakörben járó 7 részesedési egységre az előbbi esetben 87.50 P., az utóbbi esetben pedig 70 P. munkajutalékot fizetnek ki.

Aránytalanná teszi a kifizethető üzemi jutalék összegét az is, ha a hivatal szolgálata nem teljes (a közönséges levelezést részletesen nem dolgozza fel, kézbesítéssel nem foglalkozik, távbeszélője nincs stb.), ha a korlátoltnál hosszabb szolgálatot tart vagy ha munkaegységben ki nem fejezhető teendőket is végez. A létszám ugyanis ezekhez a kivételes körülményekhez is igazodik, tehát csak a felszámítható munkaegységek alapján kifizethető munkajutalékösszegeből az ilyen hivatalnál vagy többen, vagy kevesebben részesednek, mint az egyéb hivataloknál.

Ezeket az aránytalanságokat véleményem szerint a következőképpen lehetne megszüntetni:

Mindenekelőtt intézkedni kellene, hogy a részesedési egységek kiosztása minden egyes hivatalnál stb. egységes elvek alapján történjék. Ennek elérése végett a rendszeresített létszám megállapításakor (évenként egyszer) minden egyes kincstári hivatalnál stb. meg kellene állapítani, hogy a rendszeresített létszám alapján készítendő szolgálati- és munkabeosztás szerint a hivatal munkakörönként hány egyént foglalkoztat. Ezek számát meg kellene szorozni az illető munkakörökre megállapított legkisebb és legnagyobb részesedési egységyszámok átlagával. Az így nyert szorzatok együttes összege adná a hivatal egész személyzetének — a minimális és maximális részesedési egységek keretén belül — kiosztható részesedési egységek végösszegét. Ennek megtörténte után minden egyes hivatalvezetőt kötelezni kellene arra, hogy a vezetésére bízott hivatalnál stb. ily módon megállapított átlagrészesedési egységek végösszegénél több vagy kevesebb részesedési egységet még abban az esetben sem oszthat ki, ha a tényleges létszám a rendszeresített létszámmal nem egyezik.

A rendszeresített létszám az összes hivataloknál kizárólag az elvégzendő munkához igazodik és azzal áll arányban. Az üzemi jutalékszabályzat szerint pedig az üzemi jutalék gerincét képező munkajutalék is kizárólag a végzett munka után és annak arányában jár. A jelzett nem teljes szolgálatú stb. hivatalok üzemi jutalékát tehát akkor hozzuk arányba a többi hivatalok üzemi jutalékával, ha a fel dolgozott munkaegységek után a hivatalok mindegyike csak a rend-



szeresített létszámával is arányban álló munkajutalékot fizet ki. Ezt pedig legegyszerűbben oly módon lehetne elérni, hogy a havi összeforgalom után az összes kincstári szerveknek (hivatalok, műszaki felügyelőségek, számvevőség, igazgatóságok, vezérigazgatóság) járó munkajutalékösszeg a központban elosztatnék a fentiek szerint szerenkint megállapított átlagrészesedési egységek együttes összegével s az így nyert hányados adná az illető hónapra az összes kincstári szerveknél egy átlagrészesedési egységre kifizethető munkajutalék összegét. Ez az összeg azután az illető hónapot követő hó 10-én minden egyes kincstári szervvel közöltetnék, amely azt megszorozná a részére megállapított átlagrészesedési egységek végösszegével s a szorzat adná azt az összeget, amit az illető kincstári szerv saját személyzetének az illető hónapra munkajutalék címen kifizethet.

## A német-amerikai tengeri postaforgalom története.

Irta és a jogász szakosztály 1929. évi január hó 16-án tartott ülésén felolvasta: Dr. BIRÓ PÁL m. kir. postatitkár.

A berlini Verwaltungs-Akademie által Berlinben rendezett X-ik „jubileumi“ posta- és távíró tudományos hét előadásait követő németországi tanulmányutam alatt szerzett gazdag tapasztalataim közül, egy oly témakört választottam mai előadásomra, mely alkalmat nyújt arra, hogy a világ postaforgalmának egyik igen jelentős berendezésével megismerkedjünk.

Ez a német-amerikai tengeri postaforgalom történetének ismertetése.

Levél- és csomagpostai küldeményeknek tengeri hajókkal való szállítása éppen olyan régen történik, mint amily régi maga a hajóforgalom. A rendszeres tengerentúli postaforgalom azonban már az új kor vívmánya s messze kiágazó sokoldalú formáját csak a múlt század második felében érte el.

A német tengerentúli postaforgalom bázisa kezdettől fogva Hamburg volt s ennek kiegészítésében Bréma. Hogy miért éppen Hamburg a tengerentúli forgalom kapúja s mily szerepe van a tengeri nemzetközi forgalomban, ezt szeretném előzőleg főbb vonásokban ismertetni.

Ha egy pillantást vetünk Európa térképére, rögtön feltűnik, hogy Hamburg fekvése teljesen eltér Európa egyéb kikötőjének fekvésétől. Az Elba deltája 100 km.-rel a tengerbe szakadása előtt csatornaszerű, szakgatott szalagokra oszlik s nemcsak főmedre, hanem csatornái is oly mélyek, hogy az egészen nagy, 35–40.000 tonnás hajóóriásokat kivéve, a tengeri hajók Hamburgig behajózhatnak s a csatornák fekvésüknél fogva elsőrangú rakodót és kikötőt szolgáltatnak.

Hamburg 1500 éves multja s története bizonyítja, hogy a tengeri



kereskedelemben, illetőleg a mögöttes szárazföldnek tengerentúli kereskedelmében mindenkor fontos szerepet töltött be.

Az iparcikkokkal és tengerentúli kereskedelmi árukkal megrakott tengeri hajók az Elba széles vizén messzire beszállíthatták áruikat s a középkorban általánosan elterjedt kalóztámadások ellen a lagúnákba menekült hajók Hamburg megerősített falai alatt biztos menedéket találtak.

Hamburg tehát fekvésénél fogva predestinálva volt arra, hogy a tengerentúli kereskedelem egyik legnagyobb gócpontjává fejlődjék s ma Berlin után Hamburg Németországnak legnagyobb, London és Newyork után pedig a világnak legjelentősebb kereskedő városa.

Németország 15 városát láttam s ezek mind magukon viselik a német gazdasági, ipari, kereskedelmi és társadalmi sajátosságok bizonyos sablonját, de Hamburg mindezekről teljesen elüt. Tengerentúli kereskedelmi és személyforgalma elhozza a városba a világ valamennyi nemzetének szülötteit, jó és rossz szokásait, pénzét, erkölcsseit és bűneit s mindez feloldva Hamburg légkörében, kifejezhetetlen patinával vonja be az ősi Hanza-várost.

Hamburg az utolsó évtizedekben hihetetlen változásokon ment keresztül. A XV—XVII. századból való s ma már csak képeken látható ősi magánpalotái, templomai s középületei helyén márólholnapra modern paloták, elevátorok és raktárházak emelkedtek, melyek az 1842-ben kitört rettenetes tűzvész után születtek, amikor 4000 ház, templom és depót égett porrá, amikor az ősi Hamburg egész belvárosa a tűz martalékává lett s ezzel a régi, maradi, puritán kereskedelmi élet is eltűnt.

Az új Hamburggal a kereskedelmi erkölcsök is újjá születtek s megindult Hamburg modern fejlődése, mely ma rengeteg tárházával, 44 km. összhosszúságú mólójával s lüktető kereskedelmi forgalmával Németország tengerentúli kereskedelmi életének főütőere.

Természetesen Németország tengerentúli postaforgalma is csak ebből a kikötőből indulhatott ki Amerika felé, melyet — mint már említettem — az arányaiban ugyan jóval kisebb és a multban jelentéktelenebb, azonban fekvésénél fogva erre ugyancsak alkalmas Bréma is kiegészített.

Németország 15 hajósvállalata közül a posta szempontjából csakis a két legnagyobb: a Hamburg—Amerika Linie és a Deutscher Lloyd jöhetnek számításba s ez a két hajósvállalat a német tengerentúli postaforgalomnak kiépítésével és fejlődésével elválaszthatatlan kapcsolatban van.

Mindkét vállalat a világpiacokon elérhető gazdasági és kereskedelmi sikerek s eredmények fokozása érdekében bámulatos energiát fejtett ki azért, hogy az Amerikába és onnan visszahajózásnak idejét gyorsjáratú gőzhajókkal lehetőleg megrövidítse.

A német mérnökök technikai tudása és építő energiája, a vállalkozók tőkéje és óriási jutalmi ezt a célt kitünően szolgálták s a világkereskedelemben — következményeiben kifejezhetetlen — nagy előnyt jelentett, hogy e két társaságnak tengereket járó gőzöseinél sikerült az Amerikába való átkelést 13 napról 8 napra leszorítani.



Az ezzel elért eredmény természetesen az ugyanezekkel a hajókkal továbbított postaanyag szállításánál a minél gyorsabb továbbítás előnyeit is szolgálta.

Hosszú ideig a posta anyagát a tengeri hajókon a zárlatok érintetlen hagyásával szállították. A múlt század 70-es éveiben azonban mindjobban előtérbe lépett annak szükségessége, hogy a postazárlatok a tengeren való áthajózás ideje alatt ne heverjenek, hanem arra alkalmas hivatalos helyiségekben a rendeltetési országok részére előre feldolgoztassanak és előkészíttessenek.

Az előttünk szinte hihetetlen mennyiségű tengerentúli postaanyag feldolgozásával Németországban az ú. n. határkilépő vagy határbelépő postahivatalok nyertek megbízást. Ezeknek a hivataloknak a tengerentúli postaanyag továbbítása, vagy érkezése napján minden előnyös berendezkedésük ellenére is — különösen karácsony vagy husvét előtt és ujévkor — a feldolgozatlan postazárlatok azonnali feldolgozása miatt, rendkívüli feladatokkal kellett megküzdeniök. Az európai államok és Amerika között fokozódó kereskedelmi és üzleti forgalom ugyanis az egész postaanyagnak a lehető leggyorsabb feldolgozását és továbbítását tette szükségessé.

A német postaminisztérium ezt a rendkívüli feladatot olyképpen vélte megoldani, hogy a tengerentúli postaanyagot szállító mozgóposta kocsjait — a külföldi érdekelt igazgatások hozzájárulásával — egészen Ostendéig és Vlissingenig küldte. A mozgóposták ezzel tehát időt nyertek arra, hogy kifelé Európa minden tájáról érkezett s visszafelé az Amerikából vagy azon túli országokból érkezett anyagot feldolgozzák.

Sem ezen intézkedés, sem a tisztviselők hatalmas különítményének beállítása azonban nem volt elegendő az egyre emelkedő postaforgalom mellett az anyag továbbításánál mutatkozó torlódások elhárítására s komoly gondokat okozott a német postaigazgatásnak a probléma megoldása. Ennek a már súlyossá vált akadálnak gyökeres megoldására vetette fel végül a német postaigazgatás a tengeri postahivatalok létesítésének gondolatát, melyek képzett postahivatalnokokkal a tengeri út alatt a feldolgozatlan postaanyagot feldolgozhatnák.

A gondolat megvalósítására a Hamburg—Amerika Linie és a Norddeutscher Lloyd hajóstársaságok gyorsjáratú gőzhajó flottájának a 80-as évek végén és a 90-es évek elején történt megépítése adta az impulzust. Ugyanis a Hamburg—Amerika Linie 1889-ben a „Columbia“-t és az „Auguste Viktoria“-t és 1890-ben a „Normannia“-t, végül 1891-ben a „Fürst Bismarck“-ot, a Norddeutscher Lloyd pedig 1887-től 1889-ig a Lahn, Kaiser Wilhelm II., Spree és Havel gyorsgőzhajókat bocsátotta vízre, melyek valamennyien 18—19 tengeri mérföldes sebességgel haladtak és a tengeri átkeléshez 8 napra volt szükségük.

A német postaigazgatás tehát elhatározta, hogy mivel megvan a mód, a tengeri postahivatalok létesítésének régi tervét megvalósítja és eziránt kész programmal az Északamerikai Egyesült-Államok kormányával tárgyalásokba bocsátkozott. A tárgyalások elég gyorsan vezettek eredményre és 1890-ben Washingtonban a német-amerikai



közös tengeri postahivataloknak német hajókon való berendezésére és fenntartására a két állam egyezsége lépett.

Ez az egyezés főbb pontokban a következőket tartalmazta:

a) A tengeri postahivatalok a Hamburg—Amerika Linie és a Norddeutscher Lloyd gyors gőzhajóin — tehát német hajókon — rendeztetnek be.

b) Létesítésük a két igazgatás közös berendezésének tekintetik és ennek megfelelően Németországból Newyork felé haladva, mint német-amerikai tengeri posta „Hamburg (Bremen)—Newyork“ nevet viseli, ellenkező irányban pedig mint amerikai-német tengeri posta a „Newyork—Hamburg (Bremen)“ címen közlekedik.

c) Mindkét igazgatás a tisztviselőket lehetőleg egyenlő számban bocsátja a tengeri postajárat rendelkezésére oly módon, hogy a tengeri postahivatalokban egyidejűleg német és az Egyesült-Államokba való tisztviselő dolgozik. Az alacsonyabbrendű szolgálat teljesítésére szükséges segédhivatalnokokat (Unterbeamten) a német igazgatás bocsátja rendelkezésre.

d) Mindegyik igazgatás saját hivatalnokainak összes költségét viseli.

e) A szolgálati helyiségek rendelkezésre bocsátásáért, továbbá a helyiségek berendezéséért és fenntartásáért, úgyszintén a hivatalnokok élelmezéséért felmerült költségeket a két igazgatás felesben viseli.

f) A tengeri postahivatalt Németországból New-Yorkba utazás alatt a német hivatalnok, a Németországba való visszautazás alatt pedig az amerikai posta hivatalnokja vezeti. A hajó végállomásáig a posta anyagáért, különlegesen az ajánlott küldeményekért és a levélszákok helyes irányításáért és továbbításáért a felelősséget mindig a vezető hivatalnok viseli. Az Amerikába vagy Németországba szóló egész posta-anyagot közvetlenül a rendeltetési kikötő elérése előtt, a legidősebb amerikai vagy német hivatalnoknak át kell adni.

g) Az Amerika felé haladó tengeri postahivatalok elsősorban Németország-, visszajövet pedig az Északamerikai Egyesült-Államok küldeményeit kötelesek elsősorban feldolgozni, azonban amennyire lehetséges, a többi idegen államból — pl. Svédországból Németországon keresztül az Északamerikai Egyesült-Államokba, vagy azon túl (Mexico, Chile, Kína, stb.) — szóló küldeményeket is fel kell dolgozni. Ugyanez áll ellenkező irányban is.

h) Végül a tengeri postahivatalok kötelesek a nap bizonyos óráiban tartott hivatalos órák alatt az utasoknak és a hajó személyzetének postai értékcsikket árusítani, közönséges és ajánlott leveleket felvenni. Minden fedélzeten a közönség rendelkezésére legalább egy levélgyűjtőszekrényt kell felállítani. Idegen (francia vagy brit) kikötőkben való tartózkodás ideje alatt azonban a partmenti országok posta-felsőjogának védelme érdekében a levél szekrényeket zárva kell tartani.

A német postaigazgatás a legkitünőbb tisztviselőit válogatta ki a tengeri útra s az első tengeri postahivatal a Deutscher Lloyd „Havel“ gőzösen 1891 március 31-én hagyta el Brémát, a következő tengeri



postahivatal pedig a „Columbia“ gőzösön április 3-án futott ki Hamburgból.

Az első két tengeri postahivatal megnyitása természetesen nagy ünnepségek keretében történt s a német kormány gondoskodott arról, hogy a világ valamennyi kereskedelmi és ipari állama erről tudomást szerezzen.

A tengeri postahivatali teendők ellátására eleinte csak két hivatalnokot (egy németet és egy amerikai) rendeltek ki és egy alacsonyabbrangú német hivatalnokot a segédszolgálatokra.

Az emelkedő forgalom miatt azonban a következő járatoknál már a hivatalnokok számát szaporítani kellett és 1904-től már hat hivatalnok teljesített szolgálatot (két német forgalmi hivatalnok, két amerikai Clarks és két német alhivatalnok). Közvetlen a háború kitörése előtt pedig a Lloyd gőzösein már hat német és három amerikai postahivatalnok dolgozott.

A tengeri postahivatalok által továbbított postaanyag mennyiségének az évek folyamán való állandó emelkedése azonban nem vezethető vissza egyedül a német-amerikai kereskedelmi és ipari forgalom fejlődésére, hanem arra is, hogy a német tengeri posták közvetítését az idegen országok postái, nevezetesen a skandináv királyságok, Oroszország, a balkáni országok, Olaszország stb. fokozatosan mind erősebben vették igénybe. Az első utazások alatt egy-egy gőzös csak cca 250 postaszákot szállított, mely szám rövidesen ezrekre emelkedett.

A tengeri postahivatalok 1913-ban Bremenhaven és Cuxhavenből New-York felé 78-szor tették meg az útat és 49.000 levélzsákot dolgoztak fel, ellenkező irányban pedig 73-szor megtett úton 14.500 levélzsákot szállítottak. Ezenfelül odafelé 120.500, visszafelé pedig 112.000 postacsomagzsákot kezeltek.

A legerősebb postát a háború előtt a Norddeutscher Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ nevű gyorsgőzöse 1912 július 11-én szállította Németországból New-Yorkba, amikor zárlataiban 5.016 levélzsákot számlált. Ha egy zsák átlagos súlyát 30 kg-al vesszük, úgy ez az egyetlen postaszállítmány több, mint 150.000 kg-ot nyomott, amely akkora mennyiség, amennyit a rakodótér és lehetőség teljes kihasználásával csak 10 nagy mozgópostakocsi képes szállítani. Ezt az óriási levélanyagot a rutinizott tengeri postahivatalnokok csak erőteltett munkateljesítménnyel bírták feldolgozni és pedig odafelé napi 14 órát, visszafelé pedig, mikor a feldolgozandó anyag kisebb volt, napi nyolc órát kellett dolgozniok.

A háború tartama alatt a tengeri postaszolgálat teljesen szünetelt. A tengeralattjárók ugyan szállítottak valamelyes postaanyagot, azonban ez csak halaszthatatlan diplomáciai levélanyag volt, melyet a német hadiflotta bravúrja továbbított s rendszeres postaszolgálatról beszélni nem lehetett.

A békekötés után Németország hajóparkjának tetemes csökkentése következtében a német-amerikai tengerentúli postaszolgálatot megindítani nem lehetett, sőt megfelelő gyorsjáratú hajók hiánya miatt a tengeri postaszolgálatnak más német hajóstársaság hajóján való berendezésének tervét is el kellett ejteni. Ezzel szemben az amerikai posta az „United States Lines“ és az „American Lines“ gőzöseit



német mintára 1921 júniusban amerikai tengeri postahivatalokkal felszerelte, amelyek Hamburgba és Brémába az amerikai postaanyagot elhozták és a német postaigazgatás a győzők kényének kiszolgáltatva kénytelen volt ezeket a hajókat New-Yorkba irányuló korlátlan postaszállításra igénybevenni.

Az amerikai hajóstársaságok ezzel a mindkét irányú forgalomból keletkező jövedelmet maguknak megszerezték s a német állam gazdasági és pénzügyi összeomlása idején a német posta még csak tervekkel sem jöhetett.

De elmúlt a keserves öt esztendő. A német tudás, ügyesség, üzleti szellem és akarat az infláció idején papirosból teremtette elő a hajóépítőanyagot, megépítette s kijavította kis hajóparkját s amint az első postaszállításra alkalmas hajók, mint az „Albert Ballin“, „Deutschland“ és „Columbus“, 1923/24 telén üzembe helyeztetek, a német kormány azonnal megragadta az alkalmat, hogy ezeket a német hajókat német tengeri postahivatalokkal felszerelje. Már csak azon oknál fogva is meg kellett tennie, mivel az amerikai postaigazgatás az Európába szülő tengeri postával felszerelt gőzöseinek, melyek amerikai lobogó alatt haladtak, az ugyanolyan gyorsjárású német — tengeri posta nélküli — gőzösökkel szemben 24 órai kihajózási előnyt biztosított, azonfelül ezzel a német révtársaságoknak az amerikai postaanyag szállításából eredő bevételeknek tekintélyes részét ismét megszerezhetette.

Az érdekelt hajóstársaságokkal, valamint az amerikai postaigazgatással folytatott tárgyalások azonban csak igen nehezen haladtak előre, melynek nem annyira a kölcsönös bizalom hiánya, hanem inkább az volt az oka, hogy az amerikai szállító vállalatoknak az amerikai tengeri postaforgalomból jól bevált üzleti haszna forgott kockán.

Ez okból csak 1924 november 15-én indult meg a háború után New-Yorkból Brémába az első német tengeri postai szállítás a Norddeutscher Lloyd „Columbus“ gőzösen, míg Hamburgból csak 1925 február 5-én futott ki a „Deutschland“ az első német tengeri postával. Ismerve a német nemzet kereskedelmi szellemét, nem csodálkozhatunk azon, hogy az első német tengeri posta kihajózása után a német tengeri posták száma rövidesen hétre emelkedett. A német postaigazgatás ösztönzésére az amerikai postaigazgatás a tengeri postahivatalainak számát négyre szaporította s mily sikere a német diplomáciának, hogy hét német és négy amerikai tengeri postahivatallal felszerelt gőzöshöz röviddel ezelőtt a 12-ik legnagyobb és leggyorsabb gőzös, az amerikai kereskedelmi flotta „Leviathan“ nevű hajóóriása is csatlakozott, melynek Southamptonból New-Yorkba rendezett útja alkalmával 1928 szeptember 25-én nyílt meg a legújabb közös német-amerikai tengeri postahivatal.

A német hajóstársaságok hajói azonban még nem oly versenyképesek, mint voltak a háború előtt, mert az áthajózásra most 10 napra van szükségük; csak a „Columbus“ teszi meg az útát nyolc nap alatt.

A tengeri postai szolgálat szabályozására a német postaminisztérium csak röviddel ezelőtt adott ki egy újabb utasítást, mely a hivatalnokok szolgálati idejére, hivatali kötelességére, továbbá az ételmezésre, elszállásolásra, esetleges gyógykezelésre, stb. nézve kimerítően rendelkezik, a tengeri postaszolgálatot azonban általában úgy szabá-



lyozta, amint az a háború előtt szabályozva volt. Gyakorlati megvalósítása a következőképen történik:

A levélposta-anyagot a gőzös kihajózása előtti napig Németország mozgói a Hamburg 1. és a Bremen 1. sz. postahivatalokhoz, a csomagpostai anyagot pedig a Hamburg 7-hez és a Bremen 5-höz irányítják, melyek az anyagot beérkezésük után előre feldolgozzák. Egészen nagy vonásokban ismertetem ennek a két hamburgi postahivatalnak működését is, mely a maga nemében a tömeganyag feldolgozása és szállítása miatt az egész kontinensen egyedül álló berendezés.

Hamburg 1. számú levélpostahivatal 1.300 tisztviselővel s a Hamburg 7. számú csomagpostahivatal 600 tisztviselővel Hamburg szívében egy nyolcemeletes hatalmas palotában van elhelyezve. Az épület nagyságáról fogalmat alkothatunk abból, hogy az épületben a szolgálati helyek összterülete 24.000 m<sup>2</sup>.

Az épülettel egybeépült a 7.000 m<sup>2</sup> kiterjedésű háromszög alakú, üvegtetőkkel fedett hatalmas postapályaudvar 11 sín párral, melyek között végig húzódó rakodók mellett egyszerre 50 mozgópostakocsi áll rakodás alatt. A nemrégén épült pályaudvar azonban a rohamosan fejlődő kereskedelmi és ipari élet fellendülése következtében már kicsi, úgyhogy a mozgópostakocsiknak sokszor tömegesen kell a közös pályaudvaron vesztegelniök, amíg rakodásra sorra kerülhetnek. Az első számú rakodó egy, a hamburgi főpályaudvar alatt annak teljes szélességében keresztül futó széles alagútban folytatódik, melyből a főpályaudvar minden egyes sín párához egy-egy külön alagút ágazik el. Az alagútban egy villanyvontató-autó a főpályaudvaron átmenő postakocsikról leadott postaanyagokkal megrakott kis kocsikat összeszedi s feldolgozás végett a postapályaudvarra vontatja. Ugyanezt a szolgálatot teljesíti a kifutó mozgókhoz továbbítandó postaanyagok szállítása végett.

A Hamburg 1. számú levélpostahivatal Németországnak egyedüli centralizált postahivatala, mely minden Hamburgban feladott vagy oda érkező vagy azon áthaladó levélpostaanyagot maga dolgozza fel. A 12 kézibetűző és 8 betűzőgép éjjel-nappal szakadatlanul üzemben áll. Naponként átlag 1.800.000 levelet dolgoznak fel, melyet kb. 12.000 levélpostakötegetben 1.700 belföldi és 530 külföldi helyre naponként átlag 2.600 levélzsákban továbbítanak. A főmunkaidő az esti órákban van, ilyenkor köznapokon 450 gyakorlott munkaerő dolgozik. Ez a szám nagyobb ünnepek előtt 60—80 százalékkal emelkedik.

A hivatal helyi postaanyagot gyűjtő, feldolgozó és kézbesítő szolgálatának ismertetését most mellőzöm, csak a külföldre irányuló működését ismertetem. A határon kilépő mozgópostahivatalok könnyítésére az európai államokon kívül közvetlen levélzárlatokat készít Kanadába, Észak-, Közép- és Délamerikába, a nyugat-afrikai partokra, Délafrikába és Brit-Indiába. A tengereken túlrá havonként kb. 10.000 levélzárlatot indít.

Mint érkező-állomás azonban nemcsak a fentebb felsorolt helyekről, hanem Kínából és Japánból is kap közvetlen levélposta zárlatokat.

A Hamburg 1. számú levélpostahivatalnak a Hamburgban megjelenő kb. 300 ujság címzését és továbbítását végző üzemszervezések is-



mertetését most idő- és helyszűke miatt mellőznöm kell, de azt hiszem, hogy még alkalmam lesz egy másik cikk keretében erre az érdekes és minden figyelmet megérdemlő berendezkedésre visszatérni.

Ehhez a hivatalhoz vannak azután beosztva az Albert Ballin, Hamburg, Deutschland és New-York gőzösök postahivatalai.

A Hamburg 7. számú postahivatal a tengerentúli csomagforgalom bázisa. A hivatalban nemcsak nappal, hanem külön díjak felszámítása nélkül, egész éjjel is van felvétel s szakadatlanul folyik a munka. Napi átlagban köznapokon 95.000 darab csomagot kezelnek, mely karácsony táján 150.000-re emelkedik.

A 95.000 csomagból a helyi forgalomra 22.000 drb, a környékforgalomra 33.000 drb s az átmenő forgalomra 40.000 drb esik. A helybe és környékre szülő csomagokat egy külön e célra épített postacsomag-hivatalnak adják át, melynek géperezéjü berendezését s a hamburgi postahivatalok mechanizálását külön cikk keretében fogom ismertetni.

A postacsomagok feldozása az említett épület több emeletén egyidejűleg történik s a hivatal naponkint a közönséges csomagokra 148, az értékes csomagokra 80 zárlatot készít. A zárlatok Amerikába, Afrikába, Ázsiába, a Levante-ra, Nagybritanniába, Irlandba, Norvégiába és Portugáliába irányítatnak. A tengerentúlra naponkint érkező kb. 3.500 csomagot, 5—600 erős tengeri postaszákba csomagolják, melyeket a gőzös indításáig az épület VI. emeletén egy erre a célra szelöltetőkkel ellátott termekben raktározna és éjjel-nappal megvilágítva, biztonsági berendezésekkel őriznek.

20 német és 8 külföldi révtársasággal áll a német postaigazgatás a csomagzárlatok szállítására nézve szerződésben. Az érkező csomagok száma sokkal kisebb, mint az indított csomagoké, mivel az Amerikai Egyesült-Államok a csomagpostaszállítást főleg amerikai révtársaságoknak juttatták, melyek vonalainak európai végpontja: Bremen.

A Hamburg 1. és 7. sz., továbbá a Bremen 1. és 5. számú postahivatalok által készített zárlatokat a Norddeutscher Lloydnak Hamburgból és a Hamburg-Amerika Linie-nek Bremenből induló különvonata Cuxhavenbe, illetőleg Bremenhavenbe viszi. Ezek a különvonatok a part mentén elhelyezett sínekre futnak s a vagonokról a postanyagot csúsztatókkal kis motoros uszályokra átrakják, melyek azt a tengeri gőzöshöz szállítják, ahol a hajó hatalmas daruival a postanyagot óriási fémhálóban a hajó gyomrába emelik. A nyomtatványokat, árumintákat és üzleti papirokat tartalmazó zsákokat, úgyszintén a terjedelmes csomagok nagy részét Hamburgból és Bremenből már napokkal előbb vízi úton gyorsjáratú motoros hajókkal — a vasuti szállítás mellőzésével — szállítják a tengeri gőzöshöz. A gőzös kihajózása után érkezett tengerentúli anyagot a Hamburg 1. és 7., illetve a Bremen 1. és 5. sz. hivatalok külön zárlatban Franciaországon keresztül az európai Southampton, Cherbourg vagy Boulogne sur Mer kikötőkbe, a kifutott hajók után szállítják, ahol a tengerentúlra közlekedő postahajók végleges átkelésük előtt még kikötnek.

A tengeri postaszolgálati helyek a hajók első részében vannak elhelyezve. Egv helviség szolgál az ajánlott levelek feldolgozására, egy nagyobb elosztóhelviségben a közönséges levélpostai anyagot és egy nagy raktárhelviségben a nyomtatványokat szortírozzák.



A tengeri postahivatalok tisztviselőit a posta anyagának a gőzhajóra történő szállítása kezdetén már behajózzák s ott azonnal megkezdik munkájukat. A német tisztviselő elsősorban az ajánlott küldeményeket dolgozza fel, utána kerül sor a New-Yorkba s azon átmenő levélpostai anyag országoként és városoként, továbbá egyes nagyobb mozgópostavonalak szerint való szétosztására. Ennek megtörténte után az amerikai tisztviselő a New-Yorkba szóló küldeményeket a newyorki főpályaudvari postahivatalnak kb. 40 elágazó vonalára szétosztja s ha ezzel kész, úgy a többi anyag szétosztásában a német tisztviselőnek segédkezik. A nyomtatványok, üzleti papirok és áruminták feldolgozása a nyomtatvány-kamrában történik. Természetesen nem valamennyi zárlatot bontják fel, csakis azokat, melyek feldolgozatlan küldeményeket tartalmaznak. Elsősorban mindig a Németországból eredő zárlatokat dolgozzák fel, és ha az idő engedi, kerül csak sor az egyéb külföldről (Belgium, Franciaország, Hollandia, Írország, Skandináv-államok, Lengyelország, Ausztria, Magyarország, Cseh- és a Balkánországokból) eredő zárlatok feldolgozására. Ellenkező irányban természetesen az Északamerikai Egyesült-Államokból eredő zárlatok kerülnek elsősorban feldolgozásra s csak azután az azon túl fekvő országok zárlatai.

Közben természetesen a hivatalos órák alatt a postai értékeknek a hajó személyzete és az utasok részére való elárúsítását, továbbá a közönséges és ajánlott levélküldemények felvételét, hajólevélszekrények kiürítését is el kell végezniök. Német gőzösökön csak német postabélyegeket, amerikai hajókon pedig csak amerikai postabélyegeket árusítanak. Azelőtt aszerint árusítottak, hogy a postahivatal német, vagy ellenkező irányban amerikai hivatalnok vezetése alatt állott, mivel csakis német hajókon volt postahivatal.

Hamburgból Amerika felé haladó gőzös postahivatala az időközben feldolgozott anyagból francia és angol kikötőkben a kikötőkből elérhető városokba szóló, vagy onnan visszairányított küldeményekről zárlatokat ad le. A visszaküldendő zárlatokat vagy Párisba, vagy a Basel-Frankfurt a/M 19-es, vagy a Herbesthal-Köln 10-es, vagy Beutheim-Hannover 22-es mozgóposták vonalaira irányítják.

A közös tengeri postahivataloknál a vezető német postahivatalnok köteles a tengeri gőzösnek még New-Yorkba való befutása előtt a postahivatalt és az egész postaanyagot a legidősebb amerikai postahivatalnoknak rovatlapok és leltári jegyzékek alapján átadni. Visszafelé a szolgálatot ugyanily módon bonyolítják le, a tengeri postahivatal vezetője azonban ilyenkor amerikai postatisztviselő.

Amerikából a zárlatok nemcsak Németországba, hanem Európa minden egyes országába irányíthatnak és nemcsak az Északamerikai Egyesült-Államokból, hanem az attól északra s délre, egészen Peruiig, továbbá Kínából és Japánból is erednek. Amint látjuk tehát, a német-amerikai tengeri postaforgalomban ma már a világ kereskedelmének fele résztvesz.

Valamennyi Németországba szóló ajánlott küldeményt visszajövet a vezető amerikai hivatalnok dolgozza fel. Az összes feldolgozott anyagot vasuti vonalak szerint szétosztja; százával készülnek a helyi kötegek és a nagyobb helyek részére a tömeges levélzsákok. Az



első európai kikötőben, Cherbourgban, az Appenweiler-Frankfurt 19. sz. mozgóposta részére adják le az első levélpostai zárlatokat, a legközelebbi kikötőben, Plymouthban vagy Southamptonban pedig a Herbesthal-Köln 10. és Beutheim-Hannover 22-es mozgóposták részére a tontosabb mozgó és a tengerparti nagyobb rendeltetési helyek részére szóló anyagot adják le.

A nyomtatványokat, árumintákat és üzleti papirokat azonban egészen a német kikötőkig (Bremenhaven és Cuxhaven) viszik, ahol azokat már előre elkészített különvonatokba áthordva, feldolgozás végett Bremenbe vagy Hamburgba szállítják.

Ugy az Amerikába utazásnál, mint a visszautazásnál a tengeri posták hihetetlen mennyiségű csomagzárlatot is szállítanak. Ezek azonban nem kerülnek feldolgozásra, zárva maradnak s csupán darabszám szerint veszi át azokat a német hivatalnok, illetőleg adja át az amerikai hivatalnoknak.

Bár — mint fentebb említettem — a tengeri postával a háború után felszerelt német gőzhajók gyorsasága az egykori német tengeri postagőzösök gyorsaságával össze nem hasonlítható, mégis a német tengeri postahivatalok által feldolgozás alá kerülő postaszállítmányok mennyisége a háború előtti állapotot ismét elérte.

Az 1928. évben a tengeri postaforgalom augusztus hó végéig a következőképpen alakult: Németországból Amerika felé minden menet átlagban 977 levélzárlatot és 774 csomagzártságot szállított. Ebből útközben feldolgoztak 460 levélzárlatot és ebben 2.360 ajánlott küldeményt. Németországba visszajövet pedig átlagban 780 levélzárlatot és 130 csomagzártságot szállítottak, melyből feldolgozásra került 120 levélzárlatban 1.540 ajánlott küldemény. Ezek természetesen átlagszámok.

A legnagyobb német postaszállítmányt, amióta csak német gőzös tengeri postát szállít, az Albert Ballin gőzös szállította 1926-ban, karácsonykor. Ez a hajó 6.300 postaszártságot hozott, melyből útközben feldolgoztak 2.200 drb leveleket és levelezőlapokat tartalmazó zártságot és ebből 25.000 drb ajánlott küldeményt.

Ezzel szemben a legnagyobb amerikai postát a President Roosevelt amerikai gőzös szállította és pedig 1925 március 25-én, 8.025 postaszártságot.

A tengeri postaszállítás fejlődésében hatalmas lendületet fog hozni a Deutscher Lloyd 1929 tavaszán meginduló két új hajóóriása, az egyenkint 48.000 tonnás „Europa“ és „Bremen“, melyek közül az előbbi Hamburgban már vízre bocsátva, felszerelés alatt áll, az utóbbi Bremenben van befejezés alatt.

A két hajó megemlékezésénél ki kell térnem egy igen érdekes tapasztalatomra, melyhez a Deutscher Lloyd igazgatóságának vendégszeretete révén jutottam. Németországnak ez a legóriásibb hajóépítési vállalata ugyanis a tanulmányi körutazáson résztvevő külföldi közigazgatási postatisztviselőket a német postaminisztérium e célból kiküldött miniszteri igazgatójával együtt az Elba deltájában rendezendő körhajózásra meghívta. Ennek a sétahajózásnak az volt a célja, hogy egyrészt Hamburg hatalmas vízi kereskedelmi forgalmát, kilométerekre kiterjedő raktárházait, tízemeletes hűtőházait s a tengerentúli forgalmat lebonyolító kereskedelmi hajóóriásait közvetlenül is



megismerhessük, másrészt s talán főleg az, hogy Németország büszkeséget, a világ legóriásibb gyors hajóját, az „Európa”-t közvetlen közeiről megtekintessük.

Az ősi Hansa város kikötői hajóforgalmának leírása igen messze ragadna, annyit azonban meg kell említenem, hogy az Elbán pirkadástól alkonyatig olyan hajóforgalom van, amilyen autótorgalom fővárosunk legrorgalmasabb helyén sem található. A hatalmas tolyó s csatornai hemzsegnek a sebesen cikázó hajók százaitól, melyeken elől s hátul vaskos polyák védik a hajó orrát és kormányát a zúzódasoktól. Nagy respektusa van a folyó közepén felállított cölöpépítmények tetején elhelyezett közlekedési rendőrök irányító jelzéseinek, akiknek egy intése elégséges arra, hogy a vizeken állandóan cirkáló rendőrőrnajók a renitenskedő hajót letogják.

A hajókon és a parti raktárak előtt százával kinyuló emelődaruk láncainak szakadatlan zörgése, az áruk puftanása, a vasuti kocsik s teherautók végnélküli tolatása és a hajók tolytonos fülsiketítő túlkölése, a munka s a közlekedés hihetetlen aránya a szemlélőnek telejt-hetetlen képet nyújt. S bizony gyakran komolyan csodálkoztunk azon, hogy sebesrőptű yachtunk a hatalmas tengeri kereskedelmi gőzösök között össze-vissza haladó hajók között úgy cikázott ide-oda, hogy nem volt szükség egyszer sem az ütésekkel felfogó polyák védelmére.

A hajóépítő gyárak építkezésének hihetetlen arányai, gigantikus gépeinek és 130—150 m. magas emelődaruinak dübörgése a szemlélőt valósággal lenyűgözik, azt a trenetikus hatást azonban nem lehet tollal kifejezni, amely társaságunkat érte, amikor hajónk egy merész fordulat után hirtelen egy nyolcemeletes magas rozsdavörös acélfalhoz ért s előttünk lebegett a világ egyik iker-hajóóriása, az „Európa”. A hajó még csak nyers állapotban látható, belső része építés s berendezés alatt áll, csak márciusban készül el, ezért a hajót megmászni nem lehetett, azonban az „Európa” berendezéséről fogalmat alkothattunk a Deutscher Lloyd által rendelkezésünkre bocsátott ismertető albumokból.

A hajóóriás az építőmérnökök számítása szerint 5, maximum 6 nap alatt fog Európából Amerikába átkelni, tehát a Hamburgban feladott Kaliforniába szóló postaküldemény 5 nap mulva New-Yorkban lesz, ahonnan az repülön 36 óra alatt St.-Franciskóban lehet. Postaanyagot ennél gyorsabban már csak Zeppelinekkel lehet majd szállítani.

Hogy a gyorsaság ezzel az ürtartalommal mily forradalmi átalakulást fog kiváltani, az európa-amerikai személy-, áru- és bennünket érdeklő postaforgalomban, s mit jelent a legyőzött Németország szinte vakmerő feltámadása a világpiacokon, ezt a közeljövő fogja megmutatni.

Yachtunk a Deutscher Lloyd egyik keleti tengereket járó kereskedelmi hajójánál, a 20.000 tonnás „Fulda”-nál kötött ki. A hajót keresztül-kasul bejártuk s részletes megtekintése közben alkalmunk nyílt a tisztai személyzet munka-, lakó- és szórakozóhelyeit megtekinteni és a hajó kapitánya a tengereken túl közlekedő gőzhajók posta-



hivatalainak berendezéseit s a postatisztviselők elhelyezését és életét is részletesen ismertette.

A látottak és hallottak után teljesen megértettem a hamburgi Oberpostpresident hangsúlyozott szavainak értelmét, amikor azt mondotta, hogy a nehéz szolgálat ellenére is a tengeri postai szolgálat: kitüntetés. A modern higiénia minden vívmányaival berendezett bankszerű, elegáns hivatalos helyiségekben még megtesztelt munka mellett is kellemes lehet dolgozni, s a fáradt tisztviselő „zárás” után mint első-osztályú utas a tengeri gőzös változatos szórakozást nyújtó berendezéseiben, széltől védett napos terraszokon, a hajón berendezett uszodában, modern vívó- és tornateremben, vagy a kedvesen válogatott ízléssel berendezett kajútjében felüdüléséhez szükséges lehetőségekben bőven válogathat. Mozgása a hajón szabad. Otthonmaradtaitval a hajó rádiója útján szükség esetén érintkezhet, rádión vett hírek alapján a hajón készített újságot olvashatja. A tisztviselők étkezése bő, változatos, ivóvizük mindig friss, tiszta s a netán megbetegedő tisztviselő az elképzelhető legmodernebbül berendezett kis kórházban nyerhet kezelést.

Olvastam a hajó útjáról néhány heti menü-kártyát s így közvetlenül szerezhettem meggyőződést arról, hogy ily munkahelyekről, ellátásról s változatos ételmezésről a mi mozgópostás kartársaink legfeljebb regényekben olvashatnak.

A német tisztviselők utazásuk tartamára a teljes ellátáson felül még 175 aranyárka, a kiegészítő hivatalnokok pedig 125 aranyárka általányt kapnak. A német tisztviselők, ha német hajóval érkeztek New-Yorkba, a hajó amerikai tartózkodása alatt a hajón lakhatnak. Ha azonban amerikai társaságé a hajó, úgy a német tisztviselőknek New-Yorkban kell lakniuk, melyért napi 6, illetve 5 dollár pótnapdíjat kapnak.

A tengeri postahivatalok berendezésének haszna kétségtelenül. Létesítésük a postaforgalomban igen értékes haladást eredményezett. Egyik ily nagy előny, hogy a levélküldemények az anyag előre történt feldolgozása következtében legalább 36 órával hamarabb kézbesítenek, mely a közeljövőben a két említett hajóóriás gyors átkelésével még fokozódik. Másik előny az, hogy a csatlakozó mozgóposták túlterhelését sikerült megszüntetni s ezeket az előnyös intézkedéseket tengeri közlekedést lebonyolító idegen államok ma már mindenfelé utánozzák.

Végül, talán kevésbé fontos, bár mindenesetre az utazó közönség kényelmét szolgálja, hogy az utasok az utazás alatt rendelkezésükre álló hosszú idő alatt elhagyott otthonukba írott leveleik tizezreit a hajón azonnal postára adhatják, melyek előre elkészített zárlatokban a kikötésnél szokásos vizsgálatokra és esetleges vesztézárra való tekintet nélkül a küldeményeket feladó utasok megnyugtatóra a legközelebbi ellenirányú hajó postájával azonnal visszairányíttatnak.

A tengeri postahivatalok berendezésének van még egy ideális oldala is, mert a nemzeteket egymáshoz közelebb hozza, a kereskedelem és ipar fejlődését pedig hathatósan előmozdítja. Ily módon a tengeri posta a békét szolgálja s ezáltal különösen hivatott a civilizált népek által sóvárgott általános világbéke útjainak egyengetésére.



## KÜLFÖLDI SZEMLE.

**Könnyítés a csomagok lezárásánál.** A német posta mindama postacsomagok lezárásánál, amelyeknél a szabályzat eddig pecsételést helyett pecsétjegyek, avagy ólom, illetőleg bádogg pecsétzárak alkalmazását is elégségesnek jelezte, újabban a pecsétet helyettesítő csomagzáró enyves papírszalagok alkalmazását is megengedi. Az enyvezett zárószalag alkalmazása esetén a csomagoknak zsineggel való átkötését mellőzni lehet. (Amtsbl. 1928. 111. szám.) (k. j.)

**Feladóvevénymásolat kiállítását** a magyar posta (P. Ü. Sz. 64. §. 4. és 5. pontja) tudvalevően minden könyvelt küldemény feladásánál megengedi. Az osztrák posta csak 1929 január 1-től kezdve engedi meg ajánlott leveleknek, értékleveleknek, csomagoknak és postautalványoknak feladóvevénymásolat kiállítását. Ily másolat kiszolgáltatását lehet a feladásnál, de lehet a feladás után bármikor kérni mindaddig, amíg a vonatkozó okmányok rendelkezésre állanak. Ilyen feladóvevénymásolatot a feladás utáni időben az osztrák posta is csak igazolt feladó írásbeli kérelmére állít ki. A vevény kiállításáért a díjszabásszerű díjon kívül az esetleges nyomozással járó külön költségeket is köteles a kérelmező a postahivatalnak megtéríteni és e díjak fedezésére előleg befizetése is megkövetelhető. A feladóvevénymásolat kiállítási díját postabélyegben kell magán a vevény-másolaton leróni. (Postvbl. 1928. 65.) (k. j.)

**Az amszterdami városi távbeszélőhálózatban** az előfizetők a helyi beszélgetésekért még mindig átalánydíjakat fizetnek. Ez azt jelenti, hogy a telefont különböző mérvben igénybevevő előfizetők egyforma előfizetési díjat fizetnek, függetlenül attól, vajjon havonként hány beszélgetést kezdeményeztek távbeszélő állomásukról. Az évi előfizetési díj e városi hálózatban 168 holland forint. (Egy holland forint kb. 2 P 30 f.) Az amszterdami városi távbeszélőhálózat igazgatósága most át akart térni a helyi távbeszélgetések egyenkénti díjazásának rendszerére. Ez viszont azt jelenti, hogy jövőben minden előfizető havonként a beszélgetések számával emelkedő összeget fizetne, ami természetesen a távbeszélőt ritkábban igénybevevő előfizetőkre nézve a telefonhasználatnak lényeges olcsóbbodását jelentené, ami viszont nagyban hozzájárulna a telefon-előfizetők számának szaporodásához. Amszterdamban — ebben a jelentős tengeri kikötővárosban ugyanis, 1927. év végén a

40.000-et sem érte el az előfizetők száma, ami ebben a világárosban feltűnő csekélynek mondható. Amszterdam város tanácsa most a helyi távbeszélőhálózat igazgatóságának eme javaslatát az előfizetők érdekeinek védelme címén elutasította. Annál feltűnőbb az amszterdami városi tanácsnak eme állásfoglalása, mert Amszterdamban a beszélgetések szerinti díjazásnak minden technikai előfeltétele már is megvan, amennyiben az egész városi hálózat automatikus üzemre van berendezve és így az egyes előfizetők által folytatott beszélgetések megbízható automatikus számlálása máris biztosítva van. (D. V. Z. 1928. 46.) (k. j.)

**A svájci posta 1927. évi jelentéséből.** A svájci posta kezelési személyzetének létszáma 1927. év végén 15.485 fő volt. Mint hogy pedig 1920. év végén alkalmazásban volt kezelési személyzet összlétszáma 17.175 fő volt, megállapítható, hogy az 1920. év óta a svájci postánál is végrehajtott létszámapasztás és szervezeti átalakítások következtében a kezelési személyzet kb. 10 százaléka távozott az intézettől. A 15.485 főnyi kezelési személyzettel szemben a svájci posta közigazgatási személyzetének létszáma 535 hivatalnok és 103 altiszt; ezek közül 241 tisztviselő és 44 altiszt a központi igazgatóságnál, 294 tisztviselő és 59 altiszt pedig a 11 kerületi igazgatóságnál van alkalmazásban. Ebből kivételosen egyedül a központban csaknem ugyanannyi tisztviselő és altiszt látja el a közigazgatási szolgálatot, mint a 11 kerületi igazgatóságnál együttvéve. A kerületi igazgatók Bernben 1927. év folyamán több napos megbeszélést tartottak, amelyen az üzem és a közigazgatás terén tervezett további egyszerűsítések végrehajtási módjait tárgyalták.

A kezelési személyzet közül kincstári hivataloknál mindössze 9135 tisztviselő és altiszt nyer alkalmazást; a többi az alacsonyabb postai szerveknél (megfelelnek a mi postamesteri hivatalainknak, posta-ügynökségeinknek és faluzó levélhordóinknak), teljesítenek szolgálatot. Közülük a faluzó levélhordók száma feltűnő magas (1588 fő), amit Svájcban hegyvidék jellege magyaráz.

A személyzet szakoktatásáról három szerv gondoskodik: az úgynevezett oktatóhivatalok, a kerületi postaigazgatóságok és a központi igazgatóság. Az oktatóhivatalok, azaz a személyzet oktatására külön rendelettel felhatalmazott kincstári hivatalok, a személyzet utánpótlására fölvevő al-



kalmazottakat a postaszolgálat különböző ágaiban gyakorlati alapon képezik ki. A kerületi postaigazgatóságok részben felügyeletet gyakorolnak az oktató hivataloknál történő gyakorlati kiképzés fölött és írásbeli feladatok útján időnként meggyőződést szereznek a gyakorlati kiképzés eredményéről. A hivataloknál nyert gyakorlati kiképzést a kerületi igazgatóságoknál berendezett háromhetes zárótanfolyam fejezi be, amely a jelölteket a gyakornoki vizsgára készíti elő. A központi igazgatóság megállapítja a kiképzés általános irányelveit és biztosítja annak egyöntetűségét; másrészt két tanfolyamon gondoskodik a jelöltek szakismereteinek elméleti úton történő mélyítéséről is. E tanfolyamokat vizsgák zárják be, amelyeknek eredményes letétele után a gyakornokokat ismét a kezelő hivatalokhoz osztják be és pedig Svájcnak mindig valamelyik idegen nyelv járásába, hogy a hivatalnokok mind egyikének alkalma és módja legyen Svájc egyes részeiben fölváltva hivatalos nyelvként szereplő francia, német és olasz nyelv gyakorolati elsajátítására.

Ami a svájci postaviszonyokat illeti, idevonatkozólag kiemeljük, hogy Svájc területén 1927. év végén 4012 postai szerv volt működésben. A svájci posta sajátossága, hogy a hivatalok a tőlük egyórai útnál nem távolabb lakó valamennyi címzett részére érkezett minden néven nevezendő postai küldeményt, tehát a pénzküldeményeket is, értékre való tekintet nélkül, a csomagokat pedig 5 kg. súlyhatárig a címzett lakásán kézbesítik, illetőleg a háznál fizetik ki. A vidéki kézbesítésszolgálat javítása céljából mindenütt, ahol az útviszonyok azt megengedik, a falusi kézbesítőket és faluzó levélhordókat kerékpárral szerelték föl. A kerékpárkézbesítéssel Svájc olyan kintinó tapasztalatokra tett szert, hogy az évi jelentés szerint a postaigazgatás a kézbesítőknél mindig nagyobb és nagyobb számát óhajtja ezzel a közlekedési eszközzel ellátni.

A svájci postának 319 saját mozgó-, illetőleg kalauzpostakocsija áll a normális nyomtávú vasútvonalakon üzemben. Ezenkívül a keskeny vágányú vasúti vonalain 30 postakocsija fut.

A személyszállítás céljaira 216 autóbusz szolgál, amelyekkel a svájci posta igen jelentékeny személyforgalmat bonyolít le. (U. P. 1928. 12.) (k. j.)

A személyszállító autójáratokon menetdíjkezdveznyményt kérték a német posta alkalmazottak. E kérelmükben hivatkoztak arra, hogy a német posta igazgatótanácsának tagjai, valamint a birodalmi gyűlés tagjai máris teljes mentességet élveznek.

Ezenkívül az államvasút és valamennyi szállítóvállalat saját alkalmazottainak díjmentességet, avagy legalább is lényeges díjmérséklést biztosít saját vonalain. A német postaszemélyzet egyesületeinek szervezete most megismételte a személyzet eme kívánságait a postaminisztérium előtt. A postaminisztérium lényegében elutasító álláspontra helyezkedett e kérelemmel szemben. Kijelentette, hogy a birodalmi gyűlés tagjai épűgy, mint a német posta legfőbb igazgatótanácsának tagjai tényleg élveznek ugyan viteldíjmentességet, de ennek ellenében évről-évre megállapított átalánytérítést kap a német posta. Az is tagadhatatlan, hogy az államvasutak a hajó- és egyéb szállítóvállalatok saját hivatalnokainak, a saját vonalukon lényeges kedvezményeket, esetleg díjmentességet is tudnak biztosítani. Ezt az előnyt a szállítóvállalatok szállítási eszközeinek nagyobb befogadóképessége, a fizetőközönség érdekeinek sérelme nélkül lehetővé teszi. Díjkezdveznyményt a német posta a személyszállító gépkocsijáratoknál már most engedélyez mindenkinek, aki heti, illetőleg havi kártyák, mint bérletjegyek beszerzésével a viteldíjknál szabályszerűen engedélyezett 20 százalékos árkezdveznymény igénybe óhajtja venni. Eme kezdveznymény túlmenő engedményt, különösen viteldíjmentességet a német posta semmi körülmények között sem hajlandó alkalmazottainak biztosítani, mert a körülmények ilyen kezdveznymény megadását lehetetlenné teszik. Már ma is az a helyzet, hogy ünnep- és vasárnapokon a legtöbb személyszállító gépkocsijárat szaporított menetek mellett is képtelen a közönség jogos igényeit kielégíteni. Már pedig kétségtelen, hogy a postaszemélyzet a részükre esetleg engedélyezendő viteldíjkezdveznymény, illetőleg viteldíjmentességet a szolgálat által legkevésbé lekötött vasár- és ünnepnapokon óhajtáná kihasználni. Ez pedig a mai viszonyok mellett csak a teljes díjat fizető közönség érdekeinek lényeges háttérbeszorításával történhetné meg. (D. V. Z. 1928. 52.) (k. j.)

A segédhivatali teendők egyszerűsítése a közigazgatásnál. A német postaminisztérium már évek óta kísérletezik több olyan eljárás módokkal, amely technikailag, tökéletesített irodai eszközök, eljárások és módszerek bevezetésével a közigazgatás költségeit a segédhivatali szolgálat olcsóbbá tételével lényeges mértékben csökkentené. Ebből a célból az irodai teendők végzésénél mindennekelőtt különféle műszaki segédeszközöket alkalmaztak, amelyek e tömegmunkát az emberi, kézi erőnél gyorsabban és sok esetben egyöntetűen és csi-



nosabban is végezték; majd újabb eljárások bevezetésénél a munkamenetet igyekeztek egyszerűsíteni, de különösen minden feleslegesnek tetsző nyilvántartás, előjegyzés stb. megszüntetésével, az iktató, másoló és kiadó munkát csökkenteni. Ezek a törekvések egyformán szabályozták a minisztérium, a kerületi igazgatóságok és a kezelőhivatalok eljárási módozatait és az egész segédhivatali szolgálatot. Ennek megfelelően a német postaminisztérium most teljesen átdolgozta az ügyirat kezelési utasítást és a kerületi igazgatóságok eljárását szabályozó keretrendeletet.

Tudvalevő, hogy a német posta 1926-ban az ügyiratok iktatási rendjét teljesen új alapokon egyöntetűvé tette. Nevezetesen a tízes számrendszer alapulvétele mellett a német posta ügyiratforgalmát tárgyak szerint nyolc főcsoportra osztotta, amelyek azután ismét csoportokra, alcsoportokra és szakcsoportokra tagozódnak. Ennek a tízesszámrendszeren alapuló iratkezelésnek az az előnye, hogy bizonyos ügyet tárgyaló ügyirat a német posta valamennyi hivatalánál és hatóságánál ugyanazon ügyiratszám alatt tárgyalható; ez a rendszer az ügyiratoknak nemcsak a legcélszerűbb, mert ügykör szerint történő rendezését, de amellett az egyes ügyiratoknak a lehető leggyorsabb előkeresését is lehetővé teszi.

Az ügyiratokat az új irattári rend többé nem gombostűkkel, kapsokkal, hanem irattűző gépekkel tartósan és mégis úgy fűzi össze, hogy azok mellékleteiben a lapozás, keresgélés nehézséget nem jelent s a mellékleteket az eddiginél biztosabban őrzi az elveszéstől.

Nagyon megkönnyítette az iktató eljárást az az újítás is, hogy egyes szigorúan körülhatárolt, fontosabb ügykörrel összefüggő valamennyi ügyiratot nem a nagy iktató, hanem az érdekelt előadó, saját iktatókönyvében tartja nyilván s valamennyi, az ügyel összefüggő ügyirat állandóan az előadónál marad és így a tájékozódás idővesztés nélkül az eddiginél biztosabb és gyorsabb.

Rájöttek, hogy az ügyiratok biztonságát alig szolgálja az a sok előjegyzés és nyilvántartás, mely eddig az iktató és kiadó szolgálatot valójában csak megnehezítette. Ezek legtöbbit — különösen az ügyiratok átfutó kezelésében — teljesen megszüntették.

A gépiró munkacérok teljesebb kihasználása érdekében újabban azokat a postaminisztériumban és a kerületi igazgatóságoknál többé nem az egyes előadókhöz osztják be külön-külön, hanem közös munkatermet rendeznek be részükre. E

munkaterem egyes írógépeit a teremfelügyelő rendezőasztalával közvetlen áramköröti össze, ahol fénytábla jelzi, hogy a terem mely írógépe szabad. Az előadó, ha szöveget óhajt gépbe mondani, e célból nem keresi fel többé a gépirót, arra sincs szükség, hogy azt magához kérje, hanem a külön távbeszélő áramkörön összeköttetést keres a teremellenőr asztalával és az ellenőr összeköti őt az éppen szabad írógépek valamelyikével. A gépirókezelők egyszerű fejhallgatóval és álló mikrofonnal lévén felszerelve, gépbemondás közben maguk is érintkezhetnek az előadóval. E berendezkedés a gépirók gazdaságosabb és egyenletesebb kihasználása mellett, az előadó szempontjából is lényeges előnyöket jelent, mert nyombani kiszolgálása feltétlenül biztosítva van és amellett íróasztalát sem kell elhagynia.

A segédhivatali teendőket egyszerűsíti és gyorsítja az újabbkori sokszorosító, másoló, címíró, levélbontó és levélzáró gépek különböző faja, melyekkel feltűnő sok emberi munkát takaríthatunk meg. A tisztázatok gyorsabb továbbítását elősegítendő, az új iratkezelési utasítás széles teret enged eredeti névalírás helyett ilyen bélyegzők alkalmazásának. (D. V. Z. 1929. 1.) (k. j.)

**Kiscsomag- (Päckchen) forgalom** újabb szabályozásáról, melyet mult év nyarán hajtott végre a német posta, már volt szó lapunk hasábjain. Most arról adnak hírt a német szaklapok, hogy a szállítólevél nélkül, két kilogram súlyhatárig feladható eme kiscsomagok az elmúlt karácsonyi ünnepek alatt az eddiginél is népszerűbbek lettek és nagy tömegekben kerültek postai feladásra. A közönség ugyanis rájött, hogy ez új küldeményfaj igen alkalmas az ünnepi ajándékok olcsó postai szállítására. Egvedül Berlinben 150.000-nél több ilyen szállítólevél nélküli kiscsomagot kézbesítettek karácsony hetében a címzetteknek. A Berlinben feladásra került ilyen kiscsomagok darabszáma olykor a napi 70.000-re is meghaladta. Természetesen a kiscsomagok e feltűnő nagy száma a pályaudvari hivataloknál, átrakodó állomásoknál és mozgópostáknál is különleges berendezéseket tett szükségessé; így többek között karácsony hetében a fontosabb irányokban külön Päckchen-szállító meneteket volt kénytelen a német posta berendezni. (D. V. Z. 1929. 1.) (k. j.)

**A postai portómentességgel** nekünk is sok bajunk volt annakidején. A portómentességben a nemzetközi egyezmények a postai levelezésen kívül általában csak a hadifoglyok levelezését részesítik. A legtöbb állam postaigazgatása azonban az ál-



lami hatóságok és hivatalok levelezését díjmentesen fogadja el a belföldi forgalomban postai szállításra. Ezzel azután a postaiüzem oly sokszor vitatott gazdaságosságának vizsgálatánál a posta jövedelmességére egy jórészenek megállapítása legfeljebb csak a forgalmi statisztika adatai alapján történhetik meg.

Sok állam postája pl. a vakok írásbeli közleményeit, az ú. n. vakosírást is díjmentesen szállítja. De van ország, hol ezen túlmenő küldeményfajokra és a feladók egyéb tagozatára is kiterjed a portómentesség. Már e hasábokon is volt szó pl. arról, hogy az amerikai Egyesült Államok postája bizonyos régi jogok alapján a portómentesség két különös alakját kénytelen túrni. Ezek egyike a kongresszus tagjainak, a másika a napilapoknak a megjelenésre illetékes közigazgatási kerületben biztosít postai viteldíjmentességet.

Abból az alkalomból, hogy az Egyesült Államok főpostamestene most törvénytervezetet készít elő az előjogok eltörlésére, talán nem lesz érdektelen a következő adatok közlése:

A kongresszus tagjait megillető portómentességet azzal indokolják, hogy a képviselőktől és a szenátoroktól nem lehet jogosan követelni, hogy választóiknak magánügyekben hozzájuk intézett tömeges leveleiket költségükön válaszolják meg. A portómentesség tehát közügyekben adott írásbeli közlemények postai viteldíja alól óhajtott kezdetben a kongresszus és szenátus tagjait mentesíteni. Idők folyamán azonban a válaszlevelekre határtól eme előjog kibővült. Ma pedig már oda fajult, hogy a képviselők a kongresszusban, a szenátusban, sőt választóik kisebb-nagyobb nyilvánossága előtt tartott beszédek szövegét is portómentesen küldötték meg valamennyi választójuknak. Sőt a legutóbbi elnökválasztásnál a képviselők és szenátorok egyik, avagy másik ellenjelölt érdekében elmondott kortesbeszédeiket is portómentesen, postai úton terjesztették választóik között. Így pl. az alabamai kerület szenátoráról megállapították, hogy egyik beszédét 556.000, egy óhiói képviselő 760.000, ennek egyik buzgó társa pedig 490.000 példányban díjmentes nyomtatványként, postai úton terjesztették párthíveik körében. A csupán e címen előállott jövedelemveszteségét 36.130 dollárra becsüli az Egyesült Államok postája.

E díjmentesség eltörlését kérő törvényjavaslat többek között kiemeli, hogy hétnapi statisztikai adatgyűjtés eredményeként az utolsó számadási évben közel 500 millió darabra lehet tenni a portómentes postai küldemények darabszámát.

Az Egyesült Államok jövedelemvesztesége pedig e címen egyetlen üzletévben közel 15 millió dollárra tehető. Ez adatokban nem foglaltatnak benne a kongresszus tagjainak postaküldeményei után az előzőekben kimutatott adatok.

De nem tartalmazzák ezek az adatok a körülbelül 80 millió fontra tehető ama hírlapküldemények után esedékes postai díjakat sem, melyeket a megjelenési körzetükben — régi jog alapján — szintén portómentesen kénytelen a posta szállítani. A lapok eme előjogát a posta kárára még Franklin Benjamin törvényhozása állapította meg abból a feltevésből kiindulva, hogy különösen a vidéki újságokat, mint a közművelődés terjesztőit, államilag kell támogatni. (V. B. W. 1929. 7.) (k. j.)

**Értéklevél — pecsét nélkül.** E hasábokon is volt már szó a német posta ama újításáról, mely 1928. év május 1-től kezdve megengedte az ajánlott leveleknek számlálás nélkül való szállítását. A német posta ez újításának eredményei azonosak a magyar posta tapasztalataival, melyeket annakidején az ajánlott levelek számlálás nélkül történt szállításának kísérletképpen való elrendelésénél tett. Nevezetesen a kártérítési esetek száma a számlálás nélkül való postai szállítás elrendelése óta a német postánál is feltűnő emelkedést mutat. A német posta azonban egyelőre kitart és hevesen védi álláspontját.

Különösen sok támadás éri a német postát az újítása miatt a biztosító társaságok és azok érdekltségei részéről. Nevezetesen az újítás óta a biztosító-társaságoknak többé nem olyan jó üzlet a készpénztartalommal, ajánlott levélként postára adott és az intézeteknél biztosított ajánlott levelek tartalmának elveszés, illetve sérülés esetére történt biztosítása. A német posta ugyanis ajánlott levelekért, csak elveszés esetén szavatol, a nemzetközi jog vonatkozó szabályainak megfelelően s ekkor — a tartalomra való tekintet nélkül — 40 M. kártérítést fizet. A feladó a postai szállítás közben esetleg ért kártöbbletet biztosítás esetén, a biztosító társaság kénytelen viselni.

E készpénzfelelősség a német posta kezelési újításának hatása alatt összeg szerint annyira emelkedett, hogy a német biztosító-társaságok pár hónap óta már egyáltalában nem vállalják a készpénztartalmú ajánlott levelek biztosítását.

Most azután az érdekelte oldalról azzal a javaslattal léptek a német posta vezetősége elé, hogy 1000 Márka nyilvánított értékig fogadjon el a posta készpénzt tartalmazó értéklevelet is, de az egyébként kötelező viasz-peccételés nélkül; ezeket a



pecsételést nélküli értékeleveket azután a német posta — mint új küldeményfajt — továbbra is egyenkénti kezelés, tehát számlálás mellett továbbítsa úgy, mint az 1928. májusa előtt valamennyi ajánlott levélre nézve kötelező volt a német postánál.

Ezzel az átlátszó ajánlattal a német szaklapok hasábjain a német posta egyik vezető egyénisége részletesen foglalkozva, reá mutat annak feleslegességére és arra, hogy semmiféle postai érdek nem kívánja, hogy készpénznek postai szállítására, a német postán már eddig biztosított szállítási módokatok kívül újabb küldeményfaj létesíttessék. Egyebekben pedig az ajánlott leveleket, illetőleg ezeket a pecsét nélküli értékeleveket sem a közönség, sem a posta érdekében nem tartja alkalmasnaknak készpénz biztonságos postai szállítására, mert az ilyen postai küldemények esetleges tartalomcsontulása végnélküli vizsgálatokhoz és jogi vitákhoz vezet anélkül, hogy a vélt postai visszaélés legtöbb esetben kellő megnyugvással megállapítható lenne. A tartalomcsontulás ugyanis pecsételést hiányában nem mindig jár a levél észrevehető sérülésével. S ha igen, a küldemény szándékos csontulásának színhelye, illetőleg tettése elfogadható pontossággal csak ritkán mutatható ki. (D. V. Z. 1929. 2.) (k. j.)

**Németország és Buenos Aires közt a távbeszélő forgalom az 1928. évi december hó 21-én megnyílt.** A forgalomban az összes német központok résztvesznek, argentinai oldalról azonban csak a Transz-rádió Társaság buenos-airesi nyilvános állomása, melyhez a feleket meg kell hívni. Egy 3 perces beszélgetés díja 180 márka, minden további percért pedig 60 márka fizetendő. Ezidőszert beszélgetések csak 15—18 óra közt (középeur. idő) válthatók. A beszélgetéseket ajánlatos már a délelőtti folyamán bejelenteni s ezenfelül a hívott buenos-airesi egyénen kívül annak nem találása esetére a hívott helyettesét is megnevezni. (D. V. Z. 1928. évi 52. száma.)

**Magasfeszültségű gyógyberendezések által okozott zavarok megakadályozása.** A nyugatporoszországi Rosenberg város kerületi tanácsa hivatalos lapjában kihirdette, hogy a körzet villamos hálózatához való csatlakozáskor az áramfogyasztók a magasfeszültségű gyógykészülékeket (sugárzó készülékeket) is bejelenteni tartoznak.

Hogy mindazok a zavarok, melyeket ezidőig ezek a gyógykészülékek más készülékeknek, nevezetesen a szórakoztató rádiókészülékeknek, a drótnélküli távbe-

szélőnek működésében előidézték, a jövőben elkerülhetők legyenek, a magasfeszültségű gyógykészülékeknek az elektromos hálózatba való bekapcsolását ezután már csak abban az esetben engedélyezik, ha e készülékek a német elektrotechnikusok szövetségének a készülékek megtörtént felülvizsgálását tanúsító bélyegzőjével elvannak látva.

Az esetleg még felül nem vizsgált készülékeket a rosenbergi kerületi műhelynél azonnal be kell jelenteni s amennyiben azokat 1928 december 15-ig az elektrotechnikus szövetség utasításának megfelelően át nem alakították, illetőleg a zavarást megakadályozó alkatrészrel fel nem szerelték, azokat a hálózatból kizárták. (D. V. Z. 1928. évi 52. száma.)

**Rádió-párbeszéd.** A német birodalmi postaminiszter és a német birodalmi belügyminiszter a porosz kormányral egyetértően a „Deutsche Welle G. m. b. H.” szórakoztató rádiótársaságnak engedélyt adott az aktuális napi kérdéseknek a rádióban kontradiktórium formában összeállított előadásorozatban való ismertetésére. Az új rendszer célja a rádióelőfizetőknek a napi aktualitásokról alakítandó véleményének kialakulását megkönnyíteni. Főleg a nyilvánosságot s a lakosság széles rétegeit foglalkoztató problémák tárgyalásáról van szó. A szórakoztató rádió főirányelvének megfelelően ezeket az előadásokat is a szigorú pártatlanság jegyében rendezik. Ennek a pártatlanságnak a biztosítása céljából, széles politikai alapon külön ellenőrző tanácsot alakítottak, mely a „Deutsche Welle” e csoportba tartozó tervezeteit felülvizsgálja és álláspontját a társasággal közli. E felülvizsgálat azonban másra nem fog szorítkozni, csak arra, hogy a párbeszéd a törvényekbe és a jóerkölcsbe ne ütközzön s a gyűlölködő és nem őszinte polemizálás kizárása mellett tisztán tárgyilagos alapon maradjanak. Ez az előadási módszer egyúttal kísérletszámba is megy, nevezetesen eleget akarnak tenni ama sok oldalról hangsúlyozott kívánságnak is, mely a szórakoztató rádiót az aktualitások kultiválásával akarja megnyerni. Ama felmerült kívánságnak azonban, mely a rádiót korlátlanul a különböző politikai pártok rendelkezésére akarta bocsátatni, az összes kompetens faktorok ellentmondottak, ami nem zárja ki természetesen azt, hogy olyan napi kérdéseket is meg ne lehessen ezen az úton beszélni, illetőleg ismertetni, melyek politikai térre tartoznak. A „Deutsche Welle” társaság a párbeszédet „Gedanken zur Zeit” (aktuális gondolatok) címmel fogja jelezni és közlésüket a f. évi



január havában kezdi meg. (D. V. Z. 1928. évi 51. szám.)

**Új román szórakoztató rádió-adóállomás** építését kezdette meg a román broad casting társaság, mely előreláthatólag 1929 június hó 1-én kezdi meg működését. Az új adó kapacitása 12 kilowatt, míg az ezidőszerint üzemben levőé csak 400 watt. (D. V. Z. 1928. évi 51. száma.)

**Intézkedések a szórakoztató-rádió zavarásának megakadályozására Magdeburgban.** A magdeburgi közúti villamos társaság a villamoskocsikon levő kerek rendszerű áramszedőknek zavart nem okozó villarendszerű áramszedőkkel való kicserélését határozta el s a kicserélést legnagyobb-részt már végre is hajtotta. Ez intézkedés a magdeburgi rádióelőfizetők számára biztosította a villamosvasútak által okozott zavaraktól mentes vételt. (D. V. Z. 1929. évi 2. szám.)

**A flensburgi új német szórakoztató-rádió adóállomás** ünnepélyes felavatása 1928. évi december hó 23-án történt meg, mely alkalommal Weberstedt-Kiel a főpostafelügyelőség vezetője a „Norag” adóállomása által is leadott s zeneszámok közé iktatott lendületes beszédet tartott, melyben az adóállomás megépítésének előzményeit, annak műszaki leírását és működési módját ismertette. E szerint az új adóállomás Németország 26-ik szórakoztató-rádió adóállomása s az ú. n. közvetítő-adóállomások (Zwischensender) csoportjába tartozik s mint kis adóállomás, a flensburgi körzet érdekeit van hivatva elsősorban szolgálni. A műsort elsősorban a hamburgi és a kieli állomások szolgáltatják. Az új adóállomás működésének megkezdése Flensburg városának és Schleswig-Holstein tartománynak kulturális életében újabb nagy lépést jelent. (D. V. Z. 1929. évi 1. szám.)

**A táviróösszeköttetések nemzetközi tanácsadó bizottsága** (Comité consultatif international des communications télégraphiques) legközelebbi 2-ik ülése Berlinben, 1929. évi június hó 10. és 17-ike közt lesz, és pedig csatlakozóan az ugyanoda összehívott „Nagy-távolságú távbeszélő összeköttetések nemzetközi tanácsadó bizottságá”-nak (Comité consultatif international des communications téléphoniques à grande distance) 6-ik teljes üléséhez. (J. T. 1928. évi 12. szám.)

**A rádióösszeköttetések nemzetközi tanácsadó bizottságának** (Comité consultatif international technique des communications radioélectriques) összehívását a németalföldi igazgatás 1929. év szeptember havának végére tervezi Hágába. (J. T. 1928. évi 12. szám.)

**A nemzetközi kereskedelmi kamara s a táviró, távbeszélő és rádiótávíró.** A nemzetközi kereskedelmi kamara 1925. évi brüsszeli kongresszusa egyik határozatával a kamara közigazgatási tanácsát nemzetközi távbeszélő bizottság alakításával bízta meg.

Az új szerv megalakult s a brüsszeli és stockholmi (1927) kongresszusok közti évek alatt a nemzetközi forgalom általános helyzetének, a távbeszélőnek a gazdasági életre gyakorolt hatásának, valamint az amerikai és európai távbeszélő szolgálat feltételeinek tanulmányozásával foglalkozott.

A bizottság működéséről a stockholmi kongresszus elé jelentést terjesztett, melynek eredményeként a kongresszus elhatározta:

1. hogy a kamara vezértitkárságának „Forgalom” elnevezésű ügykörét „Forgalom és közlekedés” nevű ügykörre fogja átszervezni;

2. hogy három állandó nemzetközi bizottságot fog alakítani a következő kérdések tanulmányozására:

a) vezetékes és drótnélküli távbeszélő szolgálat,

b) kábel- és rádiótávíró szolgálat,

c) postaszolgálat;

3. hogy a kamarához csatlakozott nemzetközi bizottságokkal a táviró, távbeszélő és rádiótávíró összeköttetésekkel kapcsolatos kérdések tanulmányozása céljából különleges albizottságokat alakított. A nemzetközi távbeszélő szolgálatot tanulmányozó bizottság megalakításával kapcsolatban a brüsszeli kongresszus úgy vélte, hogy e bizottságnak elsősorban az 1923. évben megalakított „Nagy-távolságú távbeszélő forgalom nemzetközi tanácsadó bizottságának” (C. C. I.) javaslatokkal s más módon való támogatása a fő feladata.

A stockholmi kongresszus által átforgalmazott nemzetközi távbeszélő bizottság folytatta ezirányú működését s mint egyrészt a távbeszélőt igénybevevők, másrészt a C. C. I. közt működő közvetítő szerv két ankétet is tartott, és pedig az egyiket a nemzetközi távbeszélő forgalom ezidőszerinti állapotáról, a másikat a tőzsdéi távbeszélő forgalom feltételeiről.

A kamara e bizottságának ezt a közvetítő szerepét mindenesetre nagyon megkönnyítette néhány távbeszélő igazgatás főtisztviselőinek, valamint a C. C. I. vezértitkárának a bizottsági üléseken való részvétele. (J. T. 1928. évi 12. száma.)

**A kanadai táviró fejlődése.** A kanadai statisztikai hivatal által közölt adatok szerint az ország táviró társaságai által 1926. évben elért bruttóbevételek 12,143,388



dollárt tettek ki, ami az 1925. évi bevétel-ekkel szemben 623.066 dollár többletet jelentett. Ezen összegben nincsenek benne a kanadai vasúttársaságok által az Egyesült Államokban üzemben tartott táviróvonalak bevételei. Az említett év folyamán továbbított táviratok száma 12,199.068 drb volt, ami az 1925. évi forgalomhoz viszonyítva 762.404 drb többletet jelent, vagyis az emelkedés 6,6 százalék. A távirati utalványok útján küldött összegek 7,790.127 dollárt tettek ki. (J. T. 1928. évi 12. sz.)

**Uj találmány a távirószolgálatban.** Mindama munkák között, melyekkel Franciaországban a táviratok továbbítása és kézbesítése jár, egyike volt a legköltségesebbeknek az érkezett táviratlapoknak lebetűzése, összehajtogatása és leragasztása. A forgalmas órákban, főleg a nagyobb táviróhivatalokban számos alkalmazottat kellett ezekre a munkákra alkalmazni, ami az üzemköltségeket lényegesen emelte. Mr. Elleouet francia posta- és távirótiszviselőnek végre sikerült több évi kísérletezés után olyan gépet feltalálni, mely a táviratoknak ezt a lebetűzést, hajtogatását és lezárását elvégzi. Mr. Elleouet gépét 1928. év elején állították fel a párisi központi táviróhivatalban s működése a várakozást teljesen kielégítette. Két lemezzel üzembe helyezve a gép 1800 táviratot hajt össze óránként; három lemez működtetésével ez a szám óránként 2700-ra fokozható. Az Elleouet-féle gép használatbavétele nemcsak nagyfokú személyzeti megtakarítással járt, hanem egyúttal igen pontos és gyors munkát is eredményezett. (J. T. 1928. évi 12. száma.)

**Az amerikai rádió-hírdőző szolgálat.** A Kolster Radio Corporation és a North American Company társaságok abból a célból fuzionáltak, hogy az Egyesült-Államok egész területén a vezetékes rádió igénybevételével egységes rádió-hírdőző szolgálatot létesítsenek. Az e célra igénybevett vezetékálózat a North American Company hálózata volt. A vezetékes rádióhírdőző szolgálat az Egyesült-Államokban nagy előnyt jelent, mert ott az üzemben levő 650 rádió-hírdőző adóállomás által okozott zavarok a Federal Radió Commission erőfeszítései ellenére is mindinkább szaporodnak. (J. T. 1928. évi 12. sz.)

**A drótnélküli távbeszélő fejlődése.** A Times közlése szerint a londoni General Post Office az ausztráliai államszövetség, Dél-Afrika és India kormányaival eszmecserét folytat a brit világbirodalomban a fővárossal létesítendő drótnélküli távbeszélő összeköttetés megvalósítása tárgyában. (J. T. 1928. évi 12. száma.)

**A lengyel posta, táviró és távbeszélő költségvetésének önállósítása.** 1928. évi július hó 1. óta Lengyelország posta, táviró és távbeszélő igazgatása „Lengyel posta, táviró és távbeszélő” néven független állami vállalatá alakult. A vállalat a jogi személyeknek biztosított összes jogokkal rendelkezik, székhelye pedig Varsó. A szolgálat fejlesztése céljából úgy rövid-, mint hosszúléjaratú kölcsönöket vehet fel, a hosszúléjaratú kölcsönök felvételéhez azonban külön törvény útján adandó felhatalmazásra van szükség. Az igazgatás bevételei nemcsak az üzemi költségek fedezésére, hanem egyúttal a vállalat céljaira felvett kölcsönök kamatainak, valamint a kölcsöntöke törlesztésének céljaira is szolgálnak. Az üzemi hasznóból elvett évi összegekből lassanként tartalékalapot fognak gyűjteni, azonkívül alapot az üzemi berendezések és anyagok főkélesztésének, valamint a különböző szolgálati ágak fejlesztésének céljaira. Az autonómiát megállapító törvény 13. cikkében meghatározták azt a nettó bevételi összeget, melyet az állami költségvetés bevételi céljaira a postának évente be kell adnia. A lengyel posta, táviró és távbeszélő alkalmazottai továbbra is megmaradtak állami alkalmazottaknak.

**A nemzetközi távbeszélő fejlődése.** 1928. évi november hó 5. óta Zürich és Berlin között már öt közvetlen távbeszélő áramkör van üzemben. Az elmúlt év folyamán nyílt meg a forgalom a Zürich—Leipzig közti áramkörön s egy-egy második áramkör létesült ugyancsak Zürich, valamint Innsbruck és Wien közt. Új vonalak nyíltak meg egyrészt Zürich, másrészt Strassburg, Gastein, Budapest, Salzburg közt, valamint egy második áramkör Zürich és London közt.

A Buenos Aires és Santiago közt a múlt nyáron üzembehelyezett távbeszélő áramkört az Andok hegyláncán át meghosszabbították Valparaisóig. Az új vonalszakaszt 1928. november 15-én már üzembe is helyezték. (J. T. 1928. évi 12. sz.)

**A német rádió-előfizetők díjtalan szavatosság-biztosítása.** A német birodalmi szórakoztató rádiótársaság az „Allianz und Stuttgarter Verein Versicherung A.-G. Berlin” vezetése alatt álló öt német biztosítótársasággal a német birodalom és Danzig szabad város postai hatóságai által engedélyezett szórakoztató rádió vevő-állomások előfizetőire kiterjedő szavatosságbiztosítást kötött. A biztosítás az összes engedélyesekre kiterjed, tehát azokra is, kik valamilyen okból előfizetési díjelengedésben részesülnek; pl. vakok,



szolgálati vagy propaganda állomások engedélyeire stb.

A biztosító társaságok által fizetendő legmagasabb biztosítási összeg személyeknek okozott károknál 100.000 márkáig, dologi károknál 25.000 márkáig terjedhet. A jutalékot a német birodalmi rádiótársaság fizeti. A rádió-előfizetők tehát a biztosítás által nyújtott védelmet teljesen ingyen élvezik.

A biztosítás nyújtotta kedvezmények fontosabbjai a következők:

A biztosítás 1929. évi január hó 1-én lép életbe. Kiterjed mindama személyi és dologi károkra, melyeket a vevőberendezés az antennával együtt okozhat, amennyiben oly károkról van szó, melyek harmadik személyeket értek s melyekért a vevőberendezés tulajdonosa s a vele közös háztartásban élő családtagok a törvényes határozatok, illetőleg a ház- vagy földbirtokosokkal érvényben levő szerződések értelmében zavartossággal tartoznak. A biztosítás nyújtotta védelem továbbá oly esetekre is vonatkozik, melyekben az albérlő a főbérlővel szemben tartozik zavartossággal. Jogi személyeknél a védelem a jogi személyek törvényes képviselőinek jár ki. Magukon a vevőberendezéseken előálló károk, bármi módon származtak is azok, a biztosítás keretén kívül esnek. (D. V. 1928. évi 51. szám.)

*Dr. Havas Ferenc.*

**Francia rövidhullámú rádióhírmondó 24.45 m. hullámon.** A párisi rövidhullámú adó néhány hét óta naponta többnyire 13.00-tól 15.00 óráig kísérleti adásokat végez, melyeket a következő szavakkal vezet be: „Hallo! Hallo! Ici Paris”. Általában újsághíreket és zenei előadásokat közvetít. (F. 1929/2.)

**Montpellier 253 m. hullámon.** Folyó évi január hó 1-től Montpellier eddigi magán-rádióállomás kezelését a francia postai igazgatás vette át. Az adóállomás most a főpostán van berendezve. Hulláma 253.1 m. antennateljesítménye 2 kilowatt; előadásaiiban Páris és Marseille műsorát közvetíti. (F. 1929/3.)

**Budapest rádióhírmondó állomás új hulláma a brüsszeli elosztási tervzetnek megfelelően 1929. január hó 1-től 541 kilociklus, azaz 554.5 méter.**

**Amatőr rádióberendezések engedélyezése Ausztriában.** Röviddel ezelőtt jelent meg a magán kísérleti rádióállomások felállítására és üzemeltetésére vonatkozó rendelet. Az új nemzetközi rádióegyezménynek megfelelően, ezen rendelet alapján amatőr célokot szolgáló rádió adóállomások felállítását és üzemeltetését

csak oly személyeknek fogják megengedni, akik a rádióval csupán személyes kedvtelésből és nem gazdasági célból foglalkoznak. Az adó teljesítménye legfeljebb 50 watt lehet. A berendezést úgy kell összeállítani, hogy azzal más berendezést ne zavarjanak. Az állomás üzemeltetéséhez szükséges ismeretekről és készségről az engedélyesnek vizsgáznia kell. E vizsga alól felmenthető, ha hivatása által vagy egyéb módon elég biztosítékot nyújt arra nézve, hogy a berendezést előírás szerint fogja kezelni. A 10 watt teljesítményű adóberendezés után negyedévenként 12.50 Shilling, míg a többi után, azaz 10—50 watt teljesítményig, negyedévenként 25 Shilling díj fizetendő. (F. 1929/3.)

**Képtáviró Franciaországban.** A francia állami és magán rádióhírmondó állomások a képtáviróval most már komolyan foglalkoznak. Radio-Toulouse már múlt év szeptember óta végez kísérleteket, melyek nagyon jó eredménnyel sikerültek és rendszeres képtáviratozásra vezettek. Minden délben és este a meteorológiai intézet időjárásértéképt közli. Radio-Toulouse rövidesen meg akarja valósítani azt, hogy az esti műsorban közreműködő művészek fényképeit 24 óra után rádió útján fogja közölni. További felmerült probléma a Capital színház operaelőadásáról a színpadi képnek továbbítása rövidhullámmal, mi alatt ugyanonnan a zenét hosszúhullámmal közvetítik. (F. 1919/3.)

**Eiffel-torony 50 kilowattos rádióállomása 1485 m. hullámon.** Az Eiffel-torony állami rádióállomást a nyilvános rádióhírmondó üzemmek 1929 január hó 1-vel adták át. A műsorközvetítést a Páris—P. T. T. rádióállomástól 13 órakor veszi át. Az új adóállomás a nemzetközi műsorcserében is részt fog venni. Az állomás a következő szavakkal jelentkezik: „Poste nationale de radiodiffusion de la Tour Eiffel”. A párisi rádióamatőrök kritikájukkal máris ellene fordultak, mert a távolabbi állomások vételét jelentékenyen zavarja. Jelenleg Dawentry és Königswusterhausen vételére Párisban nagyon nehéz, annál is inkább, mert az Eiffel-torony új állomásán kívül Radio-Paris rádióállomás is ad 1765 m. hullámmal, 20 kw. teljesítménnyel. (F. 1929/3.)

**Gyorsvonatokon kézbesítendő táviratok.** A francia igazgatás a posta- táviró és távbeszélő 1927. évi működéséről most megjelent jelentésében ismerteti az 1927. július hó 16-tól kísérletképpen bevezetett, bizonyos gyorsvonatokon kézbesítendő sürgős magántáviratok kezelését.

E táviratok címe a következő adatokat tartalmazza: = D train = díjköteles szol-



gálati megjelölést (két díjszónak számítva), a címzett nevét, a kocsiosztály megnevezését (1-ső, 2-ik vagy 3-ik osztály), a vonat számát és a rendeltetési vasútállomás nevét.

Válasz-távirat, vételjelentés, díjbeszedés (pcv) stb. nem köthető ki. A = D train = távirat továbbítása a rendeltetési pályaudvarig a rendszer táviróhálózat útján történik; a kézbesítést a vonatvezető közvetítésével végzik, aki a táviratot a címben megjelölt vasútállomástól veszi át. Kézbesíthetetlenül esetén, a vonatvezető a táviratot a végállomás pályaudvari hivatalának adja át, ahonnan a kézbesíthetetlen táviratot szabályszerűen visszajelentik.

A rádió-előfizetők száma 1928. évi október hó végén: Nagy-Britanniában 2.542.958, Ausztriában 312.107, Svájcban 67.099, Norvégiában 63.033. (D. V. Z. 1928. 52.) Magyarországon a rádióelőfizetők száma 1928. december végén 168.453 volt. (Szerk.)

**Képrádió Hollandiában is.** Folyó évi január havában kezdik meg a kísérleti képrádióadást Hilversum és Huizen németalföldi rádió állomások. Hilversum állomás Brum-Pedezen-féle készüléket, Huizen pedig Fulton-féle készüléket használ. (F. 1929. 2.)

**Német szórakoztató rádióhírmondó állomás Kínában.** Angol forrásból eredő hírek szerint Nanking kínai főváros nemzeti kormánya egy német céget azzal bízott meg, hogy Sanghai, Hankau, Kanton és Tientsin városokban nagyobb rádióhírmondó állomásokat építsen. (F. 1929. 2.)

**A zürichi rádióklub új rövidhullámú adója.** Hosszabb szünet után a zürichi rádióklub rövidhullámú adója (hívójele FH9XD) üzemét ismét megkezdette. A kísérleti adásokat a hónap minden első és harmadik szombatján 20 órától 22 óráig 31,5 méter hullámmal eszközlik. (F. 1928. 52.)

**Chilében új posta- és távirótörvény** jelent meg, mely kihirdetését követő 15 nappal életbe lép. (D. V. Z. 1929. 1.)

**Új rádió állomások német légijárműveken.** A legutóbbi időben további 10 rádió állomást szereltek fel német légijárművekre. A rádióval felszerelt nagy légijárművek száma ezzel 64-re emelkedett. Ezek a légijárművek főleg a nemzetközi forgalomba vannak beállítva. Hét légijárműnek csak rádiótáviró berendezése van, míg a többi úgy táviró, mint rádiótávbeszélő készülékekkel is fel van szerelve. (D. V. Z. 1928. 50.)

**Rádió-évkönyv 1929. évre.** A német birodalmi rádióhírmondó társaság (Reichs-

Rundfunk-Gesellschaft) ebben az évben adja ki első ízben a német rádió-előfizetők részére összeállított rádió-évkönyvét. Az évkönyv visszatekintést nyújt az eddigi ötévi tevékenységre, véleménynyilvánításokat hoz a német rádióhírmondó munkatársaitól, valamint fejtegetéseket az előrelátható fejlődésről. (D. V. Z. 1928. 50.)

*Teesz Frigyes.*

**Közvetlen hajóposta berendezés létesült Amerika és Svédország között.** Mult év novemberében bocsátották vízre Cuxhavenben a „Kungsholm” nevű svéd motorhajót, melynek befogadóképessége 18.000 tonna. A pompás kiállítású óceánjáró hivatása lesz Svédország és Amerika közötti közvetlen személyforgalom lebonyolításán kívül Svédország részére a közvetlen amerikai postaösszeköttetést is biztosítani.

E célra eddig a „Stockholm” elnevezésű óceánjáró szolgált. Ez a hajó azonban már kiérdemesült. Egyébként is a „Stockholm” csupán kész levél- és pénzeszárlatokat közvetített.

A „Kungsholm” vízrebocsátásának jelentősége abban áll, hogy ebben az új óceánjáróban a svéd postaigazgatás tengeri mozgópostát rendezett be, mely a svéd kikötő és New-York közötti tengeri úton fel is dolgozza a magával vitt postaküldeményeket s ezzel azok kézbesítését lényegesen meggyorsítja. A „Kungsholm” első amerikai útján az ott berendezett mozgóposta személyzetén kívül a svéd postaigazgatóság két vezető tisztviselője is vele utazik, kik megbízatást kaptak a „Kungsholm”-on kívül még további két svéd óceánjárón, ú. m. a „Gripsholm”-on és a „Drottningholm”-on is állandó mozgópostaszolgálat szervezésére, úgy, hogy a közvetlen mozgópostaszolgálatot Svédország és Amerika között jövőben állandóan ez a három óceánjáró hajó bonyolítaná le.

A svéd postaigazgatás az állandó tengeri mozgópostaszolgálat rendszeresítésével egyidejűleg az amerikai posta egy részének Németországon keresztül történt irányítását megszünteti s így a transitköltségek lényeges apasztásában nagyobb részt fedezetet talál a svéd-amerikai közvetlen tengeri mozgóposta berendezésével járó többlet kiadásokra is.

(D. V. Z. 1929. 3.)

(k. j.)

**Közönséges levél — utánvéttel.** A német posta tudvalevően közönséges (nem ajánlott) levélpostai küldeményeknél is megengedi azoknak utánvétellel történő megterhelését. Ennek egyenes következménye az, hogy a német postán az ajánlott utánvételes levélpostai küldemények száma aránylag meglehetősen csekély. Az ez-



zel járó tarifaveszteség csökkentése céljából most széles határok között mozgó propagandát kezdett a német posta a szak- és napisajtóban. Ennek folyamán igyekeznek az érdekeltséget felvilágosítani arról a tényről, hogy a fennálló szabályok értelmében az utánvételek beszedésénél előállható esetleges hibákért csak az ajánlott és értéküldeményeknél, valamint a csomagoknál szavatol. A közönséges levélpostai küldeményeket terhelő utánvételi összegekért csak azok postai beszedésének megtörténte után csak azért szavatol, hogy a postai alkalmazott kezeihez juttatott utánvételi összeget az arra jogosítottak kifizeti, még azon esetben is, ha a már beszedett összeg kifizetés előtt bármely címen kiesik a postai nyilvánlatból. Ez a szavatolás tehát csak a beszedett utánvételi összegekre vonatkozik és nem terjed ki magára a küldeményre, mert a német posta a nem ajánlott (közönséges) levélpostai küldeményért azoknak utánvéttelrel történt megterhelése esetén sem szavatol.

Ezzel szemben reámutat arra a tényre, hogy utánvételek ajánlott levélpostai küldeménynél, elveszés esetén kártérítési összegként megállapított 40 M-n túlmenően egész az utánvételezett összegig terjedhető kártérítést is fizet, ha beigazolást nyer, hogy a küldemény — a posta hibájából — az utánvételezett összeg beszedése nélkül kézbesítették a címzettjének, illetőleg az utánvételezett összeg beszedése mellett ugyan, de arra jogosítatlan egyének kézbesítették. Ilyen módon a feladók érdekében áll, hogy az utánvétellel terhelt levélpostai küldeményeiket ajánlva adják postára. (D. V. Z. 1929. 3.) (k. j.)

**A német posta újításai 1928-ban.** 1. Minden címzettnek, aki kötelezi magát, hogy a részére érkezett csomagokat a hivatalból rendszeresen hazaviteli, csomagonként 10 pfennig tréttést fizet.

2. Az utalványfelvevő szolgálat gyorsítása érdekében kísérletképpen megengedték egyes nagyobb felvevő hivatalnál azt az eljárást, hogy a felvevő alkalmazott az utalványürlapot s annak a feladó által kiállított vevényét az utalványösszeg átvétele után — az utalvány postai felvétele jeléül — egyszerűen egyetlen, e célra készült különleges kerületi bélyegzőlenyomattal lássa el, a vevényt kiadja és az utalványt vagy a forgalom szünetelésekor e célra szolgáló gépekkel utólag naplózza, vagy a mellé besorozott kisegítő munkaerőnek adja át naplózás céljából.

3. Tömeges feladók kívánságára a német posta újabban olyan felvevőkönnyv nyomtat-

ványokat is állított elő és bocsát a tömeges feladók rendelkezésére, amelyek a küldeményeknek írógéppel történő naplózását is megengedik.

4. A német posta csak még most engedte meg postaszolgálati csomagoknak szállítólevél nélküli szállítását a belföldi forgalomban. Ezekre a csomagokra ragszámot egyáltalában nem ragaszt (nálunk a kis és nagy ragszámot fel kell ragasztani a szolgálati csomagok burkolatára) és a súlyt sem kell feljegyezni.

5. A csomagszállító vasúti menetek terhermentesítése érdekében a nagyobb csomag átrakodó állomások közvetlen közelébe eső postahivatalok részére esedékes csomagokat újabban nem mozgó- vagy kauluzpostákkal, hanem gépkocsikkal továbbítja a rendeltetési hivatalhoz.

6. 1928. év folyamán újabb 26 drb. 20 méteres mozgópostakocsit szerzett be a német posta. (Eddigi mozgópostakocsik legtöbbször 17 m. hosszú volt.) Most a német postának összesen 114 drb. 20 méteres kocsija van. E mozgópostakocsik zárlatbontó asztala átlukgatott cinezett bádoggal van bevonva, hogy a zsákok kiürítésénél a por az asztallap líkacsain az asztal alján gyűjön össze és ne rontsa a kocsí levegőjét. Azokon a vonalakon, melyeken különösen sok vaj és más élelmiszer tartalmú csomag kerül postai szállításra, e célra különleges hűtőfelszereléssel ellátott mozgópostakocsik közlekednek. Ilyen hűtőberendezéssel felszerelt mozgópostakocsik száma ez idő szerint öt.

7. A vasúttal való leszámolás egyszerűsítése érdekében a német posta a német államvasúttal évi átalányösszeg fizetésében állapodott meg, melynek összegét az előző év november 1-én közlekedett mozgópostakocsi kilométer számának a német államvasútak önköltségi árával történt beszorzásával állapítanak meg a következő égsz évre.

8. A német posta tömeges feladói között 1928. év folyamán már 1800 drb. Francotyp önműködő bélyegzőgép volt használatban.

9. Az elmúlt évben a német posta területén közel 200 új gépkocsi vonatot nyitottak meg, amelyek mindegyikét postaszállításra is felhasználják.

10. A táviratforgalom Németországban is visszaesik. Ez az esés az előző évben 9 százalékot tett ki, mert 1928-ban a német posta mindössze 44 millió drb. táviratot kezelt az 1927. évi 48 millióval szemben.

Az Lx táviratforgalom azonban emelkedőben van. Volt olyan hónap is 1928-ban (október), amikor 100.000 darabon is felül



volt a díszes úrlapon kézbesített üdvözlő táviratok darabszáma. Az 1929. évben 5 új üdvözlő távirási mintalapot helyeztek forgalomba. Ezek a lapok igen ízlésesek.

11. Táviratoknak távbeszélő útján történő feladása mellett a német posta újabban feltűnő reklámot csinál s ennek eredményeként ez az üzletága erősen fellendült. A távbeszélőn bementett táviratokat a gépteremben fejhallgatóval és mellbeszélővel ellátott írógépezetek veszik fel s e táviratok szövegének másolati példányát — 1928 január 1-től — kívánatra 20 pfennig másolási díj ellenében megküldik a feladónak.

12. A táviradaüzem olcsóbbá tétele érdekében az üzemenet lehető egyszerűsítése mellett arra törekszik a német posta, hogy a táviróhivatalokban a szolgálat lebonyolítása azonos géprendszereken történjék. Kisebbségi hivataloknál a Morse-gépeket a telefon és az írógéppel kombinált kopogóüzemek váltják fel. Viszont a távkábelek fektetése következtében 1928. évben körülbelül 70.000 km. távirada légvezeték lebontása vált lehetségessé.

13. 1928. év folyamán 58 tízezer előfizetőnél nagyobb automata távbeszélő központot épített a német posta. A 100—1000 előfizetőt befogadó újonnan üzembe helyezett automata távbeszélő központok száma 1928. év folyamán 130 volt.

14. A német távkábelhálózat 1928. év folyamán 678 km-es útszakaszon épült tovább. (D. V. Z. 1929. 3—4.) (k. j.)

**Berlin levéltovábbító szolgálatának átszervezése.** Berlinben a levélkézbesítési, valamint a levélirányító szolgálatot átszervez-

ték; ma Berlinben 110 levélkézbesítő és 7 levélirányító hivatal működik.

A német fővárosban naponként 6—8 millió levélpostai küldemény kerül a levélgyűjtőszekrények útján, illetőleg a felvevő postahivataloknál feladásra. Ezek egy része helyi, a másik része továbbmenő. A cél az, hogy minden levél a leggyorsabban érje el a célját; tehát a helybe szóló a berlini kézbesítő hivatalhoz kerül, mely a küldeményt a címzettnek kézbesíti, a továbbmenő levél pedig ahhoz a pályaudvari irányító hivatalhoz, ahonnan a továbbító mozgóposta indul.

A 7 levélirányító hivatalnak oly részletesen kell kidolgozni a levélanyagot, hogy a mozgóposták lehetőleg közvetlen levélzárlatokat kapjanak, kevés vegyes anyaggal, mert a mozgópostáknak sem helyük, sem idejük nincs a nagy tömegű levélanyag-utközben történő feldolgozására.

1928 előtt Berlinben a mostani 7 helyett 92 levélirányító hivatal dolgozott. Ezek azután annyi vegyes (hiányosan kidolgozott) köteggel halmozták el a Berlinből kiinduló mozgópostákat, hogy azok kénytelenek voltak az anyag jó részét feldolgozatlanul túlszállítani. Ezen úgy segítettek, hogy ma már a levelezés központosított feldolgozásával csupán 7 nagy levélirányító hivatal foglalozik.

A levelezés ilyen nagy tömegénél kézenfekvő a helyes és jól olvasható címzés fontossága, a helyes irányítás és kézbesítés szempontjából. Ezért a német posta újabban arra igyekszik a közönséget rászoktatni, hogy nagy városok levélcímeiben a kézbesítő hivatal számát, illetve postai megjelölését is tüntessék fel. (D. V. Z. 1929. 4.) (k. j.)

## H I R E K

**Rákóczy Mihály postafőigazgató,** a postavezérigazgatóság 8-ik üzemi ügyosztályának vezetője, teljes szolgálati idejének kitöltése után, január hó 31-én, saját kérelmére nyugalomba vonult.

Pályájának ívelése annyira ismeretes mindnyájunk előtt, hogy az erre vonatkozó adatok felsorolását mellőzzük.

Rákóczy Mihály a magyar postának, a régi vágású postásnemzedéknek egyik kiemelkedő, tisztelgetett és becsülést jelentő, nemes egyszerűségű, puritán gondolkodású képviselője volt. Nemcsak fellebbvaló és kolléga, de igazi barát is, a kezdő, szárnyait próbálgató tisztviselőknek odaadó támogatója.

Munkaszeretete, kiváló gyakorlati érzéke, erős szervező készsége már egészen fiatalon bizalmi állásokba juttatta. A rábízott feladatokat mindig kiválóan oldotta meg s erős kézzel, érző szívvel vezette a gondjaira bízott személyzetet és szolgálatot.

Elsőrendű adminisztrátor volt s a debreceni postafőigazgatóság megszervezésével különösen nagy érdemeket szerzett.

Becsületese munkában eltöltött szolgálat után megindultán mondunk neki Isten Hozzádot és őszinte szívvel kívánjuk, hogy viruló jó egészségben nagyon sokáig élvezhesse a csendes pihenés örömeit.



Kiss Lajos posta számvevőségi főigazgató, a m. kir. posta központi számvevőségének vezetője, 40 évi szolgálatának kitöltése után, saját kérelmére ugyancsak január hó 31-én vonult nyugalomba.

Kiss Lajos állami szolgálatát a pest-megyei kir. adófelügyelőségénél 1889 január hó 15-én kezdte meg s 1891-ben adótisztte neveztetett ki.

A posta szolgálatába 1895. évben lépett át és mint posta és távirtda számtiszt a temesvári igazgatóság mellé rendelt számvevőségénél teljesített szolgálatot. Az 1896. évben áthelyeztetett Budapestre s előbb az országos posta és távirtda számvevőséghez, majd a budapesti igazgatóság m. r. számvevőséghez került.

1905. évben a miniszteri számvevőséghez helyeztetett át, ahol előbb mint előadó, majd mint osztályvezető hosszabb ideig működött.

Az 1917. évben Öfelsége buzgó és hasznos szolgálatának elismerésül a II. osztályú polgári hadi érdemkereszttel tüntette ki.

Az 1919. évben számvevőségi főigazgatóvá neveztetett ki s azóta nagy buzgósággal és úgyszeretettel vezette a központi számvevőség hatalmas szervezetét.

Elsőrendű számvevőségi szakember, aki úgyszólván kizárólag a hivatalának élt s minden szabadidejét számvevőségi kérdések tanulmányozásának szentelte.

A számvevőségi tisztviselőknek egész gárdáját nevelte fel és erős szigorral, a munkának a szeretetével, jó példaadással rendet teremtett a gondjaira bízott intézménynél, ahol hivatalos teendőinek minél pontosabb és lelkiismeretesebb elvégzése volt egyedüli életcélja.

Személyi kérdésekben semmiféle befolyást sem engedett érvényesülni és tárgyilagosságával, higgadt komolyságával becsületet szerzett magának. Ha tudására szükség volt, készséggel állott rendelkezésre s a legnagyobb megértéssel támogatta és tette lehetővé a modern eszmék gyakorlati megvalósulását.

Amikor eredményes munkálkodás után eltávozik közülünk, a posta személyzetének megbecsülése kíséri a jól megérdemelt nyugalomba.

**Balatonfüredi téli kedvezményes üdülés.** Felhívjuk a t. kartársak figyelmét arra, hogy Balatonfüred-fürdő télen is nyitva van és a Balatoni Szövetség üdülőházában, amely téli tartózkodásra teljesen be van rendezve, a m. kir. postai jóléti alapítvány tulajdonát képező 3 szoba a beutalást kérő postai alkalmazottaknak rendelkezésre áll.

Az üdülőházban ellátást is lehet kapni, még pedig háromszori étkezéssel (reggeli, ebéd, vacsora) napi négy pengőért. Használati díj fejében a szobák után személyenként és naponként 1 pengőt kell fizetni az alapítvány pénztárába, az üzemköltségek (takarítás, mosás, világítás, lift, stb.) megtérítése fejében pedig ugyancsak egy pengőt az üdülőház gondnokságának. Ezenfelül még a tényleg elhasznált tüzelőanyag árát is meg kell téríteni.

Beutalását kérheti úgy a tényleges, mint a nyugállományban lévő postai alkalmazott az alapítvány kezelési bizottságához intézett pársoros kérvényben, úgy maga, mint hozzátartozói számára.

Fürdőjegy-kedvezményt a betegségi biztosító intézet szakorvosának: dr. Szöllősy Lajos főorvosnak véleménye alapján az intézet igazgatóságánál kell kérelmezni.

Megnyílt a drótnélküli távbeszélőforgalom holland India és az anyaország között. Elsőnek Vilma holland királynő beszélt a hollandindiai kormányzó feleségével és kitünően hallatszott minden szó. Egy háromperces egyszerű beszélgetés 2 és fél font sterlingbe (körülbelül hetven pengőbe) kerül. A beszélgetéseket két nappal előbb kell bejelenteni.

---

## KÖNYVSZEMLE

**A debreceni postaigazgatósági könyvtár 1928. évi működése.** Az 1920. évben alapított s ezidőszent kb. 6000 kötetből álló könyvtár rendkívül nagyértékű, ma már könyvtárusi forgalomban alig kapható műveket tartalmaz. A könyvtárnak kb. 5000 kötetet a személyzet áldozatos segítségével összegyűjtött szépirodalmi, földrajzi, történelmi, művészettörténelmi, kritikai, nyelvészeti, nyelvtudományi s egyéb művekből áll.

Amikor a könyvtárt átvettem, anyagát újból rendeztem s szakok szerinti katalógust készítettem.

A könyvtár ma már jelentős kultúr-intézmény lett, igazi kulturális hivatását beszédesen igazolja az 1928. évről összeállított következő adat: az év folyamán könyvet vettek ki 563-an, az olvasott művek darabszáma 6310 volt. Az olvasott művek így oszlottak meg: szépirodalom: 5679, ismeretterjesztő: 582, tudományos 49. A könyvtárt a postás-társadalom minden rétege igénybevette, különösen a nők olvastak sokat.

Az 1928. évben készpénzadományként befolyt összegből új könyvek beszerzésére



fordítottunk 274 P 04 f-t, kötésekre kiadtunk 8 P-t, összesen 282 P 04 f-t.

A könyvtár szaporodott vétel útján 66 művel 56 kötetben, ajándékozás útján 83 művel 83 kötetben.

Az ajándékozók között előljárt dr. Szabó Domokos postaigazgató, aki a könyvtárnak ajándékozott 42 szépirodalmi művet, dr. Bartha Zoltán postatitkár 10 művet, Rákóczi Mihály postafőigazgató 7 művet, Szendrői Pál postatitkár 8 művet, dr. Csikesz Lajos postatitkár 5 művet, dr. Monus Ferenc postatitkár 2 művet, Ferenczy Miklós főfelügyelő 1 művet, dr. Kaizler Miklós postatitkár 1 művet, Kovács Lajos postatitkár 1 művet, Toronyay Géza postafogalmazó 4 művet, özv. Simpel Ödönné 1 művet, özv. Quirin Károlyné bolyoki postamesternő 1 művet.

A könyvtár hetenként kétszer, kedden és pénteken délután 3 órától 5-ig áll a személyzet rendelkezésére.

A személyzeti könyvtár anyagának, mint jelentékeny értéknek továbbfejlesztése, gyarapítása és karbantartása körül minden megtörtént, ami a személyzet áldozatkészségétől, munkaerejétől kitelhetett. A személyzet a könyvtár iránt állandó érdeklődést tanúsít, azt évről-évre fokozottabb mérvben veszi igénybe s a mai jelentékeny könyvtárak mellett, amikor még mindig nincs a személyzet abban a helyzetben, hogy könyvszükségeit csak megközelítőleg is maga elégíthesse ki, a könyvtár pótolhatatlan kulturális tényezőt jelent, sőt szükségletet tölt be.

A könyvtár új élete kezdődik az 1929. évtől; a személyzetet ugyanis felszólítottuk, hogy könyvtárunk karbantartása, szerény keretek közötti továbbfejlesztése érdekében havonta kiki, anyagi viszonyaihoz mérten, bizonyos összeget ajánljon fel. A felszólítás igen szép eredménnyel járt. Ami mellett most már lehetővé válik az, hogy az elhasznált, elrongyolt műveket újjakkal pótolhassuk, a könyvtermelést, nagyobb figyelemmel kísérhessük, a modern magyar irodalom jelesebb termékeit is beszerezhessük s azonkívül néhány napilapra s szépirodalmi folyóiratra is előfizethessünk.

Az 1920. évben létesített kis könyvtár a személyzet megértése folytán, immár jelentékeny kultúrintézményünk lett, mely méltóképpen helyezkedhet el majd az új postapalotában, ahol a személyzet sokkal nagyobb kényelemmel használhatja és veheti majd igénybe, mint a mai nem megfelelő helyiségben.

Az 1928. évben a személyzeti könyvtártól a szakkönyvtár szétválasztatott; emiatt szükséges lesz mindkét könyvtár újra-

számozása és újbóli katalogizálása. A szakkönyvtár újrászámozása és katalogizálása már folyamatban van. Szükség lesz továbbá a személyzeti könyvtárról nyomtatott katalógust készíttetni.

Amidőn itt és ez alkalommal is nyugtázzuk a személyzet eddigi adományait és kulturális ténykedéseit, igaz örömmel kell megállapítanunk, hogy könyvtárunk örvendetes fejlődés útjára lépett, mert a debreceni postásszemélyzet kulturális hivatottságát, a kultúra iránti áldozatkészségét tettekkel bizonyította be.

Dr. Monus Ferenc,  
postatitkár, könyvtáros.

**Harc a rádióvétel zavarai ellen.** A német rádiótechnikai szövetség (Deutscher Funktechnischer Verband E. V.) 1928. évben egy kis füzetet adott ki, melynek címe: D. F. T. V. contra Rundfunkstörungen, a a német rádiótechnikai szövetség harca a rádió vételzavarok ellen. A aktuális problémákat nagyon helyesen három részre osztva tárgyalja, ú. m.: I. rész: Rádióvételzavarok elhárításáról általában; II. rész: A rádióvételzavarok elhárításának eddig ismert módjai; III. rész: Jogvédelem a rádiózavarok ellen.

A füzet elején külön bevezetésben utal arra, hogy szövetségük már régen foglalkozik e napról-napra sürgősebbé váló kérdéssel, a rádió vételzavarok elhárításának problémájával. Eddigi kísérleteik és munkálkodásuk eredményeként már számos műszaki eszközök és különféle eljárások állanak rendelkezésre, hogy a zavarok ellen, már a zavar forrásánál, sikerrel harcolhassanak. Lehetségesnek tartja továbbá, hogy a tökéletesbítések biztosabb utakat fognak találni s hogy a — a füzetben olvasható — fejtegetések csak a kezdetet és kiinduló pontot jelentik, de az elért eredmények a bevált módszereknek kötelező bevezetését már most is indokolják.

Az I. részben részletesen ismerteti azokat a zavarokat, melyeket „Funkenstörungen” alatt ért. Szövetségük már évek óta gyűjt zavarbejelentéseket, melyekből világosan látszik, hogy a zavarok száma ijesztően emelkedik. Ugyanebben a részben ismerteti továbbá, hogy a szövetség véleménye szerint miképpen volna lehetséges legeredményesebben (törvényhozás útján stb.) és leggyorsabban a rádiózavarok ellen védekezni.

A II. részben az egyes zavarok (mint villamosvasútak, motorok, generátorok, Röntgen-készülékek stb. zavarainak) elhárítását műszaki szempontból ismerteti.

A III. részben jogi szempontból tárgyalja a rádiózavarokat. Fejtegetései arra az eredményre vezetnek, hogy a rádióvétel



védelve: birtokvédelem. Ezen az alapon vezeti tovább gondolatmenetét és a német polgári törvénykönyv (BGB) rendelkezéseit óhajtaná ebben a kényes kérdésben alkalmaztatni.

Befejezésül felemlíti, hogy szövetségük egész sorozat jellegzetes zavarral kapcsolatban pert indított a zavarók ellen. Ezek közül egyik esetben egy mozgóképszínház váltómotora a zavar okozója; egy másik perben 48 rádióelőfizető perel egy gyógyintézetet, amelynek magasfrekvenciájú készülékei a környező utcákban a vételt időnkint lehetetlenné teszik. Ítéletek ezekben

az ügyekben még nincsenek, mint ahogy bírói ítéletek ezidő szerint még teljesen hiányoznak a jog e járatlan területén.

*Teész Frigyes.*

## Szerkesztői üzenetek

**Hivatalvezető.** Hálaosan köszönjük az ígért támogatást. Minden egyes új előfizető közelebb visz bennünket kítűzött célunk eléréséhez. Ebben az esztendőben lapunk már tízszer fog megjelenni, mindenfélénkötetünk tehát, hogy olvasóink igényét kielégíthessük.

Kiadó: Dr. LÖRINCZY GABOR, m. kir. postatitkár.

# Márkus Lajos

VASSZERKEZÉTEK GYÁRA

Budapest, VI., Hun ucca 4.

Telefon: L. 920—40, 920—41.

## Speciális gyártmányok:

**ragacs nélküli**

**üvegtetők,**

**prizmás levilágítók,**

**tetőszerkezetek.**



A m. kir. Posta Központi Járműtelep garage-épületének vastetőszerkezete és ragacs nélküli üvegfelvilágítója.



# GANZ-DANUBIUS

BUDAPEST, X., KÖBÁNYAI-UT 31. SZÁM.

Telefonszám: J. 461—19. — Sürgőnycim: Ganzcom Budapest.

## Waggonyár

Mindennemű személy- és teherkocsik.

## Gépgyár

Motorok, lokomobilok, traktorok, mezőgazdasági gépek, hengerszékek, vízturbinák, szivattyúk, téglagyári és aprítógépek.

## Hajógyár

Hajók, motorcsónakok, kotrók, daruk, hid- és vasszerkezetek.



## Magyar Rézhengerművek Részvénytársaság

Azelőtt

Chaudoir Gusztáv és Társa Rézhengerművei  
BUDAPEST, V., VIZAFOGÓ 1460

SÜRGÖNYCIM: „CHAUDOIR“  
TELEFONSZÁM: L. 909.00, 909.01, 909.02.

### GYÁRTMÁNYAINK:

Hengerelt és húzott vörösréz-, sárgaréz- és egyéb fémárak, úgymint: lemezek, csövek, huzalok, rudak, kupok, lokomotívüzszerénylemezek, butorcsövek stb.

továbbá szőlőpermetezők elsőrendű minőségű vörös- és sárgarézszerelvényekkel, vörösrézüstök, sárgarézbutorveretek és csuklóspántok stb.



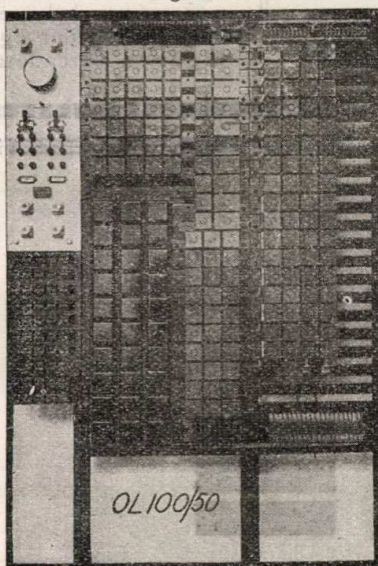
# „ERICSSON“

MAGYAR VILLAMOSSÁGI RT.

BUDAPEST

Fehérvári-ut 70.

Tel.: J. 454-55, J. 340-98.



50 vonalas, 100-ig bővíthető auto-  
matikus kapcsoló.

Gyártmányaink mindinkább  
közismertté váló sajátosságai:

1. Megbízható működés.
2. Minimális karbantartási költség.
3. Tetszetős külső és gondos belső kidolgozás.
4. Versenyképes árak.

## Az 1928. év újdonságai:

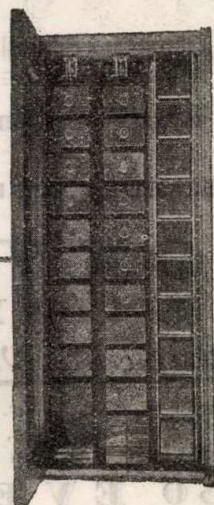
**Automatikus házi telefonbe-**

**rendezések 12-1000 vonalig.**

**Állami csatlakozás 4 fővonalig,**

**billentő gombos készülékekkel.**

Alközpontok 100 vagy 1000 vonalig bővíthető rendszer szerint. Házi és kimenő állami kapcsolások kezelő nélkül. Bejövő hívások fogadására és továbbítására manuális vagy félautomatikus közvetítő berendezés. Teljesen automatikus vidéki központok és hálózatok, interurbán forgalomban is kezelő nélkül, bármely vonalszámra.



24 vonalas kapcsoló.



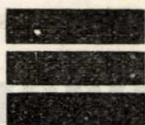
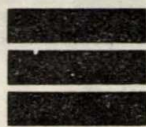
## Tóth Imre és Társa

KÖZPONTI FÜTÉS, SZELLŐZTETÉS  
ÉS EGÉSZSÉGÜGYI MŰSZAKI  
BERENDEZÉSEK GYÁRA

Budapest,  
V., Katona József-utca 3. szám

Létesítette: A M. kir. posta Krisztina, Teréz, Óbuda, Svábhegy, Zugliget, Lipót, Újpest telefonközpontjainak közp. gőz- illetve melegvízfűtési berendezéseit, továbbá az Egressy-uti járműtelep és még számos helyi és vidéki postaépület egészségügyi berendezéseit.

## Hatschek, Gutfmann és Társa



elektrotechnikai vállalat  
Budapest, V.,  
Széchenyi-utca 7.

Költségvetések díjfalannal!

Készít mindenféle villamosberendezési munkákat.

## KÖRTING B. és E. RÉSZVÉNYTÁRSASÁG GÉPGYÁR Budapest, VIII., Kisfaludy-utca 11. sz.

Létesítette a Magy. Kir. Posta Egressy-úti központi járműtelepének fűtésberendezését, többek között kb. 100 drb. saját konstrukcióju és gyártmányú calorifer légfűtőkészülék alkalmazásával.

**50 ÉVES TAPASZTALAT!**

Porszívó- és szárítóberendezések különféle célokra. PENTA csónakmotorok. Fűtési-, vízvezetéki- és csatornázási berendezések bármily terjedelemben.