

MAGYAR POSTA

MEGJELNIK 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. MELLÉKALLOMÁSA. — MŰSZAKI ÜGYEKBEN AUT. 506—00.
 SZERKESZTI ÉS KIADJA A M. KIR. POSTAVEZÉRICAGAZTÓSÁG MEGBIZÁSÁBÓL
 A M. KIR. POSTA JOGASZ- ÉS MÉRNÖK TISZTVISELOI ORSZAGOS EGYESULETENEK
 SZERKESZTŐ-BIZOTTSAGA.

FŐSZERKESZTŐ: Dr. ALKÉR SÁNDOR M. KIR. POSTAFŐIGAZGATÓ

FELELŐS SZERKESZTŐ:

TÁRSSZERKESZTŐ:

Dr. NAGY SÁNDOR

PETAINEK JÓZSEF

M. KIR. POSTATANACOS.

M. KIR. POSTAFŐMÉRNÖK.

A „Posta-politika”.

Írta: Dr. HOLLÓS JÓZSEF m. kir. postaigazgató.

Mire e sorok napvilágot látnak, előreláthatólag elhagyja a sajtót a „Posta-politika” címen megjelenő könyvem s az alábbiakkal annak vázlatos ismertetésére vállalkozom, azonban ez csak kivonatossan történhetik, mert ebben az ismertetésben a mű által tárgyalt összes kérdéseket felölelni s méltatni az itt nyújtott keretek közt teljes lehetetlenség.

Teljes egy évtizede foglalkozom közlekedési joggal és politikával s egyes ismertető közleményeim a „Magyar Postá”-ban már évekkal ezelőtt megjelentek. A tanulmányokkal posta-távírójogi ismereteim elmélyítését céloztam, mert kétségtelen, hogy a posta-, távíró-, távbeszélő közlekedési eszközök a hírközvetítő eszközök csoportját alkotják, minélfogva azok szervezetét, igazgatását, működését a többi közlekedési eszközökkel szembeállítva lehet helyesen elbírálni, így lehet a mi szervezésünk, berendezkedésünk alapokait megérteni s azok szellemébe behatolni. Így lehet megkülönböztetni oly alapelveket és szabályokat, melyek az összes közlekedési intézményeknél azonosak s olyanokat, amelyek a hírközvetítő eszközök különleges iránya folytán a többiektől eltérők. Így lehet helyes választ kapni a felmerülő szervezési és egyéb kérdésekre.

A kereskedelemügyi m. kir. miniszter úr rendelete alapján végzett kodifikálások során ismételten kerültek előtérbe az intézmény vezetésének, igazgatásának, a történet szabályozásoknak alapelvei, vezéreszméi, alapvető tanai. Ezeket akkor, amidőn felmerültek, előjegyeztem magamnak azzal az elhatározással, hogy a tanulmányt más irányokban is kiegészítve és szervezési, személyzeti, díjszabási, nemzetközi, gazdasági, pénzügyi, stb. téren is folytatva, egy megírandó műben, tapasztalataim és részletes irodalmi tanulmányok alapján, harmonikus képét adjam a hírközvetítő intézmények legfőbb veze-

tése körében felmerülő szempontoknak és vezérelveknek, mely mű a kartársak továbbképzése és önképzése szempontjából is kiváló jelentőséggel bírhat. Hosszas munkálkodással ezt az elhatározásomat megvalósítottam, támaszkodva a fentjelzett előtanulmányokra.

A személyzet továbbképzése a külföldön mindenfelé megindult (közigazgatási akadémiák, felsőbb tanfolyamok) s az előadások, melyek az általános kiképzést célozzák, leginkább a közjog, közigazgatási jog, büntető jog, nemzetközi jog, a pénzügyi, gazdasági, kereskedelmi politika, az üzemgazdaságtan, a szociológia s nagyrészt a közlekedési jog és politika terén mozognak. Ehhez járulnak a posta, táviró, távbeszélő köréből vett előadások. A külföldi példák is igazolják, hogy a közlekedési jog és politika a továbbképző anyag fontos részét képezi. Ezen alapvető ismeretek nélkül hiányzik az a szilárd alap, melyre a további szakképzés épülete helyezhető volna, amely ismeretek nélkül senki sem lehet jó közigazgatási tisztviselő s nem lehet abban a helyzetben, hogy magasabb fokon célirányos működést kifejthessen. A nyugati államok vezető embereinek cikkei széleskörű közlekedés-politikai tájékozottságról tesznek tanúságot s a felmerülő egyes kérdéseket nemcsak az általános kezelési szakember színvonaláról, hanem a képzett közlekedési politikus magasabb szempontjaiból tárgyalják. Ezek nélkül az ismeretek nélkül ma már nem lehet boldogulni, alig lehet a nagy közlekedési intézmények vezetésével és igazgatásával járó nagy felelősséget viselni s a minden oldalról fellépő magas kívánalmaknak megfelelni.

Addig is, míg a továbbképzés ideje, nyomasztó viszonyaink közt, nálunk is elérkezik, a „Posta-politika“ útján ki-ki elsajátíthatja a jelzett ismereteket s megismerkedhetik azon általános alapelvekkel, melyek a posta legfőbb vezetésének, igazgatásának képezik alapját s megismerheti a posta s általában a hírközlési intézmények szervezési, személyzeti, gazdasági, nemzetközi, pénzügyi s főleg közlekedési politikáját. Amikor a továbbképzés majd megindul, a „Posta-politika“ alkalmas tankönyvül fog szolgálhatni, melyből a többi közlekedési eszközök speciális viszonyaira való részletes kitérésekkel is, jobban meg lehet majd alapozni a nyújtandó ismereteket.

A mű mindenekelőtt megadja a közlekedési s a hírközlési intézmények meghatározását, ismerteti az egyes üzletágakat, az intézmény kulturális és gazdasági jelentőségét, az egyes hírközlési ágak feladatkörét s rövid áttekintést nyújt a hírközlési intézmények fejlődéséről, ami a kifejlődés folyamatát szemléletessé teszi.

Tárgyalja az intézmény körében dívó igazgatási rendszereket s megismerteti a dr. Sax Emil német egyetemi tanár nevéhez fűződő monopólium-elmélettel. Eszerint a helyhez kötött közlekedési eszközöknél nem szabad ugyanazon a helyen egymás mellett több közlekedési eszközt létesíteni és üzemben tartani, mert e közlekedési eszközök gazdasági természete a versenyt kizárja. Az ily közlekedési eszköz működési körzetében ugyanis meghatározott (korlátolt) számú igény merül fel a közlekedési eszköz szolgáltatásai iránt s ha több vállalat alakul (pl. több távbeszélő-vállalat egy városban), mindegyik csaknem azonos nagyköltségű berendezéseket kénytelen létesíteni s minthogy a helyhez kötöttség folytán az igénybevétel

esetei korlátoltak, egy-egy vállalatra kisebb igénybevétel, tehát kevesebb bevétel jut, amellet pedig a berendezések egymás mellett való létesítése tökepazarlás. A felekre a helyzet hátrányos, mert magasabb díjak merülnek fel, főleg ha a felek valamennyi vállalathoz belépnek előfizetőknek, ami szükséges, ha valamennyi előfizetővel összeköttetésbe kívánnak lépni, mert a vállalatok éles versenyben állanak egymással s központjaikat egymással nem kötik össze.

A verseny a kisebb vállalatokat tönkreteszi, végül a legerősebb vállalat marad meg s annak azután monopolisztikus helyzete lesz. Ez tehát magától is a monopóliumhoz vezet. Helyesebb azonban, ha a tökepazarlás s a felek kizsarolásának meggátlása érdekében az állam kezdetől fogva jogi monopóliumot létesít. A monopolizált vállalat csak egy berendezést létesít s így a kisebb berendezési költségekre való tekintettel, alacsonyabb díjakat szabhat. Ez a monopólium nem pénzügyi, hanem gazdasági természetű. Ez a helyes elnevezés, mert a „regalé“ a történelmi fejlődés során kialakult helyzetet jellemzi (a fejedelmet megillető hasznos jogot postáskodással kapcsolatban).

A hírközvetítő intézmények állami kezelésben való tartása szempontjából a legfontosabb érv azoknak itt említett monopolisztikus természete s ha már a monopólium szükséges, helyes, ha azt maga az állam valósítja meg, amikor az állami kezelés felel meg inkább a közérdeknek, aminek összes szempontjai a műben részletes kifejtésre kerülnek.

Vannak azonban a hírközvetítő intézmények körében oly üzletágak, ténykedési körök, melyek természetüknél fogva alkalmasak magánvállalati kezelésre s tényleg magánvállalatok által igazgattatnak. Ebben az ú. n. átruházott (delegált) igazgatás valósul meg. Ilyenek a csomagszállító magánvállalatok, melyeknek létjogosultsága kifejezésre jut abban, hogy a csomagszállítást nagy terjedelménél fogva a posta rendelkezésére álló eszközeivel egymaga nem képes ellátni s abban a vasutaknak s más közlekedési eszközöknek is szerep jut. A külföldön a távíró-, távbeszélő-, rádió-ügy sok országban magánvállalati kezelésben van. Egyes államok, ahol a távíró-távbeszélő monopóliumot alkot, azt magánvállalati kezelésbe engedték át (Ausztria), másutt a tengerentúli rádióforgalom áll magánvállalati kezelésben (Németország). Olaszországban a táviratok kézbesítését bízzák magánvállalatokra. A rádió adóberendezéseket egyes országokban az állam, másutt magánvállalatok kezelik. A műsorszolgáltatás mindenütt magánvállalatokra hárul. A sajtó-, gazdasági rádiószolgálat ellátása magánvállalatok bevonásával történik. Ugyanígy a tengeren lévő hajókkal való rádióforgalom, a vonat-rádió is. Ugyanez áll a tengeri kábeleket létesítő és üzembentartó magánvállalatokra. A magánvállalatok szerepe lehet az is, hogy az állam a berendezéseket velük létesítteti. Itt említendőek a vasúti, hajózási, légi- és autóközlekedési vállalatok, melyek a postaszállítás körül bírnak nagy jelentőséggel. A magánvállalati kezelés általában az állami kezelés mögött áll, bár vannak a külföldön hatalmas távíró-távbeszélő vállalatok, melyek mintaszerű berendezéseiken magas színvonalú szolgáltatásokat nyújtanak (Egyesült-Államok). Az

állami berendezéseknek magánvállalatok részére való bérbeadása nem ajánlatos, mert azok, a tapasztalatok szerint lezüllesztik a berendezéseket s teljesítményeik alacsony színvonala jogos kifogás alá esik.

Az itt említett szerepkört betöltő magánvállalatok, az ú. n. szabályozott társaságok, melyek a monopólium alapján közjogi természetű, közérdekű feladatok végzésére delegáltak. Alkalmazot-
taik, üzemeik előjogokat, kedvezményeket, mentességeket, büntető-
jogi védelmet élveznek. Jogaikat, kötelezéseiket az állam által ki-
adott engedélyokiratok szabályozzák.

A vállalatokat az állam itt-ott államsegéllyel támogatja a részére vagy érdekében végzett szolgáltatások viszonzására, vagy azért, hogy az elégtelen jövedelem a vállalkozót a vállalkozástól vissza ne tartsa. Vállalhatja az állam bizonyos jövedelemnek vagy a befektetési tőke kamatainak biztosítását. Segély jellegével bírhat a verseny eltiltása, a vállalatban való részvétel esetén lemondás a nyereségről, de kiköthető bizonyos jövedelem is. Egyes vállalatok köteleztettek az állami távíró hiányainak fedezésére, de kiköthető az állami táviratoknak a vállalati vonalakon való díjmentes vagy kedvezményes továbbítása is.

Ahol állami igazgatás mellett magánvállalati berendezések is vannak, a vegyes (félállami) rendszer valósul meg, mely megváltás, háramlás, az állam versenye által való letörés útján successive megy át az állami rendszerbe.

Az állami közlekedési politikával az állam a közlekedési ügyre befolyást gyakorol, hogy a közlekedési eszközök célirányos működése útján az állami, társadalmi, egyéni érdekek minél tökéletesebb kielégítést nyerjenek. Az állam gondoskodik róla, hogy a szükséges közlekedési eszközök rendelkezésre álljanak s biztosítja azok közérdekű működését. A mű az állami ellenőrzés és felügyelet eszközeit s a módokat, ahogyan az állam a közlekedésügyre felsőbb szempontokból befolyást gyakorol, részletesen megjelöli.

Részletesen tárgyalja az intézmény megszervezésének alapelveit s élesen kidomborítja a decentralizált szervezet nagy előnyeit. Ennél a központi főhatóság és a végrehajtó szervek közé elsőfokú hatóságok vannak beékelve. Ezek a hatóságok közvetlen közelből a szolgálatot jobban képesek vezetni, irányítani és ellenőrizni s mert területükön a viszonyokat, szükségleteket jól ismerik s a kívánalmakkal, forgalmi igényekkel tisztában vannak, az igazgatásnak a való élettől való szoros kapcsolata folytán, az igazgatást tökéletesebben s a közérdeknek megfelelően intézik s a szükségleteket a helyes sorrendben képesek kielégíteni. Ekkép megvan a lehetőség arra, hogy a központi hatóság csak a legfőbb vezetés ügykörébe tartozó ügyekkel foglalkozzék.

Ujabbán a középfokú hatóságok keletkezésének kedveznek a politikában egyre jobban érvényesülő decentralizáló törekvések, melyek vidéki kultúrközpontok létesítését, a vidéki önkormányzatok és társadalmak erősítését tűzték ki célul.

A szervezésnél nagy a fontossága az illetékesség kérdésének, a hatóságok és végrehajtó szervek illetékessége és hatásköre pontos elhatárolásának. Amely ügykört az alsóbb hatóság, szerv is jól ellát-

hat, azt annak hatáskörébe kell áthelyezni. Azok az ügyek, melyek természetszerűleg tartoznak valamely ügykörbe, abban meghagyandók. Igazgatási teendőknek az alsóbb szervekre való ruházása azonban nem helyes. A hatásköröket jól el kell határolni, hogy e tekintetben kételyek fel ne merüljenek. A hatáskörök, ügykörök helyes megszabása jó igazgatást tesz lehetővé.

Az egyes hatóságok, szervek részére kiszabott ügykörben önállóságot, mozgási szabadságot kell részükre biztosítani. A megkötöttség, felesleges függőség, szükségtelen beleszólás, a célirányos működés akadálya. Az önállóság, mozgási szabadság fejleszti az erőket. E nélkül megbénul a működés, a gyámkodás, megkötöttség minden kezdeményezést és mélyrehatolást elöl. Az ily szervek és hatóságok bizonytalanul, félnéken, ingadozóan, céltudatlanul folytatott működésükkel messze eltávolodnak a helyes igazgatás útjától.

Fontos az elsőfokú hatóságok működési körzetének helyes megállapítása. Túlnagy kerületek szervezése merevséget, az ügymenetben lassúságot, az áttekinthetőségben hiányt, az ellenőrzésben nehézséget eredményez. Sok kis igazgatósági kerület veszélyezteteti az eljárásban az egységet s tulajdonképen pazarlás a személyzettel. A terület elhatárolásánál ügyelni kell arra, hogy azon az igazgatás és ellenőrzés gyakorlata lehetővé váljék s késedelem nélkül történhesék. Helyes, ha a terület politikai terület-egységekkel esik össze, mert az igazgatás az ottani hatóságok közreműködése mellett, könnyebben végezhető s az összhangzó helyi érdekek egységes kezelése ekkép jól biztosítható.

A hatóság székhelyéül politikai, gazdasági, kulturális és közlekedési központot képező, kedvező fekvésű várost kell kijelölni, mely mindennépen jól megközelíthető s ahol az ott alkalmazott nagyobb számú személyzet lakást, iskolát stb. találhat.

A mű ismerteti az egyes szervezési alakulatokat, a miniszteri, államtitkári, vezérigazgatósági, igazgatósági ügyköröket, a végrehajtó szervek beosztását. Az egyes hatóságoknál a főosztályok és ügyosztályok elrendezését. A hatóságok tagozódása az ügyek, ügycsoportok szerint igazodik. Az ügyköröket Németországban a következő csoportokba sorozták: a) általános igazgatási, b) gazdasági, c) személyzeti, d) közlekedési és üzemi és e) műszaki csoportok. A csoportok képzése az igazgatási feladatok tárgyköreinek helyes csoportosításából áll. Több ügyosztályból igazgatási csoport képzése a legfőbb vezető leterhelését célozza. A nagy ügyosztályok képzése hátrányos, mert ez nehézkes eljárást, az elintézésben késedelmet eredményez s eltérő, ingadozó, bizonytalan intézkedésekre vezet. Ha az ügyosztályok száma és személyzete megnövekszik, az ügykörök decentralizációjára van szükség.

A minisztériumi és vezérigazgatósági ügykörnek ugyanazzal a személyzettel való ellátása célszerűségi kérdés, azonban ügyelni kell arra, hogy a szervezés helyesen hajtassék végre s a hozott határozatok ellen beadott fellebbezések az elintézésben részt nem vett fórumok elé kerüljenek.

Központi hivatalok létesíttetnek országos feladatok végzésére (járműtelep, anyagraktár, értékcikkraktár, hírlaphivatal, utalvány-

hivatal stb.). A hatóságok kezében ezek az ügyek túlterhelést okoznának. Ezek szervezése egységet eredményez az igazgatásban s az ügyek ekkép való központosításában nagyfokú gazdaságosság nyilvánul meg. A központi hivatalokat élesen körülírt, különálló ügykörrel kell felruházni s közvetlenül a központi hatóság alá kell helyezni.

Üzletvezető (csoport)-igazgatóságok akkép alakulnak, hogy egy vagy több alsófokú hatóságot (igazgatóságot) bizonyos meghatározott ügykörben, az egész országra vagy több igazgatósági kerületre kiterjedő hatáskörben rendelkezési jogkörrel ruháznak fel a központ tehermentesítése érdekében. A cél az üzem simább lebonyolítása, az üzem s a beszerzések egyszerűsítése, egységesítése. Az üzletvezető (csoport)-igazgatóság a többi igazgatóság közreműködésével intézkedik a kijelölt ügykörben az illető ügykör részére több igazgatósági kerület bevonásával létesített speciális igazgatási területen. A központ az ügyvezető igazgatósággal érintkezik s ez utóbbi közli a központ döntéseit az egyes igazgatóságokkal. A kerületen belül a felelős az üzletvezető-igazgatóság tárgyal. Az igazgatóságok közt a kerületen belül mellérendeltségi viszony áll fenn. Ilyen ügykörök, melyekre az üzletvezető-igazgatóság hatásköre kiterjed: a külföldi csomagforgalom szabályozása, a külföldi zárlatok berendezése, változása, megszűnése, nyomozások, távíró-leszámolások, távbeszélő vonal-felügyelet, berendezési tárgyak beszerzése stb.

A kerületi postafelügyelőségek ellenőrző szervek, melyek kisebb kerületekben (vasúti gócpontokon) ellenőrzik a végrehajtó szolgálatot. Főleg ott van szerepük, ahol alsófokú postai hatóságok nincsenek s a végrehajtó szolgálati szervek közvetlenül a központnak vannak alárendelve. Decentralizált szervezet mellett az alsófokú hatóságok leterhelésére lehetnek hivatva. Ügykörük azonban szorosan elhatárolandó, hogy párhuzamosan működő hatóságok ne létesüljenek. Bizonyosfokú büntető hatáskört is lehet részükre biztosítani. A kiszabott ügykörben önállóan intézkednek, más ügyben a hatóságnak, központosított szervezetenél a központnak jelentést tesznek. Az ellenőrzésre a végrehajtó szervek közvetlen közelében végzett működésükkel kiválóan alkalmasak. Amíg azonban az alsófokú hatóságok az ellenőrzési teendőket is ellátni képesek, felügyelőségek létesítése nem indokolt. Az ellenőrzési s egyéb teendőknek a hatósági ügykörből való kivétele folytán a hatóság nem nyer teljes képet az alárendelt szervek működéséről, nincs meg a kellő átnézete azok eljárásáról, ami az igazgatást nehezíti s téves megítélésekre, minősítésekre és intézkedésekre vezethet. A kérdést az alsófokú hatóságok túlterhelése esetén azok szaporításával, illetőleg azoknál végrehajtott személyzetszaporítással jól meg lehet oldani.

Az igazgatóságok újabbán azok a hatóságok, melyeken az igazgatás súlypontja nyugszik. Ezek az igazgatási szervezet főpillérei. Ezeket fejlesztik, ügykörüket szélesítik s az egész igazgatást tulajdonképpen ezek tartják a kezükben, míg a központi hatóságok csakis a legfőbb vezetést és irányítást tartják fenn maguknak.

A tanácsok az egyes külföldi országokban törvényes rendelkezéssel alkotott testületek, melyek, mint véleményező szervek, támogatják a hatóságokat fontos közlekedési, díjszabási stb. kérdések-

ben. Minthogy a gazdasági élet különféle kategóriából kiszemelt tagokból állanak, a kérdéseket véleményükkel helyes világításba helyezik s egyben az érdekeltségi köröknek álláspontját is kifejezésre juttatják. A tanácsok bevonása azonban bizonyos fokú lassúságot, nehézséget eredményez (előkészítés, hosszas viták stb.).

A postát több országban újabban pénzügyi autonomiával ruházták fel (Franciaország, Olaszország, Németország, Csehszlovákia, Lengyelország; tervezik Belgiumban) s önálló vállalatnak minősítették. Ezzel kapcsolatban igazgatótanácsot szerveztek (Verwaltungsrat, conseil), melyet a posta működéséért felelős miniszter minden fontos kérdésben köteles meghallgatni. Ezt az intézményt a magángazdaságtól vették át, ahol már régóta megvolt s ahol nagy intézmények vezetésénél helyesnek tartják a vezetést egy ember helyett kiválasztott egyénekre bízni. Az igazgatótanács törvényes rendelkezés folytán alakul meg s tagjait (7—30) az államfő nevezi ki. A tagok meghatározott időn át működnek s azután kiválnak. A tagok a posta, a pénzügyminiszter, más érdekelt minisztériumok s az érdekeltségi körök által ajánlottak sorából kerülnek ki. A tanácsot a miniszter hívja össze vagy meghatározott időben önként összeül. Elnöke a miniszter vagy helyettese. Az igazgatótanács támogatja a minisztert az intézmény vezetésében s ellenőrzi, hogy a vezetés a törvényekben lefektetett elvek szerint történik-e. Lehet az igazgatótanácsnak nemcsak véleményező és ellenőrző, hanem intézkedési hatáskört is biztosítani, bár ez nem kívánatos. Ez a laikus elem uralmára vezetne, a felelősségérzetet gyengítené s az egyéni érdekeket helyezné előtérbe. Nálunk említést érdemel az 1923: XXIX. t.-c. alapján szervezett Országos Közlekedési Bizottság, mely vasúti, hajózási, közúti (gépkocsi) és légi közlekedési ügyekben a kereskedelemügyi miniszter véleményező szerveként szerepel.

A felelősségnek a vezetőre való exponálása eredményezi azt, hogy a vezető minden erejét, tehetségét az intézmény szolgálatába állítja, ami szép eredményekre vezet, ha a vezető mozgási szabadsága, az erők szabad kifejtése részére biztosítva van. Ezt az igazgatótanácsok által való vezetéskor sem szabad szem elől téveszteni.

A végrehajtó szolgálat szervei szorosan megszabott hatáskörben fejtik ki működésüket. A működésüket megszabó szolgálati szabályzatoknak kiváló jelentősége van. Székhelyeik megválasztására irányadó, hogy a lakosság részére minél inkább hozzáférhető legyenek. Elhelyezésüknek a város, község forgalmi középpontjában kell történni. A posta-, táviró-, távbeszélőszolgálatnak a végrehajtószerveknél történt egyesítése az üzem gazdaságos vezetését teszi lehetővé, azonban elhelyezésüknek, berendezéseiknek a szolgálati ágak természetéhez kell alkalmazkodni. Ebben nagy munkamegosztás jut érvényre és ez jut érvényre a nagy végrehajtó szervek osztályaiban, csoportjaiban, ami a működés eredményességének fokozásához, a költségek kíméléséhez vezet, míg kisebb szerveknél egy kézben kell mindenféle vagy többféle munkát összpontosítani. Az önállósággal való felruházásnak, mozgási szabadságnak itt is nagy jelentősége van. Az ugyanazon helyen működő végrehajtó szerveket újabban egységes vezetés alá helyezik, ami célirányos működést, a személy-

zet helyes beosztását és tökéletes kihasználását teszi lehetővé s összefügg a költségek csökkentésére irányuló törekvéssel. Nagy hivataloknál a hivatalvezetői, osztály-, csoportvezetői ügyköröket lefelé kell decentralizálni s ezeket jól el kell egymástól határolni, hogy a szabad mozgás s az erők kifejtése mindegyiknek lehetővé tétessék.

Az igazgató hatóságok ügyvitelének helyes megalkotása nagy fontosságú. A vezető, az osztályvezetők, előadók működése irányításra, szabályozásra szorul, a hatáskörök elhatárolandók, a felelősség kérdése szabályozandó. A legfőbb vezetőnek az ügyosztály (csoport)-vezetők felelősek a helyes, szakszerű, gyors elintézésért s az elintézésben az egység megóvásáért. Az egység azt jelenti, hogy az azonos ügyek azonos elintézésben részesüljenek. A kevésbé fontos ügyeket az előadók intézzék el végleg. Az előadók képzésére kiváló gondot kell fordítani. A vezetők és előadók maradjanak állandó összeköttetésben a való élettel s a végrehajtó szolgálattal, mert csak így lehet elejét venni a szakszerűtlen, a viszonyokkal nem számoló intézkedéseknek. Az elzárkozottság szobalevegőjében életrevaló intézkedések alig fognak létrejönni. Az elzárkozottság ellen-szerei a lapok olvasása, hivatali szemlék, érintkezés az emberekkel, jelentések bekívánása, panaszok vizsgálata, érdekeltségi körökkel megtartott megbeszélések stb.

Ajánlatos a hatóság céljai, szándékai, új intézkedések, kiadott rendeletek célja felől a sajtóban közlemények közzététele s a közvéleménynek ezen az úton való felvilágosítása, ami kedvezőtlen hírlapi kritikáknak, félremagyarázásoknak, támadásoknak veheti elejét. Ugyanez okból helye van a sajtószervekkel megbeszélések megtartásának, berendezések, hivatalok bemutatásának stb.

A kiadott rendeletek ne legyenek merevek, számoljanak a viszonyokkal, a helyi, egyéni érdekekkel. Kérdések szabályozás nélkül hagyása bizonytalanságot szül. A rendeleteket alapos megfontolás után kell kiadni. Ismerni kell az intézkedés súlyát s annak hatását. Szükség esetén nem kell elzárkózni a változásoktól sem, de a gyakori változások bizonytalanságot eredményeznek. A cél a viszonyok szabatos, tartós elrendezése. Meg kell figyelni az élet, a szolgálat követelményeit s ez alapon kell történni a szabályozásnak. Az elavult rendeleteket fel kell újítani, a változó viszonyokat kövesse nyomon az újból való szabályozás. A hiányos, homályos szövegezés káros, mert bizonytalanságot szül és a pótlás révén sok felesleges munkára vezet. Az irány szabatosága az elintézésnek nem kevésbé fontos kelléke. Bonyolult eljárást elrendelni nem ajánlatos, mert a végrehajtása nehéz s a gyakorlatban kerülik a körülményes eljárást. Alkalmazkodni kell az alárendelt szervek színvonalához. Az intézmény igénybevételének feltételeit megszabó rendeletek nagy alaposággal szerkesztendőek, hogy az igénybevevők vexálásnak ne legyenek kitéve.

A helyes és célirányos működés biztosítására szükséges utasítások, szolgálati és ügyviteli szabályzatok, szabályrendeleti gyűjtemények kiadása. E nélkül jó ügymenet, a szolgálat helyes ellátása el

sem képzelhető s azok hiánya ferde házi szokásokra, bizonytalan ságra, eltérő gyakorlatra vezet.

A változó viszonyokkal szükség van reformálásra. Óvakodni kell azonban komoly szükség nélkül való meggondolatlan változtatásoktól. A folytonos változások az elsajátítást, az eljárás megszoktá, biztossá válását akadályozzák s a szolgálatot bizonytalaná teszik. A külföldi példák után vakon indulni nem lehet. Valamely intézkedés lehet ott jó, de a mi eltérő jogi és kezelési rendszerünk, személyzetünk másféle összetétele stb. szerint nálunk mégis alkalmazatlan. A változás nem mehet a biztonság rovására. A végrehajtó szolgálatot érintő reformálások sok gyakorlati tudást és gyakorlati érzéket tételeznek fel. A reformoknak következetesnek kell lenni. A reformok kérdésében szigorú álláspontra kell helyezkedni, azoknak szigorúan a szolgálat követelményei szerint kell igazodni s azok hátterében nem állhat semmiféle mellékcél.

Az ellenőrzésnek nagy a fontossága, de azt szoros határok közt kell tartani, mert bár a szoros ellenőrzésnek nagy értéke lehet, az mégis legtöbbször oda vezet, hogy a kezelők megbízva az ellenőr működésének pontosságában, felületesen járnak el, amellet a túlzott ellenőrzés kiöli a felelősségérzetet.

Az ügymenetet, iratkezelést, ügyirat-elintézést lehetőleg egyszerűsíteni kell. Az ügyiratok az elintézésig minél kevesebb kézen menjenek keresztül. A kisebb ügyeknek teljes részletességgel való tárgyalása bürokratizmusra vezet. Az író, számoló, összegező, másoló, rendező stb. gépek alkalmazása egyszerűvé teszi az irattári kezelést. Óvakodni kell az ügyiratok számának mesterséges növelésétől.

A mű a személyzeti kérdéseket részletesen tárgyalja. Kifejti a hivatásos alkalmazottak alkalmazásának nagy előnyeit, rámutat szolgáltatásaik értékesebb voltára, a nem állandó alkalmazású s a kisebb előképzettségű alkalmazottak, a női munkaerők korlátoltabb alkalmazásának lehetőségére. Fontos kérdés a személyzet helyes megválogatása, felvételkor alkalmasságuk elbírálása, a szakszerű kiképzés, mely a teljesítmények színvonalát emeli. Fontos a továbbképzés kérdése, mely a magasabb kiképzés célját szolgálja. Ki kell mondani a személyzet felelősségét a cselekvése, mulasztása által okozott károkért, ami a felelősségérzet kialakulását s a végzett munkák magasabb színvonalát biztosítja és nagyobb teljesítményeket is biztosít.

A személyzet ne csak minőségileg, de mennyiségileg is legyen megfelelő, álljon arányban az elvégzendő teendővel. Túlnagy személyzet mellett bürokratizmus fog elterjedni, ami lassúságot, nehézkességet eredményez s növeli a költségeket, sőt a közönség körében is erős ellenszenvet vált ki. Jól kiválasztott és kiképzett személyzet, jó munkamegosztás mellett, kétszerannyit produkál, mint a silányabb, kevésbé képzett személyzet rossz munkabeosztás mellett.

A személyzet megélhetését megfelelő járandóságokkal lehetővé kell tenni. A személyzet jogviszonyait szolgálati szabályzatban kell szabályozni s abban a jogokat és köteleességeket is ki kell domborítani. Biztosítani kell a személyzet haladását. A személyzetet jó bánásmódban kell részesíteni s ügyeinek intézésénél igazságosságnak, méltányosságnak, nagy jóindulatnak kell érvényre jutni. Érdekeit elő

kell mozdítani, hogy meg legyen a munkakedve s nyomasztó gondok a munkateljesítményt le ne szállítsák. A vezetés olyan legyen, hogy bizalom fejlődjék ki a vezetők és alárendeltek közt, hogy a vezetőség alulról kellő támogatásban részesüljön. Mindenkép arra kell törekedni, hogy a személyzet buzgalma fokoztassék. Ezt a célt szolgálják a jutalmak, pótlékok, üzemi jutalékok, a személyzetnek a jövedelemből való részeltetése stb.

Mindez jobb teljesítményeket eredményez s lehetővé teszi, hogy a személyzet munkaereje teljes mértékben kihasználható legyen, ami a túltengő nagy személyzeti költségek (az üzemi költségek 60—70 százaléka) csökkenésére vezet. Törekedni is kell a jó kihasználásra, de vigyázni kell arra, hogy a személyzet túl ne fárasztassék s munkabírása idő előtt ki ne merítettessék (üdülés, szabadság, munkaszünetek stb.), mert különben tömegesen állnak elő a munkaképtelenség esetei, ami azután a személyzeti költségeket megsokszorozza. A túlhajtott szolgálatban a figyelem kimerül, az alkalmazottak eler nyednek s a teljesítmény erősen csökken. A jó kihasználást lehetővé teszi mindaz, ami a munkát könnyíti s a személyzetben a munkára hajlandóságot idéz elő. Ilyen a teendőknék a munkahelyeken való helyes csoportosítása, a bizonyos időszakban el nem foglalt személyzetnek más ügykörben való alkalmazása, munkamegosztás létesítése, az azonos teendők összevonása, ellenőrzés gyakorlása stb. Jobb teljesítményekhez vezet az, ha mindenkit ott alkalmaznak, ahol képességei, szaktudása, egyéni tulajdonságai folytán előreláthatólag legjobban beválik. Ellenőrzéssel keresztül lehet vinni, hogy a kiszabott minimális munkateljesítményt mindenki elvégezze, minélfogva a munkateljesítmény mérése kiváló fontossággal bír. Lanyha eljárást, amerikázást, munkakerülést stb. hátrányokkal, büntetéssel kell suj-tani.

Szorosan összefügg ezzel a munkaidő megszabásának a kérdése. Ez változik aszerint, hogy valaki erősebb vagy könnyebb munkát végez-e, hogy szakadatlanul el van-e foglalva, vagy munkájában szünetek állnak-e be stb. A nagy személyzeti költségek abban lelik magyarázatukat, hogy a végrehajtó szervek munkahelyeit a forgalom csökkenése esetén és egész napon át, sőt itt-ott éjjel is beültetve kell tartani. A személyzet jó kihasználása szempontjából tehát a szolgálati idő helyes megszabásának igen nagy jelentősége van.

Fontos a szociális gondoskodás a személyzetről. Ide tartozik a munkabérek szabályozása, a túlórázás díjazása, a betegségi és bal-eseti biztosítás, biztosítás munkaképtelenség, aggkor, halál esetére, védekezés a tuberkulózis és egyéb bajok ellen, jóléti intézmények létesítése, egészséges helyiségek, egészségügyi berendezésekről való gondoskodás, a sportok megkedveltetése s ezekkel a test ellenállóvá tétele, védekezés üzemi balesetekkel szemben stb.

Az alkalmazottak képviselői a külföldi országokban az alkalmazottak által választott bizottságok (tanácsok, üzemi tanácsok, vá-lásztmányok), melyek a hatóságok és végrehajtó szervek mellett mű-ködnek. Céljuk a személyzet érdekeinek képviselése, védelme az elől-járó hatóság előtt. Javaslátót tesznek, de rendelkezési joguk nincs. Hatáskörükbe tartozik a bérek, munkaviszonyok szabályozása, új

munkarendszerek bevezetése, a személyzet panaszainak tárgyalása, Közreműködnek szolgálati utasítások, beosztások készítésénél, jóléti berendezések létesítésénél, helyettesítések, szabadságolások alapelveinek megállapításánál stb. A hatóságot tanácsaikkal támogatják az üzem fenntartásában, gondoskodnak az üzemi teljesítmények gazdaságosságáról és színvonaláról. A hatóságok, végrehajtó szervek intézkedés előtt érintkezésbe lépnek a személyzet képviselével s megegyezés esetén a kívánt intézkedést megteszik. Ha nem tudnak megegyezni, az ügyet a felsőbb hatósághoz terjesztik fel, mely a mellé szervezett személyzeti képvislettel dönti el a kérdést. Ha a döntés itt sem sikerül, a felsőbb hatósághoz további felterjesztésnek van helye. Nálunk a személyzet képvislete a személyzet egyes kategóriáinak képviselőiből alakuló egyettközi központi bizottságban összpontosul.

Külön fejezetet szentel a mű a postaszállításban résztvett egyes közlekedési eszközökkel való viszony tárgyalásának s tárgyalja a hálózat kialakításának és fejlesztésének kérdését, a modern közlekedési eszközök (autó, légi közlekedés) és a posta közt újabb időben felmerülő modern problémákat, azok megoldásának módjait, a postai autózemek berendezését, vezetését.

A nemzetközi részben tárgyalásra kerülnek azok az alapelvek, melyek szerint a nemzetközi posta-, távíró-, távbeszélő- és rádióforgalom szabályozást nyert. Ezekre részletesen kitérni az itt rendelkezésre álló keretek közt nem lehetséges.

Nagy a jelentősége a gazdaságosság (ökonómia) kérdésének szentelt fejezetnek, mely mutatja, hogy a berendezésekben, üzembn, igazgatásban, a kezelési szolgálatban mely intézkedéseket kell tenni, hogy a lehető legkisebb költséggel a lehető legnagyobb eredményt érjük el. Az önköltségeket a lehető minimumra kell leszállítani s a teljesítőképességet a lehető legnagyobb mértékre kell fokozni. Ez a vezérelv uralkodó az iparban, kereskedelemben. Erre régebben is törekedtek, de a közgadatásnak a világháború folyamányaként beállott nagy válsága következtében erre mindenhol fokozott mértékben törekednek s tudományosan alapon igyekeznek a gazdaságosság szempontjának érvényre juttatására. Ez a vállalatoknál ma existenciális kérdés. Ezt a törekvést, irányzatot nevezik racionalizálásnak is.

Ennek folyamányai a nagy ipari egyesülések, a berendezések, gyártmányok normalizálása, tipizálása, specializálása, a természeti erők, anyagok, gépek, műszaki eszközök lehető kihasználása, az emberi munkának műszaki és gépi berendezésekkel való pótlása, munkamegosztás megvalósítása, az improduktív ténykedések lehető csökkentése, az ismétlődő munkaeljárások összevonása. Iskolapéldája ennek az irányzatnak a gyártás terén Henry Ford amerikai gyáros (Detroit), aki egynemű árúk (autók) nagytömegű szakadatlan gyártásával nagy költségmegtakarítást ért el. Ebben az irányban részt vesznek a többi közlekedési eszközök is, melyek lehető ökonómiajára törekednek.

Tudományosan tárgyalják ezt a kérdést az „Üzemtudomány”, „Üzemgazdaságtan” címen nagyszámban megjelent művek. A német posta hatóságainál gazdasági előadói munkakörököt szervezett s

ezek az előadók a személyzetet heti üléseken az általános gazdasági helyzetről tájékoztatják, képzik, oktatják, hogy a gazdaságosság elve s annak tényezői a köztudatba menjenek át s a gazdaságosság szellemében átképzett személyzet működése útján a kívánt eredmény elérhető legyen. E célból a szaklapok is állandó ismertetéseket közölnek a világgazdaságról s a posta gazdasági helyzetéről.

A mű részletesen tárgyalja a gazdaságosság elvének miként való megvalósítását az igazgatásban, üzemben, a berendezésekben, az autózüzemnél, a kezelési szolgálatban stb., amely terjedelmes anyag reprodukálására a keretek e helyt nem állnak rendelkezésünkre.

Felette tanulságos a műnek a díjakról és díjszabásokról írt terjedelmes fejezete. Főleg a díjak kiszabásának elméleti alapjait ismerteti a mű, azon szempontok felemlítésével, melyek itt figyelembe vétetnek. Felsorolja a díjszabások összes válfajait s részletes magyarázatokkal világítja meg azok alapelveit.

Az értékdíjszabás alapja az az érték, mely az igénybevevő megítélése szerint a nyújtott szolgáltatás által kielégített szükséglet értékének felel meg. Azonkívül tekintetbe jön az igénybevevő vagyoni helyzete, hogy a szolgáltatás díját képes-e megfizetni. Az árúk helyváltozása esetén a termelési költségekhez szállítási díj járul s ezek együttes összege csak oly magas lehet, hogy a vevők vagyoni helyzetének megfelelően s az árú forgalomképességét ne akadályozza. A villamos hírközvetítő intézmények díjai az egyes árúk árára jelentéktelen befolyással vannak (távírónál 0.025 százalék, távbeszélőnél 0.3 százalék). A díjaknak az árúk piaci árával vagy csereértékével is arányban kell állani.

További elv, hogy a díj lehetőleg ne legyen kisebb az önköltségnél. Ahol önköltségi alapon magas díj állana elő, melyet az igénybevevők már nem képesek megfizetni, az érték szempont szerint kell a díjat megállapítani. Az önköltségeken alul maradó díjakat ily esetben más teljesítmények díjaiból kell fedezni.

A postát a legalsóbb néposztályok is rendszeresen igénybe veszik s így a postai díjaknak, ezek teljesítőképességéhez igazodva, nem szabad magasaknak lenni, hogy alsóbb néposztályok a posta használatától el ne zárassanak. A távíró, távbeszélő a vagyonosabb osztályok, ipari, kereskedelmi körök használatának a tárgya s itt a díjak magasabban tarthatók. Ezek a szolgáltatások, a gyorsaságnál fogva nagyobb értékűek. Az igénybevevők teljesítőképessége adja e díjtételek maximális összegét.

Ezen általánosságban megvont határokon belül a díjak konkrét megszabására a nyújtott szolgáltatás értéke, illetőleg azoknak egymáshoz viszonyított értéke irányadó. A megállapítás felette nehéz és rendszerint csak megközelítő értékelésről lehet szó.

Érték szempontok jutnak érvényre az ajánlott-, pénz- és érték-küldemények magasabb díjaiban, az expresszküldeményeknél, a csomagoknál, a személyszállításnál, a táviratok, távbeszélgetések sürgős kezelésénél stb. A helyi távbeszélőforgalomban az előfizetési díjon felül a beszélő felektől szedett beszélgetési díj az érték szempontnak is megfelel.

A magas díjhoz kötött mellékműveletekkel (sürgős táviratok

magas díja stb.) szemben hangoztatni szokták, hogy azok útján kedvezményben részesülnek a kisemberekkel szemben a vagyonos osztályok, mert a magas díjakat az előbbieket nem képesek megfizetni.

Térdíj-szabás a postánál nem fordul elő. Előfordul a vasútnál s az alapja az, hogy az egyes árú szállítása különböző költséget okoz a kocsium kihasználásával okozott bruttó teher folytán (kocsium-díj-szabás).

A távolsági díj-szabások alapja a távolság fokozódásával növekedő önköltségek. Itt állomási és vonalköltségek merülnek fel. Az előbbieket a feladási és rendeltetési helyen való kezelésnél, az utóbbiak útközben a szállítással. Az állomási költségek állandók s tömeges forgalom esetén azokból az egyes teljesítményekre elenyészően csekély rész jut. Nagyobb távolságra nagyobb a költség s ezek a távolsággal növekednek. Az előbbi rész jelentéktelensége folytán ez a költség-rész irányadó a díjak alakulására. Az arány a költség-részek közt az egyes közlekedési eszközöknél eltérő. Lehet a díj-szabásban a díjat akképp megállapítani, hogy abban az állomási költségek fejében egy állandó díj s azonfelül a távolság szerint alakuló díj (vonalköltség) jut kifejezésre. A díj a távolság növekedésével szállítási egységenként viszonylag csökken, mert az állandó költség-rész a változó költség-résznek a távolsággal bekövetkező növekedésére csökkentően hat. Ez a nagy távolságra való szállítást könnyíti. Itt szóba jönnek a távolsági (kilometrikus), a zóna, a lépcsőzetes, a különbözeti s az egységes díj-szabások, melyeket a mű részletesen ismertet. Részletesen tárgyalja azt, hogy az állomási és vonalköltségek a hírközlési intézményeknél mily tételekből alakulnak s mennyire rúgnak.

A díjakban kifejezésre jut a berendezések igénybevételének mértéke. A postánál ezt a súllyal juttatják kifejezésre. A díj a súllyal növekszik. A súly nagyobb küldeményeknél rendszerint nagyobb s így a súly tulajdonképen a térigénybevételt is kifejezi. A súly kifejezésre juttatja azt is, hogy a különféle árú szállítása a közlekedési eszköznek kisebb vagy nagyobb önköltséget okoz-e, a súly által képviselt hasznos teher folytán, a közlekedési eszköz befogadóképességének igénybevételénél. A távirónál az alap e szempont szerint a szavak száma, a távbeszélőnél az igénybevétel ideje. A helyi távbeszélő forgalomban a sokat beszélő felektől az előfizetési díjon felül szedett külön beszélgetési díj a berendezés nagyobb igénybevétele által indokolt díjnak felel meg.

A kivételes díj-szabások a rendes díj-szabások tételeinek különféle okokból bekövetkező mérsékléséből alakulnak, ami történhetik üzemi-gazdasági okokból (berendezések, személyzet jobb kihasználása), a verseny leküzdése érdekében stb. Ilyenre joguk lenne azoknak, akik az intézmény szolgáltatását gyakran és tömegesen veszik igénybe.

A posta óriási nagy forgalma mellett egy-egy teljesítményre végtelen csekély költség esik, amit a díjakban alig lehet kifejezni, úgy hogy a különféle fajú küldeményeket ugyanazon díjjal lehet megróni, vagyis a költségeket a különféle küldeményeknél egyenlőnek lehet tekinteni. Ez a nivellálás törvénye a díj-szabásoknál. Ez a kikerekítés, átlag-kezelés, a költség-szempontokból való eltérés a díj-szabást egyszerűsíti.

A mű részletesen foglalkozik az önköltségekkel, azok kiszámításával az egyes küldeményeknél, a távírónál, távbeszélőnél, rádiónál, a kiszámítás terén mutatkozó nagy nehézségekkel. A távírónál, távbeszélőnél az önköltségek számításánál tígyelembe kell venni a befektetési tőkét, annak kamatait. A berendezéseknek a technika haladásával kapcsolatos gyors elévülése folytán, itt felette magas összegek kerülnek szóba. Ezeknek az ismertetéseknek nagyobb jelentőségük van, úgyszintén azoknak is, melyekben a forgalom, a költség-és ár-törvénye, a közlekedési eszközök közt, valamint a magánvállalatokkal fennálló verseny, a díjak csökkentésének forgalom-növelő hatása, a díjszabások kellékei stb. kerülnek kifejtésre s amelyeket e helyt részletesen ismertetni nem áll módunkban. Tanulságosak azok a fejtegetések is, melyek azon a téren mozognak, hogy a költségek megszerzése a magánvállalati, nyilvános intézeti elv, avagy a nyilvános használati jószág pénzügyi elve szerint történjék-e s kétségtelen, hogy egyes üzletágaknak magánvállalati alapon való kezelése ellen alig lehet komolyabb kifogást emelni. Az állami kezelésből folyóan azonban leginkább az önköltségi alapon álló nyilvános intézeti elv lesz a célra vezető.

Végül külön fejezet jut a „Posta-politiká“-ban a pénzügyi gazdaságnak, mely a költségvetés és zárszámadásban tükröződik vissza. Az egy-egy gazdasági időszak pénzügyi eredményeit behatóan meg kell vizsgálni, mert azokból a helyesen vagy helytelenül végzett gazdálkodást s annak okait lehet felismerni, a vizsgálódás alapján a tanulságokat a jövőre nézve le lehet vonni s a jövőbeli működésben lehet azokat érvényesíteni. Ez a vizsgálódás az egész eddigi politikának, a pénzügyi vezérelveknek feladására, új irány felé való orientálódásra, az intézmény átszervezésére stb. adhat okot. A váratlanul vagy rendszeresen előálló hiányok és többletek okait kutatva, oly észleletek merülnek fel, melyek a díjak emelésének vagy csökkentésének, a helyes irányba terelődő tarifa-politikának, a személyzet csökkentésének, olcsóbb kezelési rendszer életbeléptetésének, gazdaságosabb üzemvezetésnek, az ügykörök új elhatárolásának stb. képezik majd helyes alapjait.

Az intézménynek, főként a mai nyomasztó viszonyok közt, saját bevételeiből kell kiadásait fedeznie s az állam megterhelése nélkül kell magát fenntartania. Azonban a befektetett nagy tőkék kamatozását el kell érni s ennek megfelelő többletnek legalább is mutatkozni kell.

Alkalmos a pénzügyi eredmények feltüntetésére a statisztika, melynek nálunk széleskörű alkalmazási tere van. Különösen alkalmas a pénzügyi eredményeknek szemléletessé tételére a teljesítési egységre eső költségek kimutatása, vagy a pénzügyi eredmény szerint egy üzletágra (küldeményre) eső bevételi összegeknek az önköltségi összegekkel való szembeállítás. Ki lehet mutatni a feleslegnek a befektetési tőkéhez való viszonyát is, annak szemléletessé tételére, hogy a befektetési tőke kellően kamatozott-e. Az üzemi szám (cofficiens) az üzemi bevételek és kiadások aránya ($0.60 = 100 P.$ bevételre $60 P.$ kiadás esik).

Legvégül ismerteti a mű a posta pénzügyi autonómiájának egyes országokban történt kimondásával kapcsolatban, ott bevezetett kereskedelmi számvitelt, a vagyon nyilvántartását, tartalékalap készítését, kölcsönök felvételét, a postai forgalmi pénzek átmenő igénybevételét, a mérleg, nyereség- és veszteségszámla vezetését.

A Creed-géptávíró.

Irta: CSIBA VINCE, m. kir. posta műszaki igazgató.

(Folytatás.)

3. Az automatikus lyukasztó.

A lyukasztott szalag által vezérelt adó a vezetékre a pont-vonásoknak megfelelő rövidebb-hosszabb jeláramokat és a jelközöket képző jelközárásokat küld. Ezek az áramok a vevőszalagon Morse-jeleket hoznak létre. Lehet azonban a jeleket nyomtatott betűk alakjában is megkapnunk. Ekkor olyan szerkezetre lesz szükségünk, amely a Morse-jeleket nyomtatott írásra átteszi. Az ötös ábécével dolgozó rendszereknél, ahol — mint tudjuk — minden egyes jel a pozitív és negatív áramlöketeknek ötös kombinációjából áll, ugyancsak egy áttevő berendezés szolgál arra a célra, hogy a különböző ötös áramlöketeknek megfelelően a betűket, számokat és írásjeleket létrehozza. Az áttevés ezeknél a rendszereknél (Siemens, Baudot) nagyobb nehézségekbe nem ütközik. Ezzel szemben a Morse-kodex szerinti dolgozó rendszereknél az áttevés nem oly egyszerű, mert nem egyenlő, hanem különböző hosszúságú jelek felvételéről, illetőleg áttevéséről van szó. A megoldás az, hogy a vevő jelfogóval egy automatikus lyukasztót kapcsolunk egybe, amely a jeleket lyukasztott szalagra veszi fel. A vevő állomáson kapott lyukasztott szalag teljesen megegyezik azzal a szalaggal, amellyel az adás történt. Ezt a szalagot kell most már az áttevőbe bevezetni, amely a Morse-jeleket átteszi nyomtatott írásra.

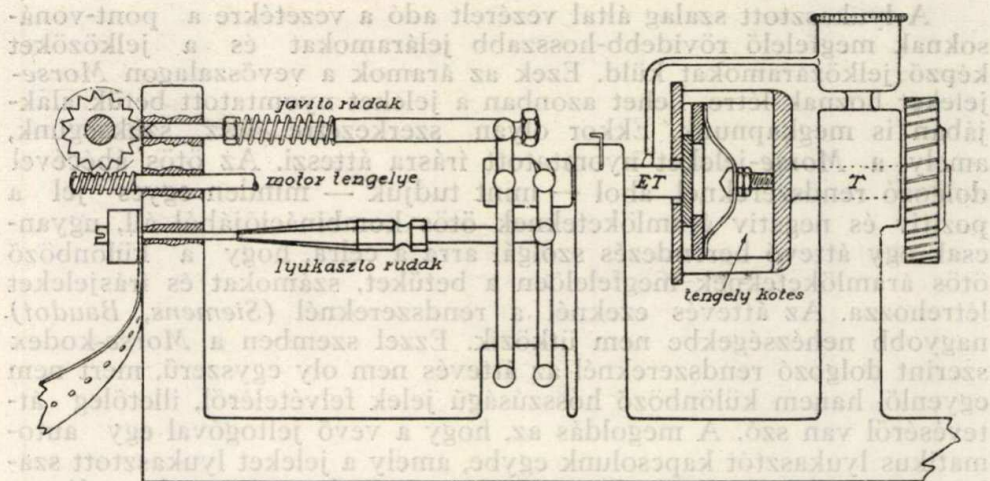
Az előző cikkemben (I. M. P. 1928. évi 8. számát) megmutattam, hogyan vezérli a lyukasztott szalag az adót, hogy az a Morse-pontnak és a Morse-vonásnak, valamint a jelközöknek megfelelő áramokat küldje a vezetékre. Az adó két függőleges rúdja közül a belső a jeláramokat, a szélső pedig a jelközárásokat vezérli. A jeláram akkor kezdődik, amikor a belső rúd a belső lyuksorban lyukra talál, viszont akkor fejeződik be, amikor a szélső rúd fölé lyuk kerül a lyuksoros szalag szélső lyuksorában. Most már a jeláram megszakad és ezzel ellentétes irányú jelközárás indul a vezetékre. Ez az áram addig tart, amíg a belső rúd újra lyukra nem talál. A vevő-állomás ezeket a váltakozva beérkező pozitív és negatív áramokat felfogja. A vevő jelfogó munkakontaktusára akkor fekszik a jelfogó nyelve, amikor jeláram érkezik be. A jelfogó nyelve ebben a helyzetben megmarad addig, amíg a jelárammal ellentétes jelközárás nem járja át a jelfogó tekerceit, amikor is a nyugalmi kontaktusra ugrik át.

Ha most lyukoros szalag alakjában akarnánk a beérkező jeleket felvenni, akkor nem kellene mást tennünk, mint az automatikus lyukasztó egyik rúdjaival a szalagba abban a pillanatban üttetnünk lyukat, amikor a jelközárám után jeláram érkezik be, a másikkal pedig akkor, amikor a jeláram megszűntével jelközárám érkezik be.

Az automatikus lyukasztó a következő részekből áll: a hajtó, a kiváltó, a lyukasztó, a javító és a szalaghúzó szerkezetből.

Az automatikus lyukasztó elméleti elrendezését a 15., a kiviteli rajzát pedig a 16. ábra mutatja.

a) *A hajtó szerkezet.* Ennek rendeltetése, hogy a lyukasztó és a javító rudakat mozgató excentertengelyt és a papírhúzószervezetet hajtsa. Az automatikus lyukasztó tengelyét egy 1/8 HP- és mellékáramkörű motor forgatja, amelynek fordulatszámát egy, a mágneses



15. ábra.

mező körébe beiktatott ellenállással lehet változtatni. A motor sebessége akkor nő, ha az ellenállást megnöveljük.

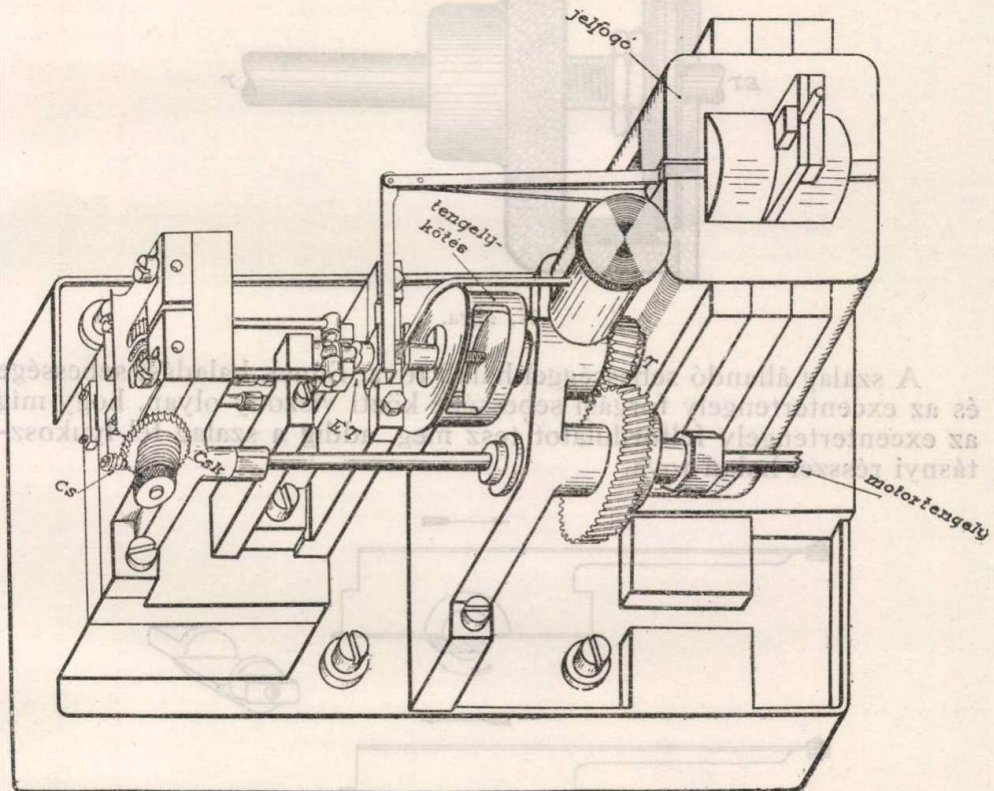
A motor tengelye a *T* tengellyel (l. a 16. ábrát) fogaskerékáttétellel van összekötve. A motor tengelyén ülő fogaskerék 36, a *T* tengelyen ülő pedig 20 foggal bír, úgy hogy a *T* tengely cca kétszer olyan sebességgel forog, mint a motor tengelye. Ez azért van, hogy a lyukasztók minél rövidebb idő alatt végezzék el a lyukasztást. A *T* tengely folytatását az excentertengely (*Et*) képezi, amelyek között surlódó tengelykötés képezi az összeköttetést. Ez az összeköttetés olyan, hogy abban a pillanatban, amikor a bejövő áram irányát megváltoztatja, az excentertengely a hajtótengellyel együtt félfordulatot teheszen.

A *T* tengelyre (l. a 17. ábrát) egy dob (*D*) van felerősítve, amelybe az excentertengely egyik végével belenyúlik. Az *ET* tengelynek ez a vége négyszögletesre van készítve, amelyre egy tárcsát (*K*₁) lehet rátolni. A *T* tengelynek a *D* dobra nyúló végére egy háromágú rugó (*F*) van felerősítve, amely egy tárcsára (*K*₂) támaszkodik, úgy

hogy az *ET* tárcsája, a *D* dob fedőlapja (*W*) és a K_2 közé szorul; a keletkező surlódás folytán a *T* tengely az *ET* tengelyt magával viszi, ha a kiváltó szerkezet azt megengedi.

b) A kiváltó szerkezet rendeltetése az, hogy abban a pillanatban, amikor a jelközár után jeláram, illetőleg megfordítva jeláram után jelközár érkezik be, megengedje, hogy az *ET* tengely a *T* tengellyel együtt egy félfordulatot tehessen.

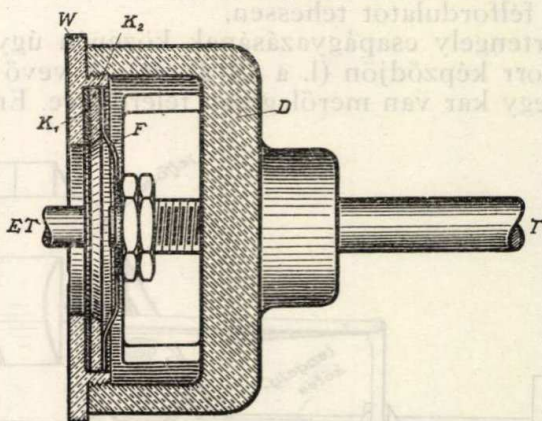
Az excentertengely csapágyazásának közepén úgy van kimarva, hogy azon egy orr képződjön (l. a 18. ábrát). A vevő jelfogó horgonyának végére egy kar van merőlegesen felerősítve. Ennek a karnak a



16. ábra.

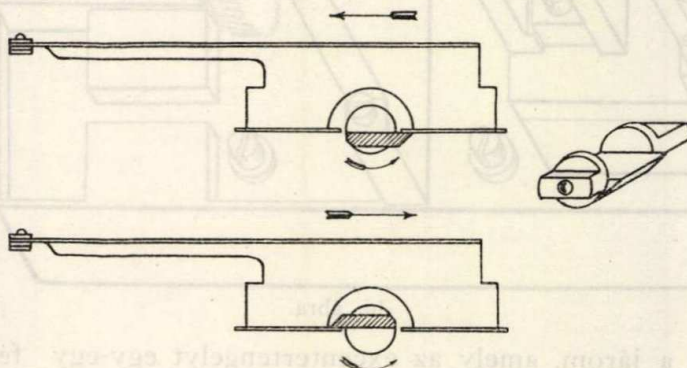
végén van a járom, amely az excentertengelyt egy-egy félfordulatra szabaddá teszi és aztán újra rögzíti. A járom a rajzban látható alakú és a két oldalán felerősített acéllemez segítségével — egyszer az egyikkel, másszor a másikkal — az excentertengely orrába kapaszkodhatik és azt fogva tartja, úgy hogy a két tengely közti surlódást legyőzi és nem engedi, hogy a *T* tengellyel együtt forogjon. Tegyük fel, hogy a járom a 18. ábra felső rajzán feltüntetett helyzetben van, amikor előzőleg jelközár érkezőbe, a baloldali helyzetbe állított át. Ha most jeláram érkezik be, akkor a járom jobbra mozdul el és így a járom jobboldalán levő lemezke kitér az excentertengely orra

elől. Most már az *ET* tengely forgásában nincsen akadályozva, de csak félfordulatra, mert a tengely orra most meg a baloldali lemez-kébe ütközik bele s így a tengely újra megáll. Míg az excentertengely ezeket a félfordulatokat megteszi, az alatt az idő alatt a lyukasztó rudak felváltva ütnek a szalagba egy-egy lyukat.



17. ábra.

A szalag állandó sebességgel halad tovább. Ennek haladási sebessége és az excentertengely forgási sebessége közti viszony olyan, hogy míg az excentertengely félfordulatot tesz meg, addig a szalag fél lyukasztási résszel halad tovább.

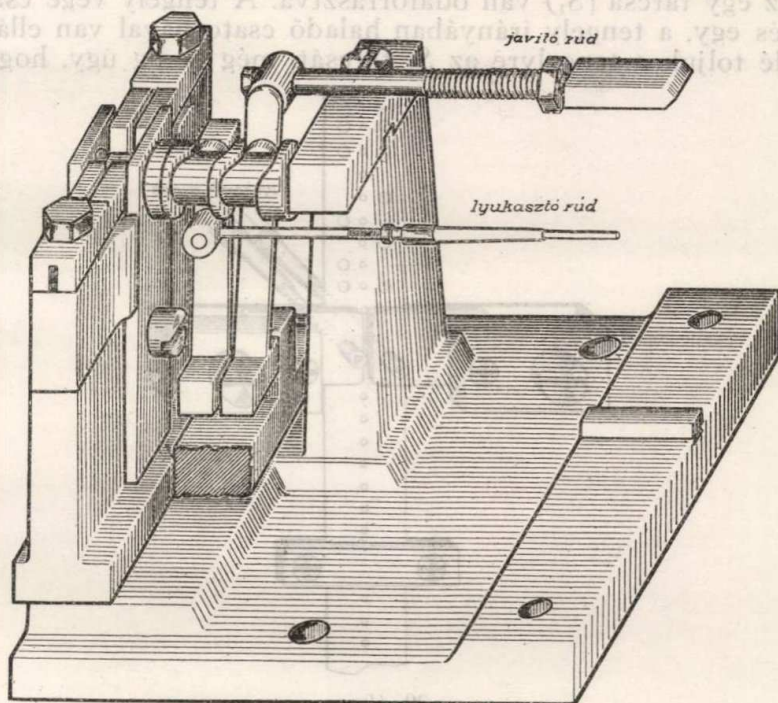


18. ábra.

c) A lyukasztó szerkezethez tartozik az excenter, a két lyukasztó emelő és a két lyukasztó rúd.

Az excentertengelynek a két csapágy közé eső részébe két excentersatorna van bevésve. A belső excentersatorna szolgál a lyukasztó-emelők, a szélső pedig a javító-emelők mozgatására. A lyukasztó-emelők az excentertengely két oldalán függőlegesen állanak; mindkét emelőnek alsó vége az alaplemezen elhelyezett csapágyban nyugszik,

felső végére egy kis csapocska van felerősítve, amely az excenter-csatornába nyúlik és így az emelő felső vége az excentercsatorna emelkedésének, illetve esésének megfelelően jobbra vagy balra mozdul el. A lyukasztó rudak vízszintes síkban helyezkednek el. A rudak a keret furatának külső széléig nyúlnak, de az elhaladó szalagot el nem érik. A rudak a lyukasztó emelőkhöz csuklószerűen vannak hozzákötve. A lyukasztó rudak egyike fél lyukasztással magasabban áll, mint a másik. Mindkét lyukasztó rudat a belső excentercsatornában elmozduló emelők hozzák működésbe. Az excentercsatorna szerkezete olyan, hogy félpályán egyenes. Ez teszi lehetővé, hogy amíg az egyik rúd lyukaszt, addig a másik nyugalomban marad. Ha tehát az



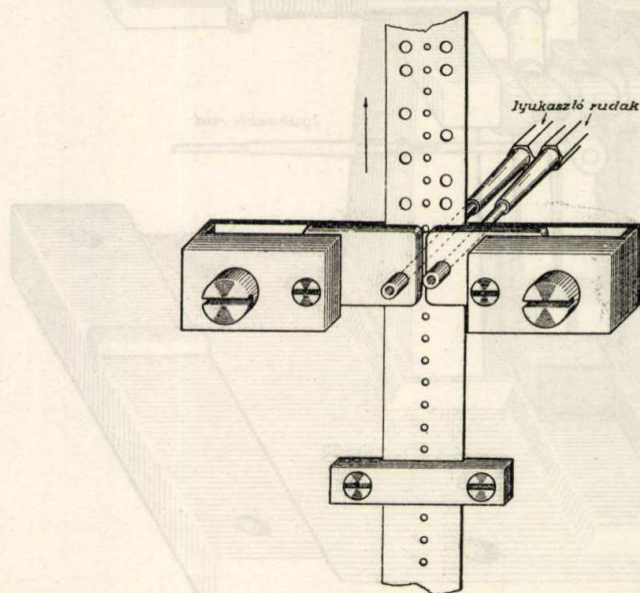
19. ábra.

emelő végén lévő csapocska az egyenes pályájú részén a csatornában csúszik, akkor az emelő nyugalomban marad. A másik fele a pályának olyan, hogy a lyukasztó rudat az excentertengely félfordulata alatt előre és vissza mozgatja el. A rúd akkor lyukaszt, amikor előre halad. A lyukasztás pillanatára a szalagot meg kell állítani. Ha ezt nem tennénk meg, a szalag elszakadna.

A 19. ábrán látjuk a lyukasztó és javító szerkezetet, de a készülék előlapja és a baloldali emelők és rudak el vannak távolítva; a 20. ábra pedig a szalag vezetését tünteti fel a lyukasztó matricával és a lyukasztó rudakkal együtt.

d) A papírhúzó szerkezet a keret előlapján van elhelyezve (l. a 21. ábrát). A keretre két, rézből való szeglet van felerősítve. A két szeglet

függőleges ágai vízszintes fúráttal bírnak, amelybe a papírhúzó tengely van csapágyazva. A lyukasztó rudak középvonalában van felékelve a tengelyre a papírhúzó csillagkerék; ettől jobbra és balra van felerősítve ugyancsak erre a tengelyre a két javító fogaskerék. A papírhúzó tengelynek a jobboldali csapágyon kívüli részén nagyobb átmérőjű karimája van. A tengely ettől a karimától még néhány cm.-nyire kinyúlik. Erre a kinyúló részre jön a csavarkerék (Csk), amely súrlódó kötéssel van a tengellyel összekötve. A csavarkereket egy kúpos tekercsrugó (Tr) nyomja a tengely karimájához, úgy hogy a csavarkerék forgását a papírhúzó tengelyre átviszi. A tekercsrugó jobboldali végéhez egy tárcsa (S_1) van odaforrasztva. A tengely vége csavarmennettel és egy, a tengely irányában haladó csatornával van ellátva. Az S_1 mellé toljuk a tengelyre az S_2 tárcsát, még pedig úgy, hogy az S_2

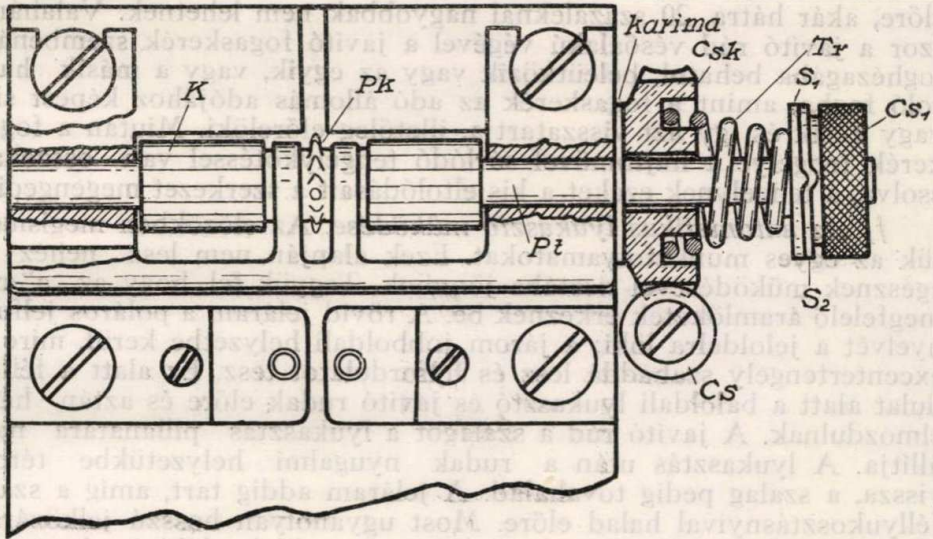


20. ábra.

orra a tengely csatornájába jusson. Ennek az elrendezésnek az a célja, hogy az S_2 a tengellyel együtt forogjon. Most már rácsavarjuk a tengelyre a Cs_1 csavart, amelynek baloldalán egy diametrálisan haladó mélyedése van. Az S_2 jobboldalán ugyanolyan irányú kiemelkedéssel van ellátva. Ha az S_2 kiemelkedése a Cs_1 mélyedésébe beleugrik, akkor a csavart tovább csavarni csak úgy lehet, ha az S_2 tárcsát a rugó ellenében kissé balra eltoljuk. Így lehet a Tr rugót a kellő mértékre megfeszíteni, amikor is a Csk és a Pt közt a súrlódás oly nagy lesz, hogy a Pt a Csk -val együtt forog. A Csk -t a motor tengelyének végén felerősített csavar forgatja. Az áttétel a tengelyek között cca 1 : 7.

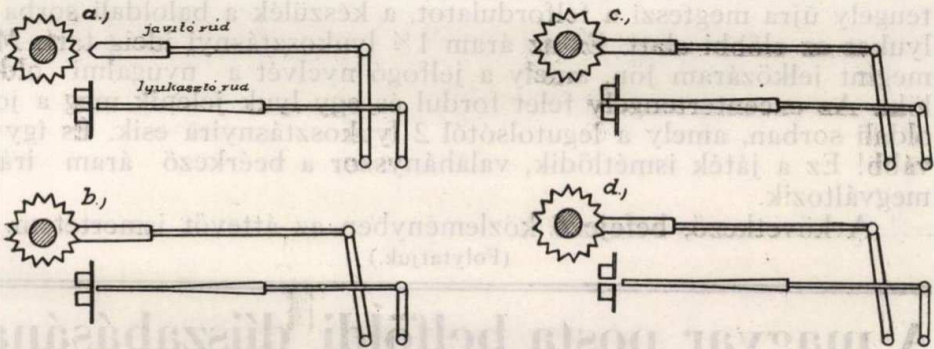
A Csk és a Pt közti súrlódó kötés célja az, hogy az állandó sebességgel haladó szalagot a lyukasztás pillanatában megállítsuk, mert különben a szalag elszakadna. A szalagnak ezt a megállítását a javító szerkezet végzi.

e) A javító szerkezethez tartozik az excenter, a két emelő, a két rúd és a két fogaskerék. A javító szerkezet mechanizmusa megegyezik a lyukasztó mechanizmusával. A javító rúd vésőszerű véggel bír, amely a javító fogaskerék foghézagaiba illik. Ha a rúd végével a fogas-



21. ábra.

kerék szembenálló foghézagába hatol, akkor kényszeríti, hogy a tengely s így a szalag is, addig megálljon, amíg a lyukasztó rúd a hézagot elhagyja. A lyukasztás pillanatnyi ideig tart és arra az időre a szalag megáll.



22. ábra.

A javító szerkezet elméleti elrendezését és működésének egyes fázisait a 22. ábra a—d rajzai tüntetik fel.

A javító szerkezetnek azonban más célja is van: a javítás. A lyukasztás csak akkor jó, ha a lyukasztó által ütött lyukak a vezető lyuk sor megfelelő lyukaira merőlegesen állanak. Megtörténhetik azonban, hogy az összetartozó lyukak nem esnek bele a merőlegesbe. Ez

az eset akkor áll be, ha a vevő lyukasztónk szalagjának és az adó állomás adógépének sebessége közt különbség van. Ezeket a kis különbségeket — a Hughes-gép javító berendezéséhez hasonlóan — a javítóberendezés kijavítja, a feltétel azonban az, hogy az eltérések, akár előre, akár hátra, 20 százaléknál nagyobbak nem lehetnek. Valahányszor a javító rúd vésőalakú végével a javító fogaskerék szembenálló fogházába behatol, beleütközik vagy az egyik, vagy a másik határoló fogba, amint a fogaskerék az adó állomás adójához képest siet, vagy késik és így azt visszatartja, illetőleg előrelöki. Miután a fogaskerék tengelye a hajtóművel súrlódó tengelykötéssel van összekapcsolva, a tengelynek ezeket a kis eltolódásait a szerkezet megengedi.

f) *Az automatikus lyukasztó működése.* Az előzőkben megismertük az egyes munkafolyamatokat. Ezek alapján nem lesz nehéz az egésznek működésével tisztába jönnünk. Tegyük fel, hogy az „a”-nak megfelelő áramlöketek érkeznek be. A rövid jeláram a poláros jelfogó nyelvét a jeloldalra löki; a járom jobboldali helyzetbe kerül, mire az excentertengely szabaddá lesz és félfordulatot tesz. Ez alatt a félfordulat alatt a baloldali lyukasztó és javító rudak előre és aztán hátra elmozdulnak. A javító rúd a szalagot a lyukasztás pillanatára megállítja. A lyukasztás után a rudak nyugalmi helyzetükbe térnek vissza, a szalag pedig tovahalad. A jeláram addig tart, amíg a szalag féllukosztásnyival halad előre. Most ugyanolyan hosszú jelközáram jön be, amely a jelfogó nyelvét a nyugalmi oldalra löki át. Az excentertengely újra szabaddá lesz és félfordulatot tesz. Most már a jobboldali lyukasztó rudak jönnek működésbe. Miután a jobboldali lyukasztó rúd féllukosztással a szalag haladási irányában előbbre áll, a jobb oldali sorba ütött lyuk az előbbi lyukkal egy merőlegesbe esik. A következő jeláramú löket háromszorosa az előbbinek. Ennek hatására a jelfogó nyelve újra a jeloldalra jut át: az excentertengely újra megteszi a félfordulatot, a készülék a baloldali sorba üt lyukat az előbbi alatt. Ez az áram $1\frac{1}{2}$ lyukosztásnyi ideig tart. Most megint jelközáram jön, amely a jelfogó nyelvét a nyugalmi oldalra löki. Az excentertengely felet fordul és egy lyuk jelenik meg a jobboldali sorban, amely a legutolsótól 2 lyukosztásnyira esik. És így tovább! Ez a játék ismétlődik, valahányszor a beérkező áram iránya megváltozik.

A következő, befejező közleményben az áttevőt ismertetem.

(Folytatjuk.)

A magyar posta belföldi díjszabásának története 1914—1928.

Irta: Dr. FORSTER KÁROLY m. kir. postatanácsos.

A háború és az azt követő évek gazdaságtörténetének egyik érdekes része az állami közlekedési vállalatok díjszabásának fejlődése, amely egyik lázmérője ennek a súlyos betegségen átmenő korszaknak. A közlekedési vállalatok díjszabástörténetében pedig gazdaság-

történeti szempontból is bizonyára egyik legérdekesebb helyet foglalja el a posta díjszabásának fejlődése eme másfél évtized alatt. Szükségesnek vélem tehát, hogy ezt a fejlődést — már a postatörténet érdekében is — összefoglalva feldolgozzuk.

A postai díjszabástan az elméleti postapolitikának egyik legfontosabb része. A postapolitika tantételeit már a posta szervezeti kérdéseinél is csak az illető állam helyzetéhez viszonyítva lehet alkalmazni. Hatványozott mértékben áll ez a díjszabás felépítésénél, ahol a nemzetgazdaságtan és az állami pénzügytan gyakran szembehelyezkedő kívánalmai között kell a helyes középútat megtalálni. Békében ez a kérdés a legtöbb államban többé-kevésbé nyugvóponton volt. Néhol a nemzetgazdaság követelményei voltak előtérben — mint az Amerikai Egyesült-Államokban — és így a posta minden jövedelmét felhasználhatta berendezéseinek tökéletesítésére, sőt az állam egyéb bevételeiből is kapott jelentékeny összeget. A legtöbb államban azonban az állami pénzügyek állapota nem engedte meg ezt és így a postának bevételei jelentékeny részét az állam céljaira át kellett engednie vagy pedig az elért bevételi felesleg felhasználásáért a pénzügyi kormánynak kamatot kellett fizetnie. A magyar posta is mindig kénytelen volt a költségvetése összeállításánál arra gondolni, hogy a pénzügyminiszterek által megkívánt „évi felesleg” meglegyen.

A boldog békeévekben ez nem okozott akkora gondot, hogy miatta a díjszabás változtatására kellett volna gondolni. Az ötkrajcáros, illetőleg tízfilléres levéldíj olyan alaptétele volt a mindennapi életnek, hogy annak megváltoztatása a posta kiadásainak állandó emelkedése dacára, — tudomásom szerint — nem forgott szóban. A háború kitörése után is, noha a katonai levelezés és a politikai hírlapok díjmentes szállítása következtében a postára rendkívül nagy teher hárult — mégis hosszú időnek kellett eltelnie addig, amíg a kormány a tízfilléres levéldíjhoz nyúlt. Pénzünk vásárlóerejének csökkenése folytán pedig ez a 10 fillér hamarosan nem képviselte azt az értéket, mint a békében.

A háború elvesztése, a forradalom, a kommunizmus és oláh megszállás pénzünk értékét teljesen aláásta és a távolsági levél tízfilléres díja szédítő zuhanással eljutott a 2000 koronáig.

Nem könnyű feladat a 10 fillér — 2000 korona = 16 fillér között levő útat nyomon követni és a díjak mindenkori változatait közös nevezőre hozni, illetőleg megállapítani, hogy e díjak minő tényleges értéknek feleltek meg. A háború utáni korszakban eltűnt ugyanis az állandó értékmérő, az ércpénz és megismertük az aranyvalutát, a búzavalutát, a „zürichi kurzust” és a különböző indexszámokat.

Legegyszerűbb a díjak összehasonlítása aranyalapon. A koronának zürichi jegyzése, azaz a kb. aranyvalutát jelentő svájci frankkal való összehasonlítása alapján könnyen ki tudjuk ugyanis mutatni, hogy mennyi aranyfillért képviseltek a mindenkori díjak. (Azt a körülményt, hogy a kormány bizonyos ideig „a koronát tartotta” és így a zürichi kurzus nem felelt meg teljesen a valódi aranyértéknek, figyelmen kívül hagyhatjuk, mert az eltérés nem volt nagy.) Ez az „aranyalapon” való összehasonlítás azonban véleményem szerint nem teljesen elégséges. Az állami- és magánéletben e korszakban egyik ál-

lamban sem az aranyalap fejezte ki a pénz tulajdonképeni, mondjuk belföldi vásárló értékét és így az aranyértéket nem fogadhatjuk el az összehasonlítás egyedüli alapjául. A közgazdasággal foglalkozó szakírók és utánuk a mindennapi élet hamarosan rátért a különböző indexszámokra és azt hiszem, nekünk is eme indexszámok egyikét kell az összehasonlítás másik alapjául elfogadni. A közgazdászok azonban egész csomó indexszámot alkottak e korszakban: nagykereskedelmi, kiskereskedelmi, életfenntartási indexszámokat; sőt ez utóbbi is többféle volt: lakbér nélkül és lakbérrel, továbbá munkáscsalád és középosztály részére kiszámított indexszámok. Ha tekintetbe vesszük azt, hogy a posta dologi kiadásainál általában a nagykereskedelmi árak nyernek alkalmazást, a személyi kiadásokat pedig a kormány állapítja meg, azt hiszem, leghelyesebben járunk el, ha összehasonlításainkban az aranyalap mellett másodsorban a nagykereskedelmi indexszámokat vesszük alapul. Minthogy azonban a nagykereskedelmi indexszámokat a statisztikai hivatal csak 1923 decembertől számítja ki, eme index alapján való összehasonlításainkat csak az 1924. év január 1-én életbelépett díjszabástól kezdve alkalmazhatjuk. Vezetők ugyan a megelőző időben a létfenntartási indexszámokat, de egyrésről ezek nem felelnek meg a fentiek szerint kitűzött célunknak, másrésről pedig a kétféle indexszám tévedésre adhatna okot.

Feladatunk tehát kettős: először a postai díjszabás fejlődését kell összefoglalva megírni, különös tekintettel a díjszabás alapelveinek változásaira. További feladatunk pedig az lesz, hogy meghatározzuk, eme díjtételek minő díjakkal feleltek meg aranyban, illetőleg a választott indexszám figyelembevételével a békedíj milyen aranydíjnak felelt volna meg.

Lássuk tehát először a postadíjszabás alapelveinek fejlődését a vizsgálat tárgyává tett időszakban.

A békebeli belföldi postai díjszabás, amely 1916 szeptember 30-ig bezárólag volt érvényben, a következő alapelveken épült fel:

Levél: 500 g súlymaximum, 3 súlyfokozat (20, 250 és 500 g), díj: 10, 20 és 30 f; külön díj a helyi levelekre (6, 12, 18 f).

Levelezőlap: egységes díj (5 f) a kincstár által kiadott és a magánipar által előállított levelezőlapokra és pedig akár a helyi, akár a távolsági forgalomban.

Nyomtatvány: 1000 g súlymaximum, 6 súlyfokozattal (10, 50, 150, 250, 500 és 1000 g); díj: 2, 3, 5, 10, 20 és 30 f; az első súlyfokozat csak a kártyaalakú nyomtatványokra alkalmazható.

Áruminta: legnagyobb súly: 350 g, 3 súlyfokozattal (50, 250 és 350 g); a díj: 3, 10 és 20 f.

Üzleti papír: belföldi forgalomban nem szállítható.

Hírlapok: súlymaximum 500 g, díja 2 f; bérmentesítése külön hírlapjegyekkel történik.

Utalvány: küldhető legmagasabb összeg: 1000 K, 5 fokozattal (20, 100, 300, 600 és 1000 K); a díj: 10, 20, 40, 60 és 100 f.

Csomag: súlymaximum 50 kg; díjmegállapítás a súly és távolság alapján; első súlyfokozat 5 kg, azonfelül kg-ként emelkedő díjak; távolsági fokozatok száma 6 (u. m.: 75, 150, 375, 750, 1125 és ezenfelüli km.). Megjegyzem, hogy 5 kg-ig csak az első fokozatra volt külön díj,

a többi fokozatra a díj egységes volt. Kiemelem továbbá, hogy a belföld, Ausztria és Németország postaterülete egységes távolsági fokozatokra volt felosztva, egységes díjakkal. A kézbesítési díj egységesen volt megállapítva és azt a címzett fizette.

Értéklevél (ezidőben pénzeslevél elnevezéssel): a díjat nem a levél, hanem a csomagdíjszabás elvei alapján állapították meg, tehát a távolsági fokozat itt is szerepet játszott. Értékdobozt belföldi forgalomban nem lehetett szállítani.

A háború kitörésekor egyetlen egy változás lépett életbe ezeken a díjakon, illetve elveken, t. i. politikai okokból 1914 október 4-től kezdve a politikai hírlapok díjmentes postai szállításra nyertek jogot.

A katonai és hadifogolylevelezés díjmentessége, amely szintén rendkívüli súllyal nehezedett a postára, nem volt új intézkedés, hanem csak a régi portómentességi szabályok egyik, addig csak papíron meglevő pontjának gyakorlati alkalmazása.

A háború által előidézett általános drágulást azonban a posta sem tudta díjemelés nélkül soká elviselni és 1916 október 1-én általános új díjszabást léptetett életbe. Ez a díjszabás a német és osztrák igazgatásokkal történt megállapodások kihatásaképpen néhány nagy horderejű, mondhatni évtizedek óta fennálló alapelvet változtatott meg.

A levél súlyának maximálását eltörölték és díját, úgy mint a nemzetközi forgalomban, 20 g-os súlyfokozatokban állapították meg.

A levelezőlapnál különbséget tettek a kincstár által és a magánipar által kiadott küldemények között és pedig az utóbbiak hátrányára, mert a kincstár által kiadott levelezőlap az úrlappal együtt olcsóbb lett, mint a magánipar által előállított levelezőlapokat terhelő postadíj.

A nyomtatványok súlymaximumát szintén a nemzetközi szabályoknak megfelelően 2000 g-ra emelik fel és 50 g-os súlyfokozatokban állapítják meg a díját. Életbelép a sürgős nyomtatvány, amelyet külön „Sürgős“ felíratú postabélyeggel leróvándó pótdíj ellenében szállít a posta.

Ekkor lép életbe az üzletipapír néven eddig csak a nemzetközi viszonylatban ismert küldeményfaj.

Az áruminta változatlan súlymaximummal, de szintén 50 g-kint emelkedő díj alá kerül.

A pénzeslevél új nevet kap: értéklevél névvel szerepel ezután — egyelőre legalább hivatalosan — a postai forgalomban; díját pedig az ugyanolyan súlyú ajánlott levél díja és a 300 K-kint megállapítandó értékdíj alapulvétele mellett kellett megállapítani. A régi „kocsipostához“ tartozó pénzeslevélből így lett a levélpostához sorolt „értéklevél“. Megemlítem még, hogy a feladáskor kellett leróni az értéklevél kézbesítési, illetőleg értesítési díját is.

A csomagok súlymaximumát 20 kg-ra szállítják le, díját pedig a belföldön — külön választva az Ausztriába és Németországba szóló csomagoktól — egységesen, azaz a távolsági fokra való tekintet nélkül állapítják meg 5, 10, 15 és 20 kg. súlyfokozatokkal. A házhozkézbesítés díját már a feladáskor kellett külön összegben leróni.

Az utalványoknál is megváltozik a díjszabás alapja: 10 K-ig a díj

egységes, de az ezenfelüli összeg után a 10 K-ig érvényes díjnak alapdíjként való számítása mellett 50 K-kint emelkedő fokozatos díjat kell leróni.

A következő díjszabás 1918 június 15-én lépett életbe. A kormány ekkor már — nyilván a nehéz politikai viszonyokra való tekintettel — el akarta kerülni egy új általános díjszabás kiadását és ezért a díjak ideiglenes jellegének hangsúlyozása mellett, az 1916-os díjszabás tételein felül szedendő háborús pótdíjak címén léptette életbe a díj-emelést. Alapelvei a következők voltak:

Levél: az 1916-os díj, hozzáadva súlyra való tekintet nélkül 5 fillér háborús pótdíjat.

Levelezőlap: 2 fillér pótdíj, de csak a kincstár által kiadott levelezőlapokra; ennek folytán eltűnik a kincstári- és magánlevelezőlapok között 1916 óta fennállott díjkülönbözet. Mindkettőnek díja 10 f. lesz.

Nyomtatvány: 2, illetve 5 fillér pótdíj, aszerint, hogy a nyomtatvány súlya 50 g-on aluli vagy azt meghaladja.

Áruminta: 50 g-ig 5 fillér pótdíj, ezenfelül nincs pótdíj.

Utalvány: összegre való tekintet nélkül darabonként 5 fillér pótdíj.

Csomag és értéklevél: tekintet nélkül a súlyfokozatra és értékre 20, illetőleg 10 fillér pótdíj.

Amint láttuk, ez a díjemelés nem volt arányos és ez különösen az utalványoknál, csomagoknál és értékleveleknél volt méltánytalan.

Ez a díjszabás volt érvényben a háború végéig és sem a Károlyi-kormány, sem a kommunizmus — érthető okokból — nem mert a díj-emelés hálátlan feladatára vállalkozni. Csak a román megszállás megszünte után, 1919. év végén nyulhatott a postaigazgatás a díjváltoztatáshoz, illetőleg a díjaknak a pénzünk értékromlásával való csekély-mérvű aránybahozatalához.

Az új díjszabás 1920 január 1-én lépett életbe a következő alapelvekkel: Minthogy 1916 óta — mondja a miniszteri rendelet indoklása — a pénzünk értéke kb. a negyedére csökkent, az 1916-os díjakat általában a négyszeresükre emelték és egyidejűleg eltörölték az 1918-as háborús pótdíjat. 1916-ban azonban pénzünk értéke már messzejárt az aranyértéktől, természetes tehát, hogy az új díjszabás tételei sem feleltek meg a békebeli díjaknak. E díjszabás ejti el takarékosági okokból a helyi levél mérsékelt díját. Hasonlóképpen megszűnt a kártyaalakú, 10 g súlyig terjedő nyomtatványok kedvezményes díja, nemkülönben a sürgős nyomtatvány is. A politikai hírlapok díjmentességét megszüntették, de részükre a rendes hírlapdíjból 50 százalékos díjkedvezményt engedélyeztek. A postautalványok díját egységesítették; az eddigi alap- és fokozatos-díj helyett egységes díjat, u. m. 100 K-kint 40 fillért állapítottak meg. Ekkor lép életbe szociális szempontokból az élelmiszert tartalmazó csomagokra megállapított kedvezményes díj. Az értéklevél díjánál meghatározzák a beszedendő legkisebb összdíjat.

E díjszabás nem soká maradt érvényben, mert pénzünk további gyors értékcsökkenése már 1920 első felének végén újabb díjemelésre késztette a postát. Az új díjszabás 1920 június 1-én lépett hatályba. Ez a díjemelés is lineális, azaz az összes díjakat százalékos arányban emelték. Bizonyos eltérés azonban látható, pl. a levél díja a békebeli-

A magyar posta belföldi díjszabásának története 1914—1928.

nek 10-szeresére (20 g-ig 1 K), míg a levelezőlap 12-szeresére (60 fillér) emelkedett; a nyomtatványoknál viszont ez az emelkedés a hétszerest sem éri el (50 g-ig 20 fillér).

Ez a díjszabás már több mint egy évig volt érvényben.

Az 1921. év történetében először a július 1-vel életbeléptetett és sok visszatetszést szült intézkedést, az u. n. „beruházási járulékot” kell megemlítenem, amely a postai díjak általános tízszázalékos emelését jelentette és azért volt sok bajnak kútforrása, mert azt mint felárat, nyugtázás nélkül szedték be az eladott bélyegek, illetőleg a közönség által lerótt díjak után. Ugyanezen a napon részleges díjemelés is lépett életbe és pedig az utalványnál és a csomagnál. Ez utóbbi küldeményfajnál továbbá — a madridi csomagszerződés előfutárjaként — megjelenik egy új súlyfokozat: az 1 kg-os csomag. Ugyanakkor változott meg a csomag házhozkézbesítési díj eddigi rendszere is, amelyet egész új alapokra fektettek: a díj különbözik a küldemény súlya és aszerint, hogy az Budapestre szól vagy vidékre. Ezek az elvek még ma is érvényben vannak.

Megemlítem továbbá, hogy ugyanezen év június 1-vel lépett életbe a portómentességet megszüntető törvény és ennek nyomán megszületett az u. n. „hivatalos levél” nevű új küldeményfaj.

1922 január 1-vel léptek hatályba a madridi postaszerződés és mellékegyezményei. Ezt az alkalmat a posta természetesen felhasználta a díjszabásnak a már ismét erősen lecsúszott koronához való arányosítására is. Az új díjszabás életbeléptetésével egyidejűleg azonban megszüntették — a személyzet és a közönség nagy örömeire és megnyugvására — a beruházási járulék szedését.

Az új díjszabás elvei a következők voltak: a leveleknél újból díjmérséklésben részesült a helyi levélforgalom. A levelezőlap díjánál érvényesül a madridi szerződés hatása, amely ugyanis a levelezőlap díját — aranyban és pedig a levélhez viszonyítva is, — jelentékenyen felemelte. A belföldi és külföldi díjszabásnak összhangba hozatala tehát a belföldi levelezőlapnál is a szorzószám erősebb emelését kívánta. Így a levél díját a békebelinek 20-szorosára, míg a levelezőlap díját 30-szorosára emelték. Sőt e díjon felül ekkor lépett életbe az a mai napig is fennálló rendszer, hogy a posta a kincstári levelezőlapok után a benyomott bérmentesítési díjon felül az előállításért külön díjat igényel. Míg tehát az 1916-ban életbeléptetett díjszabás szerint a kincstári levelezőlap díja olcsóbb volt, mint a magánipar által előállított levelezőlap bérmentesítési díja, ezentúl a kincstári levelezőlapokért a posta a rendes díjon felül különdíjat szed a levelezőlap előállítási költsége fejében, ami mindenesetre logikusabb, mint az 1916-os rendszer. A madridi kongresszus hatása látszik meg az árumintán is, amelynek súlyhatárát ekkor emelik fel 500 g-ra. Mint új levélpostai küldeményfaj jelentkezik e díjszabásban — szintén madridi hatásra — a „vakok használatára szolgáló dombornyomású nyomtatvány”. A többi küldeményfajnál (értéklevél, utalvány, csomag) a díjemelésen kívül nincs elvi változás.

Ez a díjszabás is majdnem egy évig volt érvényben, mert az 1922. év folyamán még csak egy díjváltozás volt: november 1-én. Ez a díjszabás a lineális emelésen kívül visszaállította a nyomtatványokra a

10 g-os súlyfokozatot azzal, hogy az ezentúl nemcsak a kártyaalakú, hanem bármely nyomtatványküldeményre vonatkozik. Elvi változás még az, hogy a levelezőlapok a helyiforgalomban díjmérséklést nyernek. Megjelenik továbbá a „tankönyv” nevű új küldeményfaj, amelyre általában a viszontelárusítóknak küldött hírlapkötegek díjszabása nyer alkalmazást.

Az 1923. évvel ahhoz a szomorú korszakhoz értünk, amikor alig jelent meg egy díjemelési rendelet, már kezdték csinálni az új díjszabáshoz a számításokat. Azok, akik e korszakban a vezérigazgatóság 4. ügyosztályában részesei vagy legalább szemlélői voltak ennek a lázas munkának, sokszor jutottak arra a gondolatra, hogy a háború alatt a katonai főparancsnokságoknál lehetett olyan idegölő munka, mint amilyent ez az ügyosztály végzett. Már február 1-én megjelenik a csomagdíjak újabb emelése. Általános díjemelés sem várat soká magára. Az 1923 április 16-án megjelent új díjszabás, amely a korábbi díjszabás elveit nagyjából változatlanul hagyta, általában csak lineális díjmelést állapított meg. Ujítást jelent az, hogy a csomagoknál ismét életbeléptetik a méltányosabb, távolsági fokozatok szerint emelkedő díjat és rendszeresítik a közúti pótdíjat. A P. R. T. 27. száma hozta ezt a díjszabást és már a 48. szám változatlan elvi alapon, de újabb díjmelést közöl, amely július 1-én lépett életbe. Az év folyamán még kétszer, ú. m. augusztus 16-án, majd október 1-én lépnek életbe szintén változatlan elvek mellett általános díjemelések. De ez utóbbi is csak három hónapig volt érvényben, mert a P. R. T. ugyanezen évi 89. száma már közölte az új, 1924 január 1-vel életbelépő díjszabást, amely hasonlóan a közvetlen megelőzőkhöz az alapelvek változatlanul hagyása mellett csak lineális díjmelést jelentett.

A korona zuhant tovább és a posta iparkodott követni az iramot. 1924 február 21-iki érvénnyel jelenik meg az új általános díjszabás a távolsági levél 1000 K-ás díjával! Már április 11-vel 1500 K-ra emeli az új díjszabás ezt a díjat; majd pedig június 1-vel 1800 K-ban állapítják meg a boldog béke 10 filléres levéldíját. Mindeme díjszabások természetesen csak általános, lineális díjemelések voltak; ugyanaz, amit minden kereskedő elvégzett e korban esténként zárás után, amikor árúinak jelzőcélduláit a zürichi jegyzés alapján átírta. Magától értetődően az állami igazgatás nem tudta az áralakulást olyan gyorsan követni, mint a fürge kereskedő. Még rosszabb volt egyébként e tekintetben Németország helyzete, ahol a közjogi partikulárizmus egyik különös kihatásaképpen a postai díjakat csak törvényhozás útján lehetett megváltoztatni. Nálunk szerencsére e jog a minisztériális hatáskörbe tartozott.

1924 júniusával a korona elérte sülyedésének mélypontját. A súlyos és véres gazdasági ütközetnek vége volt. Seregszemlét kellett tartani. A pénzügyi kormány elérkezettnek látta az időt arra, hogy pénzünk stabilizálására megtegye az előkészületeket. A posta is a részleges nyugalmi helyzet beálltával nekilátott a díjszabás düledező épületének helyreállításához. Indexszámok, idegen államok belföldi díjszabásának tanulmányozása, önköltségszámítások megkísérlése stb. alapján újból átdolgozzák a díjszabást, amely 1925 január 1-én

lépett életbe. Ez hozta meg a 2000 K-ás levéldíjat, amely 16 pengőfillér alakjában ma is változatlanul fennáll. A levelezőlap díját változatlanul hagyják, viszont az üzletszerzésre szolgáló küldeményeknél: a nyomtatványoknál, árumintáknál és üzleti papiroknál 50 g-kint 500 K-ról 400 K-ra mérséklék a díjat. Részleges — a nagyobb súlyfokozatokat érintő — díjemelések lépés ellenben életbe a csomagoknál.

A díjtételek 1925. év folyamán még mindig nem jutnak nyugvópontra. *Június 1-én* a csomagok súlydíját emelik fel; *október 1-én* pedig ismét új általános díjszabás lép életbe, amely a díjszabás újjáépítésének munkáját folytatja. A levél és levelezőlap díja változatlan marad, ellenben újból mérséklék a nyomtatvány díját, amely eddig pl. 100 g-nál 800 K volt, most pedig 700 K lesz. Díjmérséklés volt továbbá az utalványoknál is az első fokozatot kivéve. Ez a díjszabás engedi meg először az értékdobozforgalmat a belföldön is.

Az 1926. év hozta meg az országnak a pengőt és a postának a pengődíjszabást. Bár a pengőben való általánosan kötelező számítás csak 1927 január 1-én lépett életbe, a pénzügyminiszter kérelmére a posta már 1926 *április 1-vel* kettős díjszabást, ú. m. papírkoronában és pengőben kiszámított díjakat tesz közzé és egyidejűleg új, pengőfillér értékű bélyegeket ad ki, hogy a közönség hozzászokjék a pengőben való számíthatóhoz. A 2000 K-ás, azaz a 20 g súlyú távolsági levélre érvényes postabélyeg helyett megjelenik tehát a 16 filléres bélyeg. A díjszabás azonban néhány, kerek számban át nem számítható díjtételt még csak koronában ad (nyomtatvány, áruminta). Néhány elvi jelentőségű változást is hoz az új díjszabás. A levélnél megszűnik a 2 kg. maximális súly; helyette életbelép a békebeli 500 g-os maximum. Hasonlóképpen megszűnik az 50 grammonként emelkedő díjtáblázat, visszatérünk az egyszerűbb békebeli rendszerre, de a békebeli három súlyfokozat közé a közgazdasági érdekeltségek kívánságára egy negyediket iktatnak, a 40 g-osat, ami a postára a békebeli állapotokhoz képest mindenestre terhet jelentett. A levelezőlapoknál is díjmérséklést kénytelen a posta adni, mert a 600 K-ás helyi levelezőlap díja nem fejezhető ki kerekfillérben, viszont ennek a küldeménynek a díját mégis fillérben is ki akarták fejezni. Így a régi 600 K helyett 500 K = 4 fillér lett a díja. Az utalványnál a posta megvalósította régi célját: a díjakat jelentősen, több mint 50 százalékkal leszállította, így pl. 15 millió K. után addig 62.000 K-t, az új díjszabás szerint ellenben csak 25.000 K = 2 P-t kellett leróni. A legkisebb utalványösszegeknél a díjsökkenés abban állott, hogy a legkisebb díjjal utalványozható összeget 300.000 K-ról 500.000 K = 40 pengőre emelik.

1927 *január 1-vel* lépett életbe az általánosan kötelező pengőszámítás és vele egyidejűleg a posta teljesen pengő értékben kifejezett új díjszabása. A függő kérdéseket akként oldották meg, hogy a nyomtatványoknál 10 g-ig a díjat felfelé, míg a nagyobb súlyú küldeményeknél lefelé kerekítették ki. Ugy a nyomtatványoknál, mint az árumintáknál és az üzleti papiroknál megszűnt továbbá az 50 g-kint emelkedő súlyfokozat: helyébe a nyomtatványoknál 7, az árumintáknál és üzleti papiroknál pedig 4 súlyfokozatot rendszeresít-

tettek. A politikai hírlapoknak eddigi 50 százalékos díjkedvezményét megszüntették, a díjat azonban rendkívül mérsékelten állapították meg: 100 g-ig 1.5 fillér. Az utalványnál megszűnt az eddigi 1,000.000 K = 80 pengőnkint emelkedő fokozat és a békének körülbelül megfelelően 5 fokozat lépett életbe. A csomagdíjszabás eltüntette a háború utáni korszak „élelmiszer-csomagjait” és a csomagok díját kikerekítette. A csomag díja azonban elmarad a békedíjaktól, mert a vasút és a magánzállítási vállalatok versenyé miatt a posta nem állapíthatta meg e díjakat a többi díjjal összehangban.

(Folytatjuk.)

A német posta háború utáni reorganizálása.

Irta: Dr. BIRÓ PAL m. kir. postatitkár.

Az Unter den Linden ősi egyetemének auditoriumában a berlini Wissenschaftliche Akademie 1928 október 8-án nyitotta meg a X. posta és táviró tudományos hetet. Az előadáson Németországból körülbelül 400 postatisztviselő, a különböző ipari és kereskedelmi érdekeltségek számos képviselője és a külföldi postaigazgatások által kiküldött 19 közigazgatási tisztviselő vett részt.

A Wissenschaftliche Akademie a posta és táviró tudományos héttel egyidejűleg német vasúti tudományos hetet is rendez, úgy hogy az előadásokra megjelent köz- és magángazdasági szakelőköléségek, bírák, tanárok, a nagytőke képviselői s a meghívott külföldiek, szóval a nagy nyilvánosság is tudomást szerezhet az állam két legnagyobb üzemi vállalatának állapotáról, szervezeti változásairól, fejlődéséről s újabb programjáról.

Az előadások kezdetben szerény keretei már annyira kitágultak, hogy ezek ma a szakképzésnek egyik igen fontos tényezőjévé váltak s egyrészt arra szolgálnak, hogy a személyes érintkezés által a vezetőség és a személyzet között szorosabb kapcsolat létesüljön, a személyzetben a vezetőséggel szemben bizalmat keltsen, a személyzetet hivatásának fontosságáról: a Berufstreue-ról felvilágosítsa, másrészt a személyzetet függő tisztázatlan kérdésekről tájékoztassa, az egész üzem- és üzletmenetről általános képet nyújtson s a technika újabb vívmányának alkalmazásáról, illetőleg ezirányú terveiről a tisztviselőket tájékoztassa.

A tíz előadás-sorozaton összesen 3500 német s körülbelül 100 külföldi hallgató jelent meg, melyeken értékes tudású és tapasztalatú pénzügyi és gazdasági szakemberek, tudósok, volt miniszterek s egyéb magasrangú állami funkcionáriusok tudásuk javát nyújtották.

A X. Wissenschaftliche Woche előadás-sorozatának programja oly gazdag volt, hogy a 20 órás előadás és 30 órás „Führung” ideje alatt hallottak és látottak részletes ismertetésébe helyszűke miatt nem bocsátkozhatom, azokból tehát csak a legérdekesebb és reánk

nézve a legértékesebb előadásokon felvetett adatokat fogom kiragadni s nagyobb vonásokban kívánok képet nyújtani arról, hogy a német posta a személyzet szolgálati szabályzatának új alapon való átdolgozásában, üzemének átszervezésében és technikai berendezéseinek a változott gazdasági és pénzügyi viszonyok s a rohamosan fejlődő technikai vívmányok alapján való át- és újjáépítésében mily hihetetlen eredményekkel dicsekedhet.

A négy évig tartó háború alatt a német állam elzárva a világtól, csakis saját gazdasági erejére támaszkodhatott és amikor 1918-ban az összeomlás bekövetkezett, a hosszas háború erőfeszítéséből pénzügyileg s gazdaságilag teljesen kimerült német állam a győztesek kényének volt kiszolgáltatva s a versaillesi békediktátum alatt a legendás német energia is megroppant. Gyarmatainak elszakítása, tengeri kereskedelmi flottájának elkobzása, értékes területeinek elfoglalása létében sújtotta Németországot és a gazdaságilag legértékesebb termelő vidékeinek megszállásával a győzők Németország talpraállítása elé oly gátakat emeltek, mely a német birodalom történetében példátlan volt s amikor 1923-ban a teljes pénzügyi összeomlás is bekövetkezett, Németország gazdaságilag oly mélyre süllyedt, hogy a volt ellenséges állambeli munkanélküliek segélyükből a német városokban valósággal dözsöltek.

Ebből a rettenetes letörtségből s bukásból akart a német nemzet feltámadni s a Wissenschaftliche Wochet követő tanulmányi körutazásunk alatt alkalmunk volt meggyőződni arról, hogy a német nemzet a háborút követő súlyos megpróbáltatások idején bár államformát változtatott, nem vesztette el önmagát. Faji szeretete, hihetetlen nemzeti öntudata, akaratereje s szervező képessége bámulatos gyorsan takarította el a romokat s az elmúlt 10 év alatt minden energiáját csak arra fordította, hogy létének megingott alapját ismét megszilárdítsa.

Az országnak a háborút követő rettenetes politikai és gazdasági helyzetében a német posta magára hagyva kereste a nyomorúságból kivezető utat s 1924-ben — valutája stabilizálása után — programot dolgozott ki, mellyel a régi német posta helyébe új német postát akart felépíteni.

Bámulatot érdemel s valósággal csodálatos, hogy a pénzügyi és gazdasági összeomlás legmélyén a német leleményesség és üzleti szellem, az előrelátás és akarat, az inflációs papirosokból mily palotákat épített s pénzének stabilizálása után ma — rövid négy év alatt — a posta fejlődésének oly fokát érte el, hogy bár hihetetlenül hangzik, a német posta ma a háborút követő tíz év múlva a német birodalom leghatalmasabb bankárja.

A német posta újjászervezésének feladatát hat főcsoportra osztotta, mivel a feladat nagysága, továbbá a posta óriási kiterjedtségének következtében különböző érdekek miatt az csak így volt reorganizálható. Újjá kellett építeni 1. az igazgatást, 2. a közlekedési berendezéseket, 3. a forgalmat, 4. az üzemet, 5. a személyzet ügyeit és végül 6. rendezni kellett a posta pénzügeit.

Az igazgatás újjáépítésénél ismét három fontos feladatot kellett megoldaniok és pedig az egész Németországra kiterjedő postaegység-

get, a megfelelő decentralizálást és végül a kereskedő gazdasági szellemében, de a nyereszkeség nélküli tisztességes üzleti állapot.

Az egységesség megvalósítása csak fokozatosan történhetett, mivel az ország egymástól távol eső különböző részeiben a helyi érdekek és szokások rendkívül eltérnek egymástól, úgy hogy helyenkint még ma sem sikerült a postaegység abszolút megvalósítása, bár a német birodalmi postaminisztérium ennek programmszerű megvalósításán állandóan dolgozik. A fontosabb igazgatási, forgalmi, gazdasági, pénzügyi és személyzeti kérdésekben sikerült is már az egységsítés nagyjában való megvalósítása.

A decentralizálást a kitűzött terv alapján azonban teljes egészében végrehajtották. A kereskedelmi, ipari és gazdasági élet a Németországban most sokat hangoztatott kereskedő-gazdasági szempontok praktikus érvényesülését a postától is megkövetelte, ami csakis a helyi viszonyokhoz való alkalmazkodás révén volt megvalósítható. Körutazásunk alatt gyakran volt módomban meggyőződni arról, hogy a német postaminisztérium mily kitűnő kereskedő s mily súlyt helyez arra, hogy a posta a helyi gazdasági és társadalmi berendezésekhez és igényekhez alkalmazkodjék. Természetesen ezt a rendszert csakis a német postának 1924-ben keletkezett gazdasági önállóságával, saját vagyongazdálkodásával lehetett megvalósítani, mert a német postaigazgatás pénzügyi politikáját a felelősség teljes tudatával alátámasztotta.

A forgalmi berendezések újjáépítése talán a legnehezebb és legtöbb munkát igénylő feladat volt. A forgalmi berendezések egy részét a háború céljaira felhasználták, másik része tönkrement, újabbak beszerzését a minimumra csökkentették. Emellett ezek is silányabb anyagból készültek s az összeomlást követő időkben újabb forgalmi berendezések beszerzése sokáig lehetetlen is volt. Ez a krízis 1924-ig tartott.

(Folytatjuk.)

A helyi távbeszélő központok fejlődése és mechanizálása.

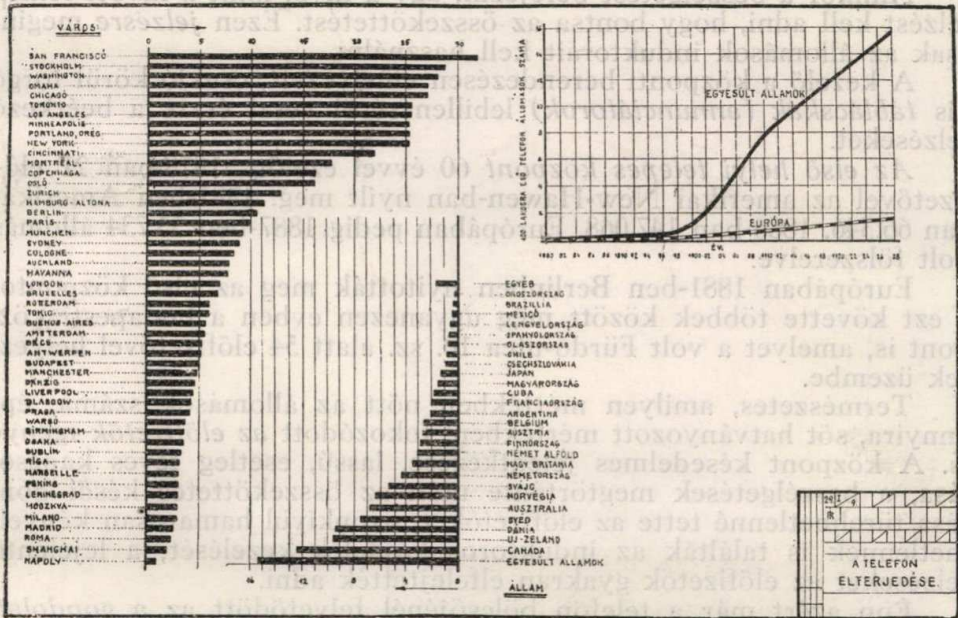
Irta: FODOR GUSZTAV okl. gépészmérnök. m. kir. postamérnök.

I. A távbeszélő fejlődése.

A tudomány, művelődés és a kereskedelem az utolsó félszázad alatt rohamos fejlődésen ment keresztül, — ami jelentékeny mértékben a közlekedési és hírközlési eszközök szinte szemfényvesztően gyors tökéletesedésének következménye. — Különösen a *telefon* volt az az eszköz, amely a nagyobb távolságban élő egyének gondolatainak egymás között való közvetítését tette lehetővé, amely nemcsak gyökeresen átalakította az egész társadalmi életet és tökéletesítette a közbiztonságot, hanem ugyanakkor a civilizált ember üzleti és társadalmi életének nélkülözhetetlen, soknak pedig kimondottan létfenntartási tényezőjévé vált. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az 1. ábra jobboldali képe, amely a 100 lakosra eső telefonállomások számának

növekedését tünteti fel, külön az Amerikai Egyesült-Államokra és külön Európára. Ha figyelembe vesszük azt, hogy az össznépeség mintegy 35 százaléka 20 éven aluliakból áll és 15 százaléka férjezett nő, úgy azt mondhatjuk, hogy Amerikában minden harmadik, önálló keresettel bíró emberre esik egy telefon-állomás.

Ahol az ország és az egyén is kedvező gazdasági helyzetben van és ezzel együtt a kereskedelem is nagyobb méreteket tud felvenni, ott a legjelentéktelebb kiskereskedő vagy gazda sem tudna élni telefon nélkül. Az I. táblázatunk tehát nemcsak egyes országok, illetőleg államok *100 lakosra eső telefonjainak számát* mutatja, hanem azok civilizációjának és gazdagságának mértékét is. Ugyanezt a képet tárja



I. ábra. 100 lakosra eső telefon-állomások száma városok és államok szerint.

elénk az I. ábra baloldali képe nemcsak az országok, hanem a nagyobb városokra nézve is.

A telefonok nagy arányokban való elterjedését nemcsak a szükséglet hozta magával, hanem az a körülmény is, hogy a gondolatkövetítésnek a legtokéletesebb eszközévé tudták kifejleszteni, mert hiszen vele idővesztés nélkül, élöszóval, nagy távolságokat tudunk át-hidalni.

Már 1876-ban, amikor Graham Bell feltalálta a telefont, rögtön megnyilvánult a szükségszerű kereslet, máris jelentkeztek kiváltságos „előfizető párok“, kiknek egyszerre „sürgös“ volt a telefon.

Amint a telefonok száma nőtt (1877-ben kb. 1300 állomás), azonnal szükségessé vált az összes vonalakat a központba bevezetni. Ez a szükséglet hozta létre a helyi telepes manuális központokat, amelyeket a kisebb vidéki hálózatokban még ma is használnak.

Ezeknél a telefonoknál a beszélgetéshez szükséges áramot az álló-

mások helyén és a központban is felállított u. n. *helyi telepek* adják. A központban alkalmazott kezelőnek a hívófél az állomáson alkalmazott *induktor* segítségével ad jelzést arra, hogy másik előfizetővel óhajt beszélni. A kezelő jelentkezésére a hívófél eleinte a hívott nevét mondta be; később, mikor már emelkedett az előfizetők száma, a vonalaknak *kapcsolási számokat* kellett adni. A hívott szám bemondására a kezelő kiválasztja a hívott vezetékét és ezen keresztül saját induktorával csenget a hívott állomására. Amikor a hívott a kezelőnek jelentkezik, a kezelő a hívó és a hívott vezetékét *zsinóros dugaszokkal* összekapcsolja. A kapcsolat megtörténte után a hívófél beszélgethet a hívottal.

Amikor a beszélgetést befejezik, úgy a hívó, mint a hívott félnek jelzést kell adni, hogy bontsa az összeköttetést. Ezen *jelzésre* megint csak az állomások induktorait kell használni.

A kezelő a központi berendezésen elhelyezett, csukló körül forgó kis *táblácskák* (*annunciátorok*) lebillenéséről veszi észre a beérkező jelzéseket.

Az *első helyi telepes központ* 60 évvel ezelőtt, 1878-ban 21 előfizetővel az amerikai New-Hawen-ban nyílt meg. 1881-ben Amerikában 66.346, 1886-ban 147.068, Európában pedig 1887-ben 55.734 állomás volt fölszerelve.

Európában 1881-ben Berlinben nyitották meg az első központot s ezt követte többek között még ugyanezen évben a budapesti központ is, amelyet a volt Fürdő-utca 10. sz. alatt 54 előfizetővel helyeztek üzembe.

Természetes, amilyen mértékben nőtt az állomások száma, éppannyira, sőt hatványozott mértékben, fokozódott az *előfizetők igénye* is. A központ késedelmes jelentkezése, lassú, esetleg téves kapcsolása, a beszélgetések megtörténte után az összeköttetés késői bontása türelmetlenné tette az előfizetőket; azonkívül hamarosan kényelmetlennek is találták az induktoros készülék kezelését; a lejelentő jelzéseket az előfizetők gyakran elfelejtették adni.

Épp azért már a telefon bölcsőjénél felvetődött az a *gondolat*, hogy a manuális központi kezelést kiküszöböljék és a *hívott fél vezetékét* a hívófél által irányított és a központban elhelyezett gépekkel tisztán mechanikai úton, azaz *automatikusan kapcsoltság* és ugyancsak a felektől függjön az is, hogy mikor bontsák el mechanikus módon a fennálló kapcsolást a központ gépei.

Már 1879-ben beadta Washingtonban az erre vonatkozó szabadalmát Th. E. Conolly, szabadalma azonban gyakorlati eredményt nem tudott elérni.

Csak 1894-ben, 4 évi szakadatlan munka után (szabadalom: 1891. III. 10.447,918. U. S.) sikerült felállítani az *első, tisztán gépekkel kapcsoló*, u. n. *automatikus központot* Almon B. Strowgernek, La Porteban (USA-Indiana) és pedig 100 előfizető részére. Ez tökéletlenségei mellett is alkalmas volt arra, hogy kapcsolásokat végezzen. Azonban a külső hálózat létesítési költségeit tulságosan megnövelte, amennyiben az előfizető és központ között egy állomás részére 5 huzalt használt kettő helyett. Elsősorban tehát ezen a hátrányon kellett segíteni.

A jelentkező új előfizetők tömege miatt azonban nem lehetett

várni az automatikus központok tökéletesítésével. Egymásután újabb és újabb központokat kellett üzembehelyezni és az ezekbe fektetett tőkét természetesen a vállalatok ki is akarták használni. A fejlődést nem kis mértékben fokozta az is, hogy a telefonok magántársaságok tulajdonában voltak, amelyek még reklám útján is igyekeztek a telefont saját gazdasági előnyükre kihasználni. Ezen egyébként egészséges kereskedelmi versenyben a vezetőszerpet az *American Bell Telephone Company* vitte, amellyel szemben a többi kisebb vállalat — az independant-ek, — köztük az automatikus központok létesítésére 1891-ben megalakult „*Strowger Automatic Exchange*” is, nem tudott hirtelen eredményt elérni. Ezért az utóbbi társaság üzleti szempontból szabadabb helyet keresett és már 1898-ban a tengeren-áti forgalom egyik legelső európai állomásán, *Amsterdamban* állított fel egy 400-as automatikus központot, amelyhez az előfizetői állomásokat már három vezetékkel kötötték be.

Ezzel szemben a Bell Company amellett, hogy egymásután újabb és újabb helyitelepes központokat épített, inkább ez utóbbiaknak azon hiányaira keresett megoldást, amelyek a nagy városokban jelentkeztek és *megépítette a közöstelepű* (Common Battery), vagy ahogy ma röviden nevezzük, *a CB manuális központokat*.

A helyitelepes berendezések használata és kezelése kényelmetlen úgy az előfizető, mint a központi kezelő szempontjából. A berendezések nagysága korlátozza a központ befogadóképességét. A nagy állomásszámú városokban az előfizetőknél elhelyezett telepek gondozásával felmerülő személyzeti és dologi, valamint a kezelőszemélyzetre eső nagyobb kiadások tetemes költségeket okoznának a vállalatoknak, úgy, hogy ilyen városokban célszerűbbnek mutatkozik az előfizetői készülékeket a központban felállított *közös áramforrásból* (CB) táplálni árammal.

Az ezen elven felépített CB központokra kapcsolt előfizetői készülékekről elmarad az induktor és a készülékeket úgy alakítják, hogy a hívónak a munkája csak annyiból álljon, hogy füléhez emelje a hallgatóját és így várja be a központi kezelő jelentkezését, aki a kapcsolás eszközlésére, automatikusan működő *jelfogók* útján, lámpajelzést kap.

A kezelő, a hívó bemondására, dugaszos zsinórral kapcsolja a hívott vonalat és billentyű lenyomásával csengeti fel a hívott fél állomását. Automatikusan kap jelzést a kezelő arról, hogy a hívott vonal nem beszél-e mással (tikkelési hang), lámpajelzések mutatják, hogy a csengetés megérkezik-e a hívott állomásra, illetőleg hogy a kapcsolt felek befejezték-e a beszélgetést.

A kapcsolás bontására a hívó vagy hívott félnek újból csak annyi munkája van, hogy visszateszi a hallgatót készülékére.

Amint láthatjuk az előfizető hívását, a számbemondáson kívül, a CB központok már automatikussá tették, *a központi jelzéseket is automatikussá módosították, ellenben a kapcsolás továbbra is manuálisnak maradt.*

A fenti elvek alapján *az első CB manuális központ* 1900-ban Amerikában épült és annyira bevált, hogy egymásután újabb és újabb CB központokat építettek és a nagyobb városok régi helyitelepes köz-

pontjait is CB-re alakították át. Természetes, ez a fejlődési folyamat nem maradt Amerikára elszigetelve, hanem az egész földkerekségen gyorsan tova terjedt s ma már a kisebb városokban is kizárólag CB központokat építenek.

Európában az első CB központ Bécsben nyílt meg. Budapest a fejlődésben itt is lépést tartott a nyugattal, mert már az 1904-ben megnyílt Teréz-központ is CB rendszerrel épült fel.

Napjainkig a CB elven több rendszer fejlődött ki, de ezek közül a legnagyobb mértékben a Western, Siemens és Ericsson rendszerek vannak elterjedve.

A CB manuális központok létesítése közben azonban újabb feladatok merültek fel, különösen a nagy városi hálózatokban. A CB manuális központok befogadóképessége maximum 15.000 előfizető. Ennél többet azért nem célszerű bekapcsolni egy központba, mert a kezelő a kapcsolásokat nem tudja ülőhelyzetben elvégezni, ami viszont a kezelés biztonságának és jóságának a rovására megy. Ha tehát az előfizetői vonalak a fenti számot túlhaladják, úgy ugyanazon városban több központot kell építeni és ezen központok között u. n. *átkérő szolgálatot* kell beállítani, melynek feladata a különböző központok területén levő hívó (A) és hívott (B) részére külön, központok közötti hívást és kapcsolást létesíteni.

Az átkérő szolgálatot külön (B) *kezelők* bonyolítják le a részükre felállított átkérő, vagy mint nevezni szokás, *B-munkahelyeken*, — míg azokat a hívásokat, amelyeket a hívófél a saját központjába kötött előfizetővel óhajt lebonyolítani, a saját (A) központbeli kezelő kapcsolja az A-munkahelyeken.

Az A- és B-munkahelyeket a B-központok felé irányuló maximális hívás-számnak megfelelő *átkérő — trunk — vonalakkal* kell összekötni és ezeket úgy kell elosztani, hogy a legforgalmasabb időre megállapított számú B-munkahely mindegyike egyenletesen legyen terhelve, de úgy, hogy a kisebb forgalmú időben csak a tényleg szükséges kezelési személyzet legyen szolgálatban, amely viszont fölösleges munkapazarlás nélkül tudjon gyors kapcsolásokat létesíteni. Ez utóbbi követelmény magával hozza azt, hogy a nap különböző időszakában, a forgalom változásainak megfelelően, különböző számú átkérővonalat tartunk üzemben, amelyek a csökkent forgalmat összevonva, csak bizonyos B-munkahelyre vigyék be.

Mennél több központot kell felállítani, annál több B-munkahelyre, B-kezelőre és átkérő-vonalra van szükség. Újabb központok felállításával csökken az *előfizetői vonalak összhossza*, mivel azokat oly központba kell összegyűjteni, amely a legtöbb állomást remélhető környék középpontjába esik. Az új központ és a régi közötti átkérő vonalak száma a forgalomtól és a csoportosítás megválasztásától függ; pl. nálunk a 32.000-es hálózatban, a József- és Teréz—Lipót között (interurbán-közvetítést is beleszámítva) kb 3.400 átkérőérpár volt használatban mintegy 8.500 km. érpárhosszal. Ha az összes Teréz—Lipót vonalat a József-be kellett volna vezetni, az 46.500 érpárkm. hossz-többletet jelentett volna.

A cél tehát az volna, hogy nagy városokban minél több központ állíttassék fel, vagyis *decentralizálni* kellene a központokat. Azonban

kisebb hálózatok nem létesíthetők gazdaságosan, mert az átkérések miatt szükségessé váló többlet-berendezés és a kezelők szaporítása a gazdasági hatásfokot erősen csökkentené. *A decentralizáció manuális központi rendszer mellett csak nagyobb városokban vihető keresztül.*

Ha megfelelő technikai berendezésekről gondoskodnak is, a *manuális rendszernél a zavartalan és gyors kapcsolás még sincs biztosítva.* A telefonvállalatok vezetősége, bármennyire is jól válogatja ki a kezelőket és oktatja ki őket, azok diszponáltsága, — amely az általános életszínvontól, intelligenciájuktól és jövedelmüktől függ — nagyban befolyásolja a telefonszolgáltatást.

A kifogástalan személyzet és megfelelő technikai berendezések mellett is csak úgy lesz kielégítő a manuális kiszolgálás, ha a vezetőség a *kezelési személyzet felhasználásáról* kellőképpen gondoskodik. A személyzetnek a forgalomhoz idomuló beosztása különös mértékben a *kapcsolási időket* befolyásolja. Amerikában, ahol külön forgalmi mérnökségek figyelik az egyes előfizetők és a központ összeforgalmát s állapítják meg a kezelők beosztását, standard kapcsolási időt tudnak elérni, ami abban nyilvánul, hogy náluk az átlagos kapcsolási idő helyi, illetőleg átkérő szolgálatban:

- a hívás kezdetétől a jelentkezésig 4.3 másodperc,
- a jelentkezéstől a hívott felcsengetéséig helyi hívásnál 17 mp,
- a jelentkezéstől a hívott felcsengetéséig átkérő hívásnál 25 mp,
- a lejelentéstől a bontás megtörténteig 4 mp.

(Folytatjuk.)

A postamesterek, postamesteri alkalmazottak és a postaügynökök adózása.

Irta: Dr. NAGY LAJOS m. kir. postatitkár.

A postamesterek és alkalmazottaik (a kiadók, kisegítők, kézbesítők), valamint a postaügynökök — szolgálati szabályzatuk és a postakincstárral szemben fennálló viszonyuk folytán — nem a kincstári postaszemélyzettel azonos módon adóznak.

Míg a kincstári postaszemélyzet a központi számvevőség útján adózik s járandóságát már az adók levonása után kapja meg, addig a postamestereknek (postaügynököknek) úgy a saját, valamint az alkalmazottaik jövedelmére vonatkozólag adóbevallást kell benyújtaniuk s a tiszta jövedelemnek, illetőleg adóalapnak a megállapítása után az esedékes adóösszegek megfizetéséről maguknak kell gondoskodniuk.

A postamesterek a postaszolgálat ellátásáért időnként változó, ú. n. fenntartási költséget, az ügynökök pedig ú. n. munkajutalékot s ezen felül különböző címen átalányokat kapnak. Ezekből az össze-

gekből kell gazdálkodniok: alkalmazottakat tartaniok, irodai szereket, tüzelőanyagokat beszerezniök stb. Mivel pedig a postamestereknek, postaügynököknek a részükre kiutalt bruttó összegű járandóságokból üzemkiadásaik vannak, természetes, hogy a kiutalt járandóságokból saját személyükre csak az a hányad marad meg, amely az üzemkiadások levonása után azok összegéből fennmarad. Ezt nevezük a postamesterek, postaügynökök saját személyére eső tiszta jövedelmének, amely egyúttal alapja a reájuk kivethető adónak is.

A postamesterek, postaügynökök tiszta jövedelmét — mint munkaadó — a m. kir. posta határozza meg s az adóalapok megállapítása hivatalból történik.

A tiszta jövedelem meghatározásánál nagy körültekintéssel kell eljárunk, mert itt nemcsak az állam, hanem a postamesterek és postaügynökök érdekeire is figyelemmel kell lennünk. Ugy kell tehát munkánkat végezni, hogy tevékenységünk az államra törvényszerű, a postamesterekre, postaügynökökre nézve pedig igazságos és arányos legyen.

A postamesterek tiszta jövedelmének megállapítása céljából tehát a postamestereket elsősorban is bevallásra kell felhívni. A bevallás lehet kimutatásszerű, melynek baloldalán a fenntartási költség és — a szállítási átalányok kivételével — az összes átalányok, mint bruttó-jövedelmek havi összege tüntettetnek fel, jobboldalán pedig felsorolják a fenntartási költségüket s — a szállítási átalányok kivételével — az összes átalányaikat terhelő havi kiadások összegét. Ha a baloldal végösszegéből kivonjuk a jobboldal végösszegét, megkapjuk a postamesterek havi tiszta jövedelmét.

Véleményem szerint az egyöntetűség kedvéért célszerű volna a kiadásokat a következő irányelvek szerint feltüntetni:

I. 1) személyi kiadások címén az I-ső, II-ik stb. kiadónak, hivatali kiegészítőnek adott készpénz és természetbeni díjazás (ellátás) havi összegét;

2) dologi kiadások címén az irodai szerekre, világításra, takarításra, az irodai szerelvények karbantartására és az évi fűtőanyag 12-ed részének beszerzésére fordított kiadások összegét. E kiadások végösszege azonban a fenntartási költségből levont személyi kiadások után fennmaradó összeg 20 százalékánál több nem lehet, mert az eddig szerzett tapasztalatok szerint ennél többet nem vesznek figyelembe.

II. a) a kézbesítési-, faluzó-, tanyai levélhordó átalányból a levélhordó díjazásával és felszerelési tárgyainak gondozásával járó havi kiadást;

b) a kocsiatalányból (kézi- és küldönckocsi átalányból) a kocsi karbantartására fordított havi kiadást;

c) a rakolási átalányból a pályaudvari rakolásra alkalmazott munkaerők díjazásának, illetőleg eltartásának havi költségét;

d) a vonatkísérési átalányból a kísérést teljesítő postai alkalmazott díjazásának, illetőleg eltartásának és a szükséges írószerek s kellékek beszerzésének havi költségeit.

A bevallott személyi kiadásokat nyilatkozatokkal, a dologi kiadásokat pedig számlákkal és nyugtákkal kell igazolni.

Az átalányokat terhelő kiadásokat ugyanily módon kell igazolni. A feltüntetett adatokat az igazgatóságok (vezérigazgatóság 8 ügyosztálya) felülvizsgálják s az esetleg indokolatlanul tartott tisztisegéderők, túlzottan felszámított fűtési költségek stb. ügyében tárgyalást kezdenek.

Természetesen az itt elmondottak csak általános irányelvként s az egyes hivatalok különleges viszonyai vagy az igazgatóságok (vezérigazgatóság 8 ügyosztálya) személyes tapasztalatai és helyismeretei a tiszta jövedelmek megállapításánál szintén érvényre juthatnának.

A P. R. T. 1906. évi 4-ik számában közzétett 488/906. számú rendelet 6-ik pontja a fenntartási költséget terhelő dologi kiadások végösszegét a fenntartási költségnek legfeljebb 15 százalékában jelölte meg. Ez a számítási arány — véleményem szerint — a jelen gazdasági viszonyok között okvetlenül módosításra szorul, mert hiszen itt tényleges kiadások felszámításáról van szó s az akkori viszonyok és árak a maival nem hasonlíthatók össze. Egyébként is megfigyelésem szerint az általam elgondolt 20 százalékos dologi kiadás körülbelül általános volt az utóbbi évek bevallásaiban. A kiadók, hivatali kisegítők természetbeni ellátásának egyenértékét — úgy vélem — havi 80 P-re értékelhetjük, annál is inkább, mivel az országos munkásbiztosító intézet ugyanily érték számmal kalkulál.

A postaügynökök dologi kiadásait legfeljebb a munkajutalék 20 százalékában lehetne elfogadni.

A postamesterek, postaügynökök tiszta jövedelme elsősorban a kereseti és rokkantellátási adó szempontjából nagyjelentőségű.

Az 1922. évi XXIII. tc. alapján életbeléptetett kereseti adótörvény a postamesterek, postaügynökök korábbi IV. és III. osztályú kereseti adójának befizetési módját is megváltoztatta. E törvény alapján a postamesterek, postaügynökök arra utasítottak, hogy fenntartási költségeik, munkajutalékaik után esedékes adóösszegét eleinte közvetlenül községük előjáróságához fizessék be. Később ez a befizetési mód megváltozott, amennyiben az aranykorona alapján utalványozott fenntartási költségeik után megállapított kereseti adójuk papírkorona összegét, a postatakarékpénztárnál nyitvatott 60.155. számú „Belügyminiszter: vármegyei, városi és községi előlegek törlesztése” című számlájára kellett befizetni.

Végre a kereseti adóról szóló 1927. évi 300. P. M. számú Hivatalos Összeállítás végrehajtása tárgyában 1927. évi 30.000. P. M. szám alatt kiadott utasítás a postamesterek adózását nagymértékben tisztázta.

A kereseti adónak két neme van: az általános kereseti adó (ez természeténél fogva a postamesterek régebbi III. osztályú kereseti adójának felel meg) és az alkalmazottak kereseti adója (ez megfelel a postamesterek személyére eső régebbi IV. osztályú kereseti adónak). Ez utóbbi adónemnél a postamester, mint munkavállaló áll a postával szemben, de ugyanitt, mint munkaadó is szerepel a saját alkalmazottaival szemben.

Általános kereseti adó alá tartoznak a postamesterek, postaügynökök az általuk folytatott személyszállítási vállalatra vagy szállítási átalányaikra nézve. (1: H. Ö. I. Cím, I. fej., 2. §., Ut. 1. pontját.)

A kereseti adó alapja általában az adóévet megelőző évben elért tiszta jövedelem. A tiszta jövedelmet a nyers bevételnek, az annak megszerzésére fordított költségek és kiadások levonása után mutató maradványa alkotja. (1 : H. Ö. I. Cím, II. fejj., 12. §-ának 1. és 2. pontját.)

E szerint tehát, miként a multban, a postamestereknek és postaügynököknek ezúttal is számot kell adniok a személyszállításból eredő évi bevételeikről és kiadásaikról, úgyszintén az adóév folyamán élvezett szállítási átalányaikról és az azokat terhelő kiadásaikról. E célból a postavezérgazgatóság (a közvetlenül ellenőrzött hivatalokra nézve a postavezérgazgatóság) évenként legkésőbb február hó végéig kötelesek az alkalmazási hely szerint illetékes m. kir. adóhivataloknak kimutatni a postamestereknek, postaügynököknek (úgyszintén a kincstári hivatalok szerződéses postaszállítóinak) az előző évben kifizetett szállítási átalányokat. (1 : H. Ö. I. Cím, III. fejj., 27. §., 7-ik pontját.) Az adó kivetése és behajtása iránt az illetékes m. kir. adóhivatal intézkedik. Az általános kereseti adó után, a törvényes rendelkezések korlátai között, utadó stb. is kivethető.

Az alkalmazottak kereseti adója alá tartozik az ország területén lakó egyénnek a munkaadójával szemben fennálló szolgálati vagy munkabérvizonyból származó jövedelme. E szempontból közömbös, hogy az adózó közszolgálatban vagy pedig magánszolgálatban áll. (1 : H. Ö. I. Cím, I. fejj., 3. §-ának 1. és Ut. 1. pontját.)

Ezt az adónemet saját szempontunkból két csoportra kell osztanunk. Az elsőbe tartoznak a postamesterek, postaügynökök, mint a m. kir. postának az alkalmazottai; a második csoportba tartoznak a kiadók, hivatali kisegítők stb., mint a postamesterek (postaügynökök) alkalmazottai. Nyilvánvaló tehát, hogy a m. kir. postát, mint munkaadót csak a postamesterek, postaügynökök saját személyére esedékes kereseti adó érdekli, míg a postamesteri, postaügynöki alkalmazottak kereseti adójának minden gondja és felelőssége a postamestereket (postaügynököket) terheli.

E helyen természetesen csakis a m. kir. postát, mint munkaadót, érdeklő kérdésekre terjeszkezhetek ki, de — már a postamesterek, postaügynökök érdekében is — megkísérlem azokat a kötelezettségeket vázolni, amelyek szerint a postamestereket, postaügynököket, mint munkaadókat ebből az adónemből kifolyólag súlyos kötelezettségek terhelik. Segítségükre szeretnék lenni már azért is, mivel ez az adónem a mi viszonyaink között (pl. a postamester munkavállaló a postával, munkaadó a saját alkalmazottaival szemben) könnyen téves felfogásra adhat alkalmat s ez pedig a törvény szigoránál fogva sajnálatos következményeket vonhat maga után.

Elsősorban is leszögezem, hogy az alkalmazottak kereseti adóalapja az adóévben élvezett fizetés, bér, napidíj, lakpénz, korpótlék, működési és bármi más pótlék és jutalom fejében vagy más egyéb címen járó *állandó* természetű illetmény, továbbá a jutalék, részese-dési jutalék, más egyéb, a szolgálati viszonyból, illetőleg hivatásszerű foglalkozásból eredő *változó* természetű járandóság. (1 : H. Ö. I. Cím, II. fejj., 16. §-ának 1. pontját.)

A postamesterekre, postaügynökökre, mint munkavállalókra

vonatkoztatva, ide tartozik, a már említett módon kiszámított tiszta jövedelmük, mint *állandó* természetű illetmény, továbbá a saját személyükre eső üzemi és egyéb jutalék havi összege, mint *változó* természetű illetmény. Az ezek után esedékes kereseti adó lerovása stb. a m. kir. postát, mint munkaadót terhelik.

A postamesteri (postaügynöki) alkalmazottakra (kiadók, hivatali kisegítők stb.-re), mint munkavállalókra vonatkoztatva, ide tartoznak az általuk élvezett teljes összegű (készpénz és természetbeni) havi fizetés, bér stb., mint *állandó* természetű illetmény, továbbá az általuk élvezett üzemi vagy bármi más jutalék stb. összege, mint *változó* természetű illetmény. Az alkalmazottak kereseti adójának lerovása stb. a postamestereket (postaügynököket), mint munkaadókat terhelik.

Ha a szolgálati járandóság, illetőleg munkabér havonként 80 pengőt nem halad meg, akkor úgy a postamesterek, postaügynökök személyére, mint az alkalmazottaik személyére eső állandó és változó tiszta jövedelem kereseti adótól mentes.

Az alkalmazottak kereseti adóját, az adóköteles jövedelemből szavatosság mellett a munkaadó vonja le és szolgáltatja be az illetékes község (város) adópénztárába. (I. H. Ö. I. Cím, III. fejj., 36. §. 1. pontját.)

A törvénynek ez a megállapítása egyformán terheli a m. kir. postát, mint a postamesterek, postaügynökök munkaadóját és a postamestereket, postaügynököket, mint saját alkalmazottaik munkaadóját.

Kétségek eloszlatása végett külön is megemlítem, hogy az alkalmazottak kereseti adója azt a községet (várost) illeti meg, mely község (város) területén az alkalmazott munkahelye van. (I. H. Ö. IV. Cím, 47. §-ának 2-ik pontját.)

Az alkalmazottak kereseti adótételeit a P. R. T. 1927. évi 19-ik számában közzétett 16.644. számú rendelet ismertette.

Az alkalmazottak kereseti adója az illetmény kifizetésekor válik esedékessé s ugyanakkor kell levonni. A levont adót a levonást követő hónapnak 15-ik napjáig kell beszolgáltatni.

Ha a munkaadó a kereseti adót az említett határidőig nem fizeti be, a késedelem minden egész vagy megkezdett hónapjára a késedelmesen befizetett összeg 3 százalékát tartozik pótlék címén fizetni.

Az a munkaadó, ki valótlan adatokat állít be, amelyek az adó megrövidítésére alkalmasak vagy azokból az adó megrövidítésére irányuló szándékkal adatokat kihagy vagy az alkalmazottaktól levont adót nem szolgáltatja be, adócsalást követ el, mit a törvény nemcsak pénzbírsággal, hanem szabadságvesztéssel is büntet.

Összegezve az alkalmazottak kereseti adójáról mondottakat, mindkét érdekelt fél: a m. kir. posta (mint munkaadó) és a postamesterek, postaügynökök (mint munkavállalók és munkaadók) érdekében, az adózás tekintetében oly közös alapot kell keresnünk, amely a m. kir. posta és a postamesterek, postaügynökök alkalmazottai kereseti adójának befizetési módjára nézve a törvény kereteibe beilleszthető, aránylag a legkevesebb technikai munkával jár és amely rendszert vinne a mai helyzetbe.

A m. kir. postának, mint munkaadónak — a törvény értelmében — csupán a postamesterek, postaügynökök személyére eső kereseti adó megállapítása, levonása és beszolgáltatása tekintetében van kötelezettsége. Eszerint az illetményeket számfejtő központi számvevőségnek havonta minden postamester fenntartási költségéből, minden postaügynök munkajutalékából le kellene vonnia a terhükre kimutatott kereseti adó összegét és azokat szolgálati postautalvánnyal el kellene küldenie azoknak a községi (városi) adópénztáraknak, ahol az illetők tényleges szolgálatot teljesítenek. Ezt az eljárást nemcsak az állandó, hanem a változó természetű illetmények után esedékes kereseti adó beszolgáltatásánál is gyakorolni kellene. Ha most figyelembe vesszük a postamesteri hivatalok, a postaügynökségek nagy számát, a központi számvevőségre havonta nemcsak nagy munkát hárítanánk, hanem még igen nagy tömegű nyomtatványt (szolgálati postautalványt) is felhasználnánk a számvevőséggel.

Ehelyett a tömegmunkát jelentő és költséges módszer helyett a szűkebb körben már bevált eljárás általános és kötelező voltát javasolom elrendelni.

Ennek az eljárásnak lényege az, hogy a postamesterek, postaügynökök személyére hivatalból megállapított kereseti adóalapot közöljük a postamesterekkel, postaügynökökkel s egyben felhatalmazzuk őket, hogy az adóalapnak megfelelő összeget a m. kir. posta (igazgatóság) — mint munkaadó nevében és megbízásából — saját községe előljáráságának az előírt időben sajátjából, vagyis a már említett módon kiszámított tiszta jövedelemből, befizethesse. Ezt a postamestereknek az állandó természetű illetményekből származó tiszta jövedelem után és a változó természetű illetményekből származó jövedelem után külön-külön kell megtenniök.

Ennek az eljárásnak előnye nyilvánvaló, sőt, mivel a postamesterek, postaügynökök maguk is — mint munkaadók — kötelesek alkalmazottaik kereseti adóját ugyanez alkalmakkor befizetni, az adózás módját egyszerűsíti.

A befizetett kereseti adó összegét a postamesterek a havi számadásukhoz mellékelt munkaegység-kimutatás hátoldalán (vagy az ahhoz ragasztandó elismervényen, az érdekelt postaügynökök külön elismervényen) kötelesek a község által hitelesen igazoltatni oly módon, hogy abból a munkaegységet felülvizsgáló tisztviselőink megállapíthassák, hogy a postamester vagy postaügynök ki után és mily összegű kereseti adót fizetett be.

Amennyiben időközben a postamesterek, postaügynökök valamelyikének kereseti adó-alapja bármi okból — tehát az alkalmazott tisztii segéderők számában, fizetésében, a kézbesítők bérében stb. beállott változás folytán — módosulásra szorulna, a postamestereknek szigorú kötelességük legyen azt előttes igazgatóságuknak azonnal bejelenteni, amely az adó-alapot újra szabályozza.

Minthogy ezekben az adótörvénynek a postára és a postamesterekre, valamint az ügynökökre vonatkozó legfontosabb szakaszait ismerttettem, reá térek a postamestereket, postaügynököket még érintő rokkantellátási, forgalmi és jövedéki adókra.

A rokkantellátási adóról szóló 1925. évi XLVIII. tc. I. Cím, 1. fejj.,

1. §. alapján rokkantellátási adót tartoznak fizetni a kereseti stb. adó fizetésére kötelezett személyek. A rokkantellátási adó a tényleg fizetett kereseti adóösszeg szerint igazodik.

A rokkantellátási adó tételeit a P. R. T.-ra 1927. évi 19-ik számában közzétett 16.644. számú rendelet közölte.

A rokkantellátási adóra bővebben kitérnem szükségtelen, mert az alkalmazottak kereseti adó befizetésének alkalmával a postamestereknek, postaügynököknek, mint adóalanyoknak, módjukban áll e törvényben részükre esetleg biztosított kedvezményeket igénybevenni.

Az általános forgalmi adóra vonatkozó 1921. évi XXXIX. tc. életbeléptetése a postamestereket, postaügynököket (kincstári hivatalok posta szállítóit) szállítási átalányaira nézve érinti. E törvény végrehajtása tárgyában kiadott 1921. évi 130.000. P. M. utasítás 22. §-ának utolsó mondata a törvény rendelkezésének megvilágítására említi fel a postamesterek stb. szállítási átalányának forgalmi adókötelezettségét. A postamestereknek, postaügynököknek és postaszállítóknak ugyanis a szállítás, szállítmányozási ügyletek tekintetében önálló keresetük s így általánosságban ebből származó bevételük általános forgalmi adó alá esik.

Ugyanez a törvénycikk 37. §-ának 14. pontja értelmében nem esnek általános forgalmi adó alá az olyan jogügyletekből származó bevételek, melyek után az árúszállításokra vagy munkabérszerződésekre megszabott okirati illetéket igazoltan lerótták. Ezek a szerződések a szerződésekre megállapított III. fokozatú illeték alá esnek.

A postaszállítási átalányokat érintő általános forgalmi adóval a P. R. T. 1921. évi 76-ik számában közzétett 25.929/925. számú rendelet 4-ik pontja foglalkozott.

A postaügynökök a postamesterekkel e tekintetben egyenlő elbírálásban részesülnek.

Eddig a postamesterekkel (postaügynökökkel) ú. n. tisztiszerződés kötöttet s mert e szerződésben a postaszállítási átalányok is fel voltak sorolva, illetékezés alá kerültek. Most, hogy tisztiszerződés már nincsen, a szállítási átalányok forgalmi adó ügye nyitott tétel lett.

Megjegyzem, hogy a postaszállítók a szállításért élvezett járandóságokról kiállított nyugtákon, az 1920. évi XXXV. tc. 3. §-a értelmében a nyugtabélyeg illetéken felül szerződési illetéket is tartoznak leróni, a forgalmi adó alá ezek a bevételek csak akkor eshetnek, ha a szerződési illeték lerovását a szállítók igazolni nem tudják. A személyszállításból eredő bevételek feltétlenül forgalmi adó alá esnek.

A forgalmi adó kulcsa 2 százalék.

Minthogy ez adónemnél az említett törvény azokra, akik a forgalmi adózást elmulasztják, szintén szigorú büntetéseket helyez kilátásba, a postamesterek figyelmét fel kellene hívni már csak azért is, mivel tisztiszerződésük megszűnt s így a szállítási átalány még a tisztiszerződés formájában sem kerülhet illetékezés alá.

Szerény véleményem szerint a forgalmi adózás legegyszerűbb alakja az volna, ha a postamesterek és postaügynökök havi szállítási átalányaik után esedékes 2 százalék forgalmi adót forgalmiadóbé-

lyegben, egy külön erre a célra nyitott, oldalszámozott és a postahivatal által hitelesített kézifüzetben rónák le.

(A forgalmiadóbélyeget nem szabad lebélyegezni.) A kézifüzetet az időnként jelentkező forgalmiadóellenőröknek ellenőrzés céljából be kellene mutatni.

A jövedelemadóra vonatkozó 500/1925. P. M. számú rendelkezés, illetőleg az ennek végrehajtására kiadott 50.000/1927. P. M. számú Hivatalos Összeállítás I. Cím, I. fej. 5. §-ának 10-ik a) pontja a közszolgálatban állókat szolgálati illetményeikből származó jövedelmükre nézve a jövedelemadó alól mentesíti, de ugyanezen pont Ut. 1. (1.) alatt részletesen felsorolja, hogy kiket tekint közalkalmazottaknak. Itt a postamesterek nincsenek felemlítve, sőt ugyanezen Ut. (4.)-ik pontja mintegy magyarázatul kijelenti, hogy abban az esetben, ha valamely közszolgálati alkalmazottnak magánszolgálati viszonyon vagy munkabérvizszonyon alapuló oly jövedelme is van, mely a szolgálati illetmény fogalma alá esik, úgy az ebből eredő szolgálati illetmény a magánszolgálatban levő alkalmazottakra vonatkozóan fennálló törvényes rendelkezések értelmében bírálendő el.

A hivatkozott 10-ik pont b) alpontja ily esetben az évi 3600 pengőn felüli jövedelmet jövedelemadó alá vonja. A jövedelemadó alapja az adóévet megelőző naptári évben elért adóköteles tiszta jövedelem. (1 : H. Ö. 50.000/1927. P. M. I. Cím, II. fej., 8-ik §. (1.) pontját.)

A postamesterek fenntartási költségének általános rendezése folytán több postamester tiszta jövedelme ma már a jövedelemadó értékhatárát is eléri. Épen ezért célszerű volna, ha a jövedelemadó kérdése a postamesterek szempontjából megvilágíthatnék.

Tekintve, hogy a kérdés hordereje a postamesteri kar egy részét érintené, a rendelkezésekre álló forrásokat átkutattam, azonban sajnos, a jövedelemadó alaptörvénye: az 1909 : X. tc., illetőleg az ezt életbe léptető 1916. évi XXVI. (első kiegészítő) tc. és az ennek végrehajtására kiadott 127.000/1916. P. M. számú utasítás, valamint az 1917. és 1918. évi jövedelemadó kivetését elrendelő 500.000/1918. P. M. rendelkezés, majd az 1920. évi (második kiegészítő) XXIII. tc. és az ennek végrehajtására kiadott 52.000/1921. P. M. számú utasítás s az 1924. évi IV. tc., illetve 7500/1924. P. M. végrehajtási utasítás rendelkezései a postamestereket sehol sem sorolják fel közalkalmazottaknak.

A postamesterek állami nyugdíjképes állásokra nincsenek kinevezve, a mindenkori forgalomhoz igazodó változó illetményeket élveznek, szolgálatba lépésük alkalmával újabban tisztiszerződést már nem is kötnek.

Ha most figyelembe vesszük a postamesterek különleges helyzetét, az alkalmazó és az alkalmazás jellegét és minőségét, önkéntelenül is felvetődik az a gondolat, vajjon a postamesterek olyan közszolgálati alkalmazottaknak tekinthetők-e, akikre, mint közszolgálatban levőkre, az idézett törvények és pénzügyi rendelkezések felmentően alkalmazhatók volnának-e vagy sem?

Ezt a körülményt — tudomásom szerint — vezetőségünk a pénzügyminiszter úr önagyméltóságával tisztázni óhajtja.

KÜLFÖLDI SZEMLE.

Apróságok a német posta köréből: 1. A német postának 1927. év végén 4.874 postaház volt saját tulajdonában, a többi, közel 45.000 postai szerv még mindig csak bérépületben nyert elhelyezést.

2. A német posta 1927. év végén 45.468 községben 49.369 önálló postai szervet tartott üzemben. A 45.468 községből Németország sűrű vasúti hálózatá ellenére csak 11.105 község fekszik vasút mentén: a többi községet közúti postajárat köti össze valamelyik vasúti állomással. Minthogy pedig Németországnak 468.718 négyzetkilométer területén jelenleg 63.423.000 lélek él, megállapítható, hogy egy-egy német postai szerv átlag 14,9 négyzetkilométer terület és 2.031 lakos postai szükségletét látja el.

3. A német posta hirdetői irodájának 1927. évi tiszta nyeresége 3.10 millió RM. volt.

4. A személyzet lakásgondjain segíten-dő, 1928. év folyamán a német posta 17 és fél millió RM.-t fordított postaalkalmazottak részére építendő természetbeni lakások költségeinek fedezésére. Igen érdekes, hogy a német posta olcsó kölcsönökkel is hozzájárul alkalmazottai társas-ház és úgynevezett kis lakások építési mozgalmának támogatásához.

5. A levélbélyeget eladó automaták gyártása terén is lényeges újítása Berlin utcáin 1928. év folyamán megjelent az a bélyegautomata, amely 10 pfennig-es pénzdarab bedobása esetén egy drb 8 pfennig-es postabélyeget, avagy a nyílásnak megfelelően 1 drb 8 pfennig-es levelezőlapot szolgáltat ki és a visszajáró 2 pfennig-es pénzdarabot önműködően még vissza is adja a vásárlónak. Általában véve a bélyegárúsító automatákkal a német posta az elmúlt év folyamán igen sokat kísérle-tezett s gyakorlatilag is jó eredmé-nyeket ért el. Ma már nagyobb részt sikerült e bélyegárúsító automatáknál a nedves levegő kedvezőtlen befolyását is minimálisra csökkenteni úgy, hogy azok az időjárástól függetlenül, tehát esős és kö-dös időkben is, egyformán jól használhatók. (L'Union Postale 1929 : 1; D. V. Z. 1929 : 5.) (k. j.)

A norvég posta 1927. évi jelentéséből. 1. A norvég postának 1926/27. költségve-tési évben elért tiszta nyeresége 33.300.000 K öszszbevétel mellett 1.700.000 K volt, szemben az előző költségvetési év 2.900.000 K nyereségével.

2. A norvég posta elmúlt költségvetési évének 33.600.000 K-t kitevő kiadási tété-leiből 59 százalék a személyzeti kiadásokra

és csak 41 százalék fordított a dologi és üzemi kiadások fedezésére.

3. A norvég posta 4238 postai szervé-nél összesen 9417 postai alkalmazott talál állandó foglalkozást. Ezek közül 1161 nő. A postavezérgazgatóságnál 63 alkalmazott tesz szolgálatot. (L'Union Postale 1929 : 1.)

(k. j.)

A holland posta 1924 óta már eddig is megengedte, hogy a vasútállomások teher-feladási pénztárnál express levélpostai küldeményeket is lehessen feladni. Ujab-ban most már a vasútállomások pénztárait arra is felhatalmazta, hogy ott közönséges levélpostai küldeményeket is elfogadjanak. (L'Union Postale 1929 : 1.) (k. j.)

Berlin csomagforgalmát a feladástól — kézbesítésig terjedő részletességgel egysé-gesítette és újraszabályozta a német posta. A felvételt illetőleg megszüntetett min-dennemű, még a háború óta esetleg fenn-állott korlátozást és kimondotta, hogy Berlin valamennyi postahivatala, kivétel és minden megszorítás nélkül reggel 8—18 óráig (déli megszakítás nélkül) köteles cso-magot felvenni. Sőt, amennyiben valamely postahivatalnál 18 óra után is van szolgál-at, ki kell jelölmi azt a munkahelyet, ahol továbbra is, a hivatal zárásáig, külön díjak szedése nélkül csomagot lehet feladni. Pályaudvari postahivataloknál köznapokon éjjel-nappal külön díjak nélkül bárki ad-hat fel csomagot, vasár- és ünnepnap azon-ban csak reggel 6 óráig.

Tömeges feladóktól feladni szándéko-zott csomagjaikat azonban nem díjmentesen fogadja el a német posta, hanem meg-állapodászerű csekély átalányt szed a te-lepről való elszállításért.

A csomagkézbesítő hivatalok hétfőn csak egyetlen kézbesítésre indulnak; reg-gel 8 órakor. Keddtől kezdve a hét min-den köznapján d. e. 11 h 30'-kor még egy második csomagkézbesítő körutat is tesz-nek. Ezzel a második csomagkézbesítő körúttal kivisznek Berlinbe reggel 9 óráig beérkezett minden csomagot.

A német posta biztosítja a feladókat, hogy a Berlin csomagszállítási szolgálátá-nak átszervezése után a tulajdonképpeni Berlin területén feladott postacsomagok, melyek Berlintől 300 km-nél nem távolabb fekvő helyekre szólnak, a következő na-pon címzettjeiknek feltétlenül kézbesítet-tek.

Azzal, hogy a távolsági fokozatok szá-mát 3-ról 5-re emelte a német posta, a csomagok postai szállítása általában ol-csóbbá vált, különösen, ha ehhez még hoz-

zátesszük, hogy a német posta a csomagok házhoz kézbesítéséért külön díjat nem szed. (D. V. Z. 1929: 5.) (k. j.)

A német posta igazgató tanácsának tagjai e minőségükben a német postaintézetől következő kedvezményeket élvezik: ingyen utazhatnak a német posta által üzemben tartott összes személyszállító gépkocsi vonalakon; e minőségükben — az e célra szolgáló igazolvány felmutatása mellett — ingyen vehetik igénybe a német távirtdát és távbeszélőt, ezenkívül minden tanácskozási napra 50 RM jelenléti díjat és az utazási napokra 30 RM napi díjat számíthatnak fel a német posta terhére. (Amtblt. 1929: 10.) (k. j.)

Olcsóbb csomagdíjszabás nagy városok egymásközt való forgalmában. A német postaigazgatásnak a csomagszállítás terén éppúgy megvan a versenye a vasúttal és magánvállalatokkal, mint a magyar postának. Az eredmény mindig hátrányosabb lesz a német postára és ők is törik a fejüket, hogyan lehetne a versenyből győztesen kikerülni. Kétségtelen, hogy a posta, amely bárkitől köteles bárhova szóló csomagot szállításra átvenni, nem tud oly kedvező díjszabást biztosítani, mint pl. a vasút, amely csak vasúti állomásokra címzett csomagot vesz át. Hasonlóképpen a magánzállítási vállalatok, amelyek csak nagyobb cégekkel állanak összeköttetésben és általában szintén csak nagyobb helyekre szóló csomagok szállításának közvetítésével foglalkoznak, sokkal előnyösebb helyzetben vannak, mint a posta. A posta, mint közintézmény, sokkal inkább kötve van merev szabályokhoz kézbesítés stb. tekintetében, mint a magánvállalatok. Kezelési szempontból tehát alig van a postának kilátása arra, hogy a versenyt a magánzállítókkal felvegye. Ezért igen figyelemreméltó az a gondolat, amelyet a Blätter für Post und Telegraphie 1928. évi 12. számában vetettek fel. E javaslat szerint a posta ne csak zónák szerint állítson fel tarifákat, hanem a legnagyobb városok egymásközt forgalmára is általános díjkedvezményt adjon. Ezt indokolja az, hogy az önköltség pl. a Budapestről Szegedre szállított csomagnál sokkal kisebb, mint a hasonló távolságban levő, nem fővonalon fekvő két kis hely között. Tulajdonképpen a posta refakciákat adna, de nem egyes nagy feladóknak, — amit a magánzállítók tesznek — hanem bizonyos viszonylatokban általában mindenkinek.

A gondolat mindenesetre elég érdekes és a „Beszerzési”-vel folytatott versenyünkben esetleg mi is tárgyalhatnánk róla.

Dr. Forster Károly

Benzin-elektromos gépkocsik fenntartása. A Gen. El. Rev. szaklap 1928. évi 31. kötetében a 351. oldalon G. W. Wilson néhány érdekes adatot közöl benzin-elektromos gépkocsik fenntartásáról, mely gépkocsik nehéz autóbuszok formájában Amerikában mindinkább tért hódítanak. Különös előnyei ennek a rendszernek, hogy a benzinmótnak jobb kihasználását és fenntartását, a gépkocsinak pedig magas vonatékészségét segíti elő.

A kocsik 6 hengeres benzinmótnokkal vannak ellátva 75-től 90-ig terjedő löerő teljesítménnyel, melyet mintegy 1800 percnkénti fordulatszám mellett adnak le. A normális és szolid szerkezetű mótnok dinamót hajtanak meg és az így termelt elektromos áram szolgáltatja a gépkocsi mozgására való hajtóerőt. Innen a benzin-elektromos rendszerű és elnevezésű gépkocsi.

Az autóbuszok önsúlya meglehetősen nagy. 29—33 utas részére 6.5—7.3 t. közt változik, míg emeletes elrendezésben és 67—71 utasra alkalmas kivitelben 8.2—9.5 t.

Az autóbuszok előnyös fenntarthatására jellemző, hogy az első 1600—3200 km. út alatt rendszeresen csak kisebb revíziók váltak szükségessé, 48.000 km. teljesítmény után pedig csak nagyobb revíziót kellett végezni. A motort azonban még akkor sem kellett szétzedni, tehát ennek a műveletnek még ú. n. javítás jellege sem volt. Tulajdonképpen csak mintegy 160.000 km. teljesítmény után kellett a gépkocsit szétzedni, megtisztítani és alkatrészeket cserélni, illetőleg a darabokat egalizálni (egyengetni, rendbehozni).

Az elektromos vontatás előnyét különösen az domborítja szemünk elé, hogy az autóbuszokon felmerült hiányosságokat elsősorban a benzinmótnon, majd a fékeken, a kerékövezeteken, aztán a kocsifelszerelésben (fűtés, világítás stb.) kellett kiküszöbölni. Csak az ötödik helyen említendő meg az elektromos erőátvitel. Ez mutatja főként annak megbízhatóságát. Ugyanezen tapasztalatokat szerezte a német és svájci posta is az elektromobilokkal, innen ezeknek roppant elterjedése. A nálunk is bevezetett elektromobilok villamos vontatási részeit illetőleg is a legjobb tapasztalataink vannak.

G. W. Wilson adatai szerint általában minden 6000 kocsikilométerre esik valamilyen hiányosság és csak 570.000 km. után jelentkezik valamilyen hiba az elektromos erőátvitelen.

Az autóbuszok fenntartási költségei kocsikilométerenként a kisebb kocsinál

2.2—3.5 cent, az emeletes kivitelűnél 2.6—4.4 cent (13—20, illetőleg 15—25 pengő-fillér).

Ezen közölt adatok közelebbi elemzését nem ismerjük és így a rendkívül alacsony költségekhez kritikailag hozzászólni alig van módunk. Mindenesetre ezen költség tisztán csak a javítási, tehát a tulajdonképpeni fenntartási kiadást jelentheti; a benzin, olaj, gummi, személyzeti, garazsirozás, amortizációs stb. kiadásokat külön kell számítani. (E. u. M. 1929. 6. füzet.)

So.

A német rádióelőfizetők száma 1929. január hó 1-én 2,635,567-re rúgott, ami az 1928. évi október hó 1-én számlált 2,334,253 előfizetővel szemben 301,314, vagyis 12.9 százalékos szaporodást jelent, az 1928. évi január hó 1-én meglévő 2,009,842 előfizetővel szemben pedig 625,725, vagyis 31.1 százalékos szaporodásnak felel meg. (D. V. Z. 1929. évi 3. szám.)

Rádiótáviró Németország és Sziám közt. Január hó 8-án a sziámi király meglátogatta a német Telefunken társaság által Bangkok-ban épített sziámi rövid-hullámrendszerű rádiótáviró állomást, mely a Németországgal való forgalom céljaira fog szolgálni. Ebből az alkalomból a Transradio társaság berlini üzemközpontjában megjelent a berlini sziámi követ, aki a Transradio társaság berendezéseit alaposan megismerlélte. Egyidejűleg megindult a Bangkok-kal való táviratozási kísérletezés is, mely teljes meglepedésre sikerült s több üdvözlő távirat váltásával végződött. Az új német—sziámi táviróösszekötést 1929. évi január hó 15-én adták át a forgalomnak. (D. V. Z. 1929. évi 3. szám.)

Az amerikai Radio Corporation szerződése Szovjetországgal és Kínával. Az orosz távirati ügynökség közlése szerint az amerikai Radio Corporation és Szovjetországgal kötött folytatott tárgyalások oly értelmű megállapodáshoz vezettek, hogy az orosz rádió igazgatás az amerikai társaságnak 1,200,000 rubel (600,000 dollár) értékű rádióberendezési anyagok és készülékek szállítására adott megbízást. A szerződésben megállapodás történt amerikai mérnököknek és üzemi tisztviselőknél Oroszországba való kiküldése iránt, hogy ezek az orosz személyzetet új rádióállomások berendezésének és üzemeltetésének teendőire kellően kioktassák. Oroszország viszont jogot nyert saját mérnökeinek Amerikába való kiküldésére, ahol ezek a Radio Corporation gyáraiban a rádió legújabb vívmányaival megismerkedhetnek.

Ehhez hasonló szerződést kötött a Radio Corporation Kína új nemzeti kormá-

nyával is. A társaság Sanghaiban, illetőleg Sanghai mellett, valamint Tientsinben két adó- és három vevőállomást fog építeni s azokat a legmodernebb készülékekkel szereli fel. (D. V. Z. 1929. évi 3. szám.)

Légiforgalmi rádió adóállomást helyeztek üzembe január hó 9-én Hannoverben. Az új adóállomás 400 Watt teljesítőképességű s azt a C. Lorenz A.-G. szállította. Az antennát két 45 méter magas árboc tartja. (D. V. Z. 1929. évi 4. szám.)

Német rádiókiállítások. Németországban a következő helyeken rendeztek rádiókiállításokat:

Kasselben január 18—20. (Bastlerbund „Sendung”).

Zörbigben január 19—20. (Postamt.)

Stralsundban január 26. (Rundfunkverein Stralsund.)

Eilenburgban január 26—27. (Arbeiter-Radio-Bund.)

Allstedt (Thür.) január 26—27. (Funkverein.)

Wanne-Eickel január 26—28. (Verein der Rundfunkfreunde.)

Frankfurt a. O. február 2—3. (Arbeiter-Radio-Bund.)

Wismar február 9—11. (Funkverein Wismar.)

Reutlingen március 15—18. (Arbeiter-Radio-Bund.) (D. V. Z. 1929. évi 4. szám.)

A frankfurti rádióhírmondó állomás gyorsíró versenye, melyet az adóállomás által tartott gyorsíró tanfolyam résztvevői számára 1928. évi december hó 9-én tartottak, fényes eredménnyel végződött. Ámbár a versenyben való részvételre csak a műsorban történt felszólítás, amint az más előadási számoknál is szokásos és jól-lehet a verseny-munka egyáltalában nem volt könnyű, 1000 pályamunkát küldtek be. (D. V. Z. 1929. évi 4. szám.)

Uj jugoszláv rádióhírmondó adóállomás. Február hó végén Belgrádban egy új 3 kilowattos rádióhírmondó adóállomás kezdte meg működését (D. V. Z. 1929. évi 4. szám.)

A berlini Reichstag hangosan beszélő berendezése. A német postaigazgatás a Reichstag igazgatójával egyetértően a birodalmi gyűlés épületében nagykiterjedésű hangosan beszélő berendezést létesített. A berendezés egymástól különálló gépekkel működő két hangosan beszélő csoportból áll, melyek szükség esetén egymásnak pótlására is szolgálhatnak. Az első csoport hangosan beszélői az egész épületben elvannak osztva s arra szolgálnak, hogy az ülésteremben nem tartózkodó képviselőket az ülés mozzanatairól tájékoztassák. Az e csoporthoz tartozó hangosan beszélőket egy az ülésteremben az elnöki szék mö-

gött elhelyezett mikrofonon szólaltatja meg. A második csoportja a hangosan beszélőknek magában az ülésteremben van elhelyezve s ezek a megafonok arra szolgálják, hogy szükség esetén az elnök vagy a képviselők beszédeit a teremben felerősítsék. A berendezéseket a birodalmi gyűlés küszöbön álló összejületekor helyezik üzembe. A készülékeket és gépeket a Siemens és Halske cég szállította. (D. V. Z. 1929. évi 4. száma.)

A szórakoztató rádió Berlin város közgazgatásában. Berlin városának hivatalos lapja múlt évi december 16-iki 51-ik számában igen érdekes áttekintést nyújt a szórakoztató rádióknak a városi közigazgatásban való alkalmazásáról. A lap kiemeli, hogy a város az ő számos intézményével és berendezésével a szórakoztató rádióknak mind nagyobb és nagyobb figyelmet szentel.

A város óriási kiterjedése is nagy befolyással volt arra, hogy a város intéző körei a maguk részéről szintén a rádióhírmondó mentől erősebb igénybevételét pártolják, jöllehet erre a célra igazán csak nagyon korlátolt anyagi eszközök állottak rendelkezésre. Ily módon sok örömet sikerült szerezni a kórtermekben, gyengélkedő és ifjúsági otthonokban, vakok intézeteiben, árvaházakban, üdülőtelepeken tartózkodó embertársaiknak. Igen érdekes a Fridrichshain kórház vezetősége által a rádióhírmondó alkalmazásával kapcsolatban szerzett tapasztalatokról tett nyilatkozat. Eszerint a betegeknek egyedül könyvek úján való szórakoztatása gyakran nem elégséges, úgyhogy a rádió útján való szórakoztatás mindenütt előnyösnek bizonyult, ahol a beteg egészségi állapotának az ilyen előadások által való esetleges megzavarásától már nem kellett tartani. Általánosságban megállapítást nyert továbbá, hogy sok betegre a szórakoztató rádió előadásainak hallgatása előnyös lelki befolyást gyakorol, úgyhogy napjainkban a rádióknak kórházakban való rendszeresítése ellen még orvosi részről sem tesznek ellenvetést. Mindenesetre fontos az, hogy az előadások hallgatása csak fejhallgatóval történjék. A hangosan beszélő útján való hallgatás egyes betegeknek kedvezőtlen hatással volt. A rádióhírmondó a betegek számára naponta 11—13 óráig, vagyis a gramofon-hangversenyek tartama alatt, továbbá délután 15 $\frac{1}{2}$ —20 óráig van működésben. 20 óra után a betegeknek a rádió hallgatása már nem kívánatos, mert ebben a napszakban fokozottabb mértékben van szükségük a pihenésre. Egyes betegek számára természetesen az orvos ez alól a szabály alól is tehet kivételt. Teljes

elégítéssel állapítja meg végül a kórház vezetősége, hogy a rádióberendezés a kórházban eddig igen előnyös haladásnak bizonyult.

A városháza vezetősége szintén igénybe veszi a rádiót, főleg az ünnepélyes alkalmakkor tartott ünnepi beszédek terjesztésére, továbbá sürgős és életbevágó híreknek a lakossággal való közlésére. (D. V. Z. 1929. évi 4. szám.)

A svéd táviró 75 éves. 1928 december 6-án a svéd táviró és távbeszélő igazgatás fennállásának 75-ik évfordulóját ünnepelte. Ebből az alkalomból H. A. Hamilton gróf, svéd vezérigazgató ünnepi beszédet mondott, melyben az intézmény által ezalatt a háromnegyed évszázad alatt megtett gyors fejlődést és haladást ismertette.

Az első svéd táviróvonalat, mely Stockholmot Upsalával kötötte össze, 1853 novemberében helyezték üzembe. Egy évvel később Stockholmot Götheborggal és Malmövel, 1859-ben pedig Gottland szigetével kötötték össze. 1855-ben Dániával és Norvégiával, 1860-ban Finnországgal, 1865-ben pedig Németországgal indult meg a táviróforgalom. 1873-ban sikerült Nagybritanniával is táviróösszeköttetést létesíteni.

Ezidőszerint a svéd táviróhálózat 45.000 kilométer hosszú, a táviratok kézbesítésére pedig 28.000 távbeszélő áramkört vesznek igénybe. A hálózat fejlődéséből több mint 25.000 km. az utolsó 50 évre esik. A svéd táviróvonalakon továbbított táviratok darabszáma az 1928. év folyamán meghaladta a 6.500.000-et.

Az állami távbeszélő Svédországban 1881-ben kezdte meg működését. Jelen századunk elején 52.000 távbeszélő előfizetői állomás működött, míg 1928 augusztus havában 450.000. Svédországban évente kb. 40.000.000 interurbán beszélgetést folytatnak, a helyi beszélgetések száma pedig eléri a 677.000.000-t. A svéd távbeszélő előfizetők a következő országokkal folytathatnak távbeszélgetéseket: Norvégia, Dánia, Németország, Finnország, Csehszlovákia, Ausztria, Magyarország, Svájc, Franciaország, Belgium, Németalföld, Nagybritannia. Legújabbán ezenfelül Észak Amerikával, valamint Stockholm és Buenos-Aires közt is megnyílt a forgalom.

Hamilton vezérigazgató kifejtette, hogy Svédországban sokkal olcsóbban lehet telefonálni, mint sok más országban. Nevezetesen egy Stockholm—Götheborg közti beszélgetés, mely két hely közt a távolság kb. 500 km. 90 órába, vagyis 24 centbe, 1 P 40 fillérbe kerül. Ugyanilyen távolságra folytatott beszélgetés után Németor-

számban 50 centet, Franciaországban 50 centet, Nagybritanniában 1.33 dollárt, az Egyesült Államokban 1.60 dollárt kell fizetni. Hamilton vezérigazgató ehhez még hozzáfűzte, hogy Svédország még ezt a díjszabást is le akarja szállítani, a távirószolgáltatást pedig egyszerűsíteni kívánja. Az automatikus távbeszélőrendszer Stockholm-ban, Göteborgban és Malmöben rohamosan fejlődik. Tervbevétték továbbá Stockholmban és Sundsvallban egy-egy modern nagykapacitású rádióhírmondó adóállomásmának az építését. Végül rendszeresítette a svéd kormány a távbalatást (televisio) is, a közlekedésnek ezt a legújabb vívmányát. (J. T. 1929. évi 1. szám.)

Svájcban az eddigi megállapítások szerint a belföldi forgalomban a távbeszélgetések darabszáma már hosszú idő óta meghaladja az ugyane forgalomban váltott táviratok darabszámát. Ezzel ellentétben a nemzetközi forgalomban viszont a táviratok darabszáma nagyobb volt a távbeszélgetések darabszámánál. 1928. évi október havában a helyzet úgy látszik megváltozott, mert ez alkalommal a távbeszélő megteremtése óta első ízben Svájcban a külfölddel folytatott távbeszélgetései (321.881 drb.) meghaladták az ugyanabban a viszonylatban váltott táviratok darabszámát (321.607). Ez az eredmény az érdekelt igazgatások által kifejtett hatalmas munkának az eredménye. 1928. év első 10 hónapjában az 1927. év forgalmához viszonyítva a svájci nemzetközi távbeszélőforgalom 375.000 beszélgetéssel emelkedett, ami 15 százalékos fejlődést jelent. (J. T. 1929. évi 1. szám.)

Rövid-hullámrendszerű (Beam) egyidejű táviratozási és távbeszélgetési kísérletezések folynak már hat hónap óta Anglia (Bridgwater, Somerset) és Montreal (Canada) közt, melyek két vagy három táviratnak és egy távbeszélgetésnek ugyanazon rádióelektromos áramkör igénybevételével való egyidejű váltását akarják biztosítani. A kísérleteket rövidesen eredménnyel be is fejezik. (J. T. 1929. évi 1. szám.)

Kötelező rádiótávíró berendezések a hajókon. A Vestris gőzös katasztrófájával kapcsolatban megtartott ankéton megállapított tények arra indították a „Merchant Navy Reform Society” társaságot, hogy jelentést terjesszen a brit kormány elé, melyben azt javasolja, hogy a Londonban a folyó évi április havában az emberi életnek a tengeren való biztonsága tárgyában összeülő nemzetközi értekezleten, sürgősen szükség volna a hajókon létesítendő rádiótávíróberendezések kötelező voltát is megbeszélni.

Ugy látszik, hogy a Vestris katasztrófája alkalmából a segítségére jött Montoso gőzös még idejében megérkezhetett volna, ha fel lett volna szerelve rádiótávíróberendezéssel. (J. T. 1929. évi 1. szám.)

Új rádióösszeköttetések. Coolidge, az Egyesült Államok elnöke, valamint Machado, Cuba köztársaság elnöke, 1928. december hó 4-én, délután megnyitották a Radio Corporation of America társaságának New Yorkot Havannával összekötő új rádió közlekedését s ebből az alkalomból a két államfő egymást kölcsönösen üdvözölte. A havannai állomás adó- és vevőberendezései a rádiótechnika legújabb állásának megfelelő tökéletességgel készültek.

Chileben, Quilicuraiban, Santiago de Chilitől 30 kilométernyire a chilei Transradio társaság új hatalmas rádióállomást épít, mely az egész világgal való levelezésre képes lesz.

Franciaország és az afrikai Togo közt január hó 1-én kétirányú rádiótávíró szolgáltatást rendeztek be. (J. T. 1929. évi 1. szám.)

Az ipari tulajdon nemzetközi szövetségének római kongresszusa a radiofoniáról tartott értekezése során oly értelemben foglalt állást, hogy a rádióhírmondó közlemények védelme az irodalmi és művészi tulajdon védelmének körébe tartozik s egyedül a rádióhírmondónak jogtalan konkurrencia céljából való alkalmazását tartja az ipari tulajdon védelme körébe tartozónak.

Ugy vélte, hogy a rádióhírmondó útján elkövetett jogtalan konkurrencia esetei azok, melyek a jogtalan verseny megakadályozását általánosságban biztosító törvényes rendelkezések alkalmazásával megszüntethetők, illetőleg megszüntetendők.

A kongresszus csatlakozott a nemzetközi radiofoniai unió tanácsa által 1927. évi május hó 11-én hozott határozathoz, melyben úgy az egyes nemzeti törvényhozásoktól, mint a nemzetközi kodifikációtól az adónak leadásához való jogát elismertetni, valamint a leadásoknak minden jogtalan kereskedelmi felhasználás ellen való megvédését kérte.

A kongresszus különben a radiofonia kérdését egyelőre, mint kimerített témát kívánta elbírálni s úgy vélte, hogy vele újból csak abban az esetben kellene foglalkoznia, ha ezt a gyakorlati szükségesség később esetleg igazolná. (J. T. 1929. évi 1. szám.)

A német tengeri rádiótávíróforgalom 1928-ban. A német parti rádiótávíró álló-

mások nyilvános tengeri rádiótáviróforgalmában az 1928-as naptári évben összesen 100.563 táviratot váltottak kereken 1.227.000 szó terjedelemben, szemben az 1927. évi 82.770 távirat 1.000.000 szavával. A szaporulat tehát 17.793 darab távirat 227.000 szóval vagyis 22 százalék. Ebből az összeforgalomból az általános táviróforgalomra 1928-ban 90.280 távirat jut 1.123.000 szóval, a maradékot a különleges szolgálatok adják. Az általános nyilvános levelezés anyagában a tengerre irányuló forgalomban német hajókra 17.472 táviratot, idegen hajókra 4202 táviratot továbbítottak 1928-ban, míg 1927-ben 14.449, illetőleg 3833 darabot; a tengerről jövő táviratok közül 56.763 távirat (1927-ben 45.234) német hajókról, 11.842 távirat (1927-ben 11.375) pedig idegen hajókról jött. A német világítóhajókon át közvetített nyilvános levelezés 4000 (1927-ben 3900) táviratra rúgott. A különleges tengeri rádiótáviró szolgálatokra 1928-ban összesen 10.285 darab távirat jutott 203.600 szóval, míg 1927-ben 7879 távirat 173.200 szóval. Ezen a forgalmon kívül a tengeri szórakoztató rádió programjába beillesztve a norddeuchi főleadó állomás útján 1928-ban 1389 közérdekű hírt továbbítottak 362.115 szóval (1927-ben 440 hírt 320.000 szóval), míg megjelölt egyének címére ugyanezen az úton 2713 közleményt adtak le 125.217 szóval (1927-ben 480 közleményt 120.000 szóval). (D. V. Z. 1929. évi 6. szám.)

A rádióhírmondó és a tolvaj üldözése. A hamburgi „Norag” rádióújság közlése szerint a rádióhírmondó egyik figyelmes hallgatójának sikerült egy automobil tolvaját két perccel a lopás esetének a hamburgi rendőrség által rádióon történt közlése után elfognia.

A táviró és távbeszélő 1928-ban. 1928-ban a táviróunió nemzetközi irodájának előjegyzései szerint a nemzetközi táviró-egyezményhez és az ahhoz csatolt szolgálati szabályzathoz a következő igazgatások jelentették be csatlakozásukat: Afganisztán, Németalföld amerikai gyarmatai (Surinam és Curaçao), Iraq, valamint a „Radio Orient”-társaság.

A washingtoni rádiótáviró egyezményt a következő államok ratifikálták: Ausztria, Belgium (beleértve Belga-Kongót és Ruanda Urundi-t is), Kanada, Dánia, Egyesült-Államok, Magyarország, Nagybritannia, Brit-Indiák, Norvégia, Németalföld (beleértve a németalföldi Indiákat, valamint Surinamot és Curaçaot is).

A nemzetközi táviróértekezlet, melyet a párisi értekezlet eredetileg 1930-ra Brüsszelbe tervezett, a washingtoni nemzetközi rádiótáviró értekezleten kifejezés-

re juttatott óhajra való tekintettel Brüsszelben már 1928 szeptember hó 10-én összeült. Az értekezlet működéséről készített összefoglaló jelentést a Journal Télégraphique 1928. évi 10. és 11. számai ismertették.

A táviró összeköttetések nemzetközi tanácsadó-bizottságának második ülészaka, mely eredetileg 1928. évre volt tervezve, az 1929. évre halasztatott el.

Ezzel ellentétben a nagytávolságú távbeszélőforgalom nemzetközi tanácsadó-bizottsága (C. C. I.) alapítása óta immár harmadszor ülésezett Párisban 1928 június hó 11. és 18. közt.

A rádióvillamos összeköttetések nemzetközi műszaki tanácsadó-bizottságának 1929. évi szeptemberére Hágába való összehívása már megtörtént.

A világ táviróhálózata az 1928. év folyamán jelentős fejlődésen ment keresztül.

Kábelösszeköttetések létesültek Ciprus-sziget és Palesztina, valamint New-York és Páris közt. A Western Union társaság Uj-Fundland és az Azori-szigetek közt mumétal töltésű kábelt fektetett; ez az új és gyors közlekedési út a forgalom számára 1928. őszén meg is nyílt. A fekete-tengeri kábel, mely Odesszát Konstantinápolyval köti össze s melyet az Indo és az Eastern társaságok közösen tartanak üzemben, már az elmúlt év elején megnyílt a forgalom számára. Az Eastern kábeltársaság földközitengeri hálózatának Konstantinápolyban és Szmyrnában végződő kábelágain a forgalom újból megkezdődött.

Mindazonáltal elsősorban a rádiótáviró volt az, mely a legtöbb új összeköttetést létesítette. Így üzembe helyeztek a London—Konstantinápoly, Perzsia—Törökország, Angora—New-York, London—Beyrut, Amszterdam—Willemstad (Curaçao), Amszterdam—Paramaribo, Madagaszkár—Uj Caledonia, Réunion—Uj Caledonia, Madagaszkár—Tahiti, Réunion—Tahiti, Japán—Fülöp-szigetek, Japán—Francia Indokína, Ausztria—Egyiptom stb. rádiótáviró viszonylatok. A Berlin—Mukden és Franciaország—Uj Caledonia viszonylatokban a forgalom immár kétirányú. A rövid hullámrendszerű (Beam) viszonylatok száma már szintén megduzzadt. Nagybritannia ezen a rendszeren megnyitotta New-Yorkkal, Rio de Janeíróval, Buenos Aireszel és Kenya-val a rádiólevelezést; az utóbbi viszonylatban mindazonáltal az =LC= táviratokra és a táviratlevelekre korlátozottan. 1928 június 16. óta Kanada közvetlen összeköttetést kapott Ausztráliával.

Az irányított rövid hullámrendszer

technikája szintén jelentős haladást ért el. Pl. Hala a Chireix és Mesny francia fel-találók új találmányának, kiknek olyan vetítő antennát sikerült összeállítaniok, mellyel az adóberendezés hullámait egy bizonyos meghatározott irányba a legmagasabb hatóerővel tudják terelni, összeköttetés létesült egyrészt Franciaország, másrészt Brazília és Argentina közt, melynek igénybevételével a beszédet egész Alger-ig sikerült igen jó érthetőséggel át-vinni. Ez az új rendszer a jövőben még igen jelentős eredményekre nyújt kilátást.

A távbeszélő áramkörökön való egy-idejű táviratozás különböző rendszerei is erősen megszaporították a rendelkezésre álló táviróösszeköttetéseket.

A távbeszélő terén tudomást szereztünk a hosszú, Leningrad—Moszkva—Tiflis áramkör megnyitására, melybe több áram-erősítő állomás van beiktatva, valamint az Andeseket átszelő Montevideo—Buenos Aires—Santiago—Valparaiso áramkör üzem-behelyezéséről.

Az európai kontinensen a kábeltávbe-szélő szintén rohamosan tör előre s feles-legesnek látszik az elmúlt év folyamán üzembehelyezett új közvetlen áramkörö-ket egyenként felsorolni.

A tengeralatti nagytávolságú távbeszélő kábel, mely eddig a gyakorlatban nem volt megvalósítható, szintén igen jelentős műszaki tökéletesedést ért el. Svédország és Finnország közt tengeralatti távbeszélő összeköttetés készül, a „Compagnie American Telephone and Telegraph” társaság pedig az Európát Amerikával összekötő tengeralatti távbeszélő kábel építését ter-ve is vette.

A rádiótávbeszélő mindinkább nagyobb jelentőséghez jut. A tengerentúli rádió-távbeszélő összeköttetések, hala a Nagy-britannia és az Egyesült-Államok közti rádióáramkörnek, mely 1927 január hó 1. óta van üzemben, erősen megszorodtak; így az elmúlt év folyamán Németország, Ausztria, Belgium, Danzig, Spanyolország, Franciaország, Magyarország, Norvégia, Németalföld, Svédország, Csehszlovákia került abba a kellemes helyzetbe, hogy az Északamerikával való távbeszélőforgalmat megnyithatta.

Az év végén (1928 december hó 10-én) megnyílt Németország és Buenos Aires közt is a rádiótávbeszélőforgalom, ami újabb jelentős haladásról tesz tanuságot.

Ugy hírlik továbbá, hogy a közeljövő-ben rádiótávbeszélő összeköttetés létesül egyrészt Nagybritannia, másrésztől Ausztrália, Dél-Afrika és Brit-India közt.

Egyébiránt a magas frekvenciájú mű-áramkörökön a távbeszélőszolgálat minde-

nütt jól bevalik; így különösen Ausztráliá-ban, Kanadában stb., ezzel a rendszerrel sok új összeköttetés létesítettett.

A tengeri rádiótávíró terén jelentős fejlődést jelent, hogy az év folyamán igen sok hajót szereltek fel önműködő fel-riasztó berendezéssel, melynek használatát a folyó évi január hó 1-én életbelépett washingtoni nemzetközi rádió szolgálati szabályzat rendszeresítette. A hajók fedél-zetén berendezett helymeghatározó rádió-szolgálat is mind nagyobb elterjedtségnek örvend. A szárazföldön a rádió helymeg-határozó és iránymutató állomások száma mindenfelé emelkedik; ezek az állomások t. i. azokkal a hajókkal működnek együtt, melyek helyzetüknek adatait kívánják meg-ismerni. Különben nagy erőfeszítések tör-ténnek a mozgóállomásokkal (hajók, légi-járművek stb.) létesítendő rendszer össze-köttetések érdekében az úgynevezett rö-vid hullámrendszer igénybevételével s fő-leg a távbeszélgetés lehetővételege érde-kében. A kísérletek e téren teljesen ki-elégítőek.

A manualis távbeszélő központoknak automatikus távbeszélő központokkal való felcserélése is mindenfelé folyamatban van, sőt folyamatban van a vidéki (ú. n. ruralis) hálózatoknak az automatizálása is. E téren különösen említésre méltó a londoni második „Bishopsgate” nevű nagy automatikus távbeszélő központnak 1928 márciusában történt üzembehelyezése, mely központba 10.000 áramkör fut be, va-lamint az első párisi „Carnot” nevű 6000 áramkörre berendezett automatikus köz-pont üzembehelyezése. Az automatizálás terén, a magyar postaigazgatás az 1928. év folyamán, Budapesten négy automatikus központot helyezett üzembe.

Nem hallgathatók el a képtávíró és a távolbalátás terén elért eredmények sem. A vezetékes vagy drótnélküli képtávíróval továbbított küldemények rendszerét a rendőrség, a hírlapok, a pénzügyi világ, az ipar, a szociális intézmények igen nagyra értékelik s az általa nyújtott szolgálat biz-tosságát és kényelmét csak fokozza az a tény, hogy néhány képtávíró-rendszert már véglegesen használatba is vettek. Ily-módon lehetővé vált pl., hogy a London—New-York közti kétirányú képtávíró ösz-szeköttetés útján a nagy angol és ameri-kai napilapok a napi eseményekkel kap-csolatos fényképeket egymással azonnal közölhetik, illetőleg egymásnak képtávíró-val megküldhetik.

A Telefunken-Karolus-rendszert szerínt hivatalos képtávíró működik Berlin és Bécs közt is.

Kína is haladást tett a távíró terén.

rendszeresítette a Belin-féle távirókészüléket, mely lehetővé teszi a kínai nyelven való táviratozást.

A képeknek, rajzoknak stb. a rádióhírmondó útján való leadása szintén valóságossá vált; 1928 október 15. óta a Radio-Wien naponta kétszer ad le képeket; Daventry állomás vasárnap és hétfő kivételével naponta ad le képeket. E két leadóállomás erre a továbbításra a Fulton kapitány által feltalált fultografot használja. Belin, a közismert francia feltaláló, olyan egyszerű vevőkészüléket szerkesztett, mely a rádióhírmondó által leadott rajzok és fényképek vételére kiválóan alkalmas.

Ami a távolbalátást (televisio) illeti, ez a legnagyobb elterjedést az Egyesült-Államokban érte el. Schenectady állomás rendszeres leadásokat végez e téren. A legutolsó nagy berlini rádiókiállításban bemutatott a Karolus-rendszerű távolbalátó készülékeket is működés közben, Baird angol feltaláló pedig a maga televisorját mutatta be már több alkalommal.

Áttérve az üzemre magára, megemlítendő, hogy a Szerb-Horvát-Szlovén királyság igazgatása, mely eddig idegenkedett az = LC = táviratok rendszeresítésétől, szintén kilátásba helyezte ennek a táviratfajnak a bevezetését. Ugyanígy történt a Fülöp-szigetek igazgatása részéről is, mely a táviratokat ezentúl nemcsak Manillába, hanem egyéb helyekkel való forgalomban is el fogja fogadni.

A távirat-levelek, a hétfégi táviratok stb., bár nem szabályszerű táviratfajok a nemzetközi táviró forgalomban, mégis mindinkább tért hódítanak. Nagyobb számú igazgatás ezenkívül úgy belföldi, mint nemzetközi forgalmában rendszeresítette a karácsonyi és újévi üdvözlő táviratokat (= XLT =).

A díjszabást illetőleg a nemzetközi iroda az év folyamán több számottevő díjleszállítást közölt, mely a kábel- és rádiótársaságok közt fennálló erős versenynek az eredménye. Ilyen díjleszállítások voltak a Dél-Afrikával, Rhodesiával, Nyasszafölddel, németalföldi Nyugat-Indiákkal, Surinammal, Brit-Indiákkal, Birmával, Ceylonnal, Irákkal, a nyugatafrikai portugál gyarmatokkal való forgalomban. Ezzel szemben Uruguay felemelte a maga végdíját, a kábel- és rádiótársaságok pedig ugyancsak emelték a délamerikai államokba szóló napi táviratlevelek díjait.

Néhány európai állam, valamint Irország belföldi díjszabásuk újból való megállapításával kapcsolatban díjtételeiket felemelték.

Meg kell emlékeznünk még a következő eseményekről is:

A sajtó közlése szerint a lengyel posta, táviró és távbeszélő igazgatás 1928 július hó 1-től kezdve önálló állami vállalattá alakult át, melynek autonóm költségvetése van. A belga táviró és távbeszélő önállósítása legújabbban szintén megtörtént.

A gyakorlati újítások terén be kell számolni a „teletype” néven ismeretes készülékek általános elterjedéséről, melyek segítségével a felek feladandó távirataikat közvetlenül a központi táviróhivatalokba továbbíthatják. Feltehetjük, hogy e készülékek elterjedése a közönséget a táviró mentől gyakoribb igénybevételére fogja serkenteni. Németországban ezenkívül előnyösen használnak a rövidített címekre érkezett táviratok címkiegészítésére egy ugyancsak géprendszerű címyomatató készüléket, mely a rövidített című táviratra egy nyomással rányomatja annak hibátlan teljes címét.

Franciaországban egy posta, táviró és távbeszélő tisztviselő legújabbban olyan készüléket szerkesztett, mely az érkezett táviratot automatikusan lebetűzi, összehajtja és leragasztja. A táviratkézési eljárás ezáltal jóval egyszerűbb lett, ami jelentős idő- és pénzmegtakarítást jelent.

Franciaországban a távbeszélő előfizetőknek módjukban áll távbeszélő állomásukhoz olyan készüléket kapcsoltatni, mely az állomásról folytatott beszélgetéseket rögzíti, úgyhogy azok bármikor megismételtethetők. E rögzítő készülékek, mint mellékállomások jönnek számba s mint ilyenek után az azokra megállapított díjszabást kell fizetni.

Az elmúlt év folyamán a nemzetközi iroda a többi közt a következő hivatalos munkákat adta ki:

Egy táblázatot, mely feltünteti, hogy a különböző igazgatások és magántársaságok hogyan kezelik a titkos nyelvű táviratokat, a különleges táviratokat, a hírlaptáviratokat és az = LC = táviratokat, melyeknek rendszeresítését a szolgálati szabályzat nem írja kötelezően elő.

A rádiótáviró állomások hivatalos névjegyzékének 12-ik kiadását.

A „Tableau A” (európai díjrendszerű díjak), „Tableau B” (Európán kívüli díjrendszerű díjak) és „Tableau C” (európai díjrendszerű díjtáblázat) 3-ik kiadását.

A washingtoni nemzetközi rádiótáviró egyezmény és az ahhoz csatolt szabályzatok külön kiadását.

Az 1926. évre vonatkozó általános táviró statisztikát.

Az 1925. évre vonatkozó általános rádiótáviró statisztikát.

Az 1926. évre vonatkozó általános táv-

beszélő statisztikát.

A washingtoni nemzetközi rádiótávíró értekezlet okmányait.

A brüsszeli szolgálati szabályzat külön kiadását.

A brüsszeli nemzetközi táviróértekezlet okmányait.

A világ tengeralatti kábeleinek névjegyzékét.

A rádióvillamos állomások frekvencia elosztási táblázatát.

A szeptérvári nemzetközi táviró egyezményhez csatolt párisi, 1925. évi átvizsgálás szerinti szolgálati szabályzat (berni kiadás) és a brüsszeli 1928. évi átvizsgálás szerinti szolgálati szabályzat (berni kiadás) határozatait, valamint az 1927. évi washingtoni nemzetközi rádiótávíróértekezlet határozatainak összehasonlítását.

Befejezésül köszöntsük tisztelettel az 1928. év folyamán körünkől örökre távozott vezérferfiaink emlékét. Ezek a következők:

A. Crescitz, a nemzetközi iroda volt aligazgatója,

Vlaiko Kotzitch, szerb-horvát-szlovén posta és táviró miniszter,

M. Bokanovski, francia kereskedelmi, ipar, posta és táviró miniszter,

Olaf Forberg, Island posta és táviró vezérigazgatója,

L. Dethioux, belga táviró és távbeszélő vezérigazgató, a bruxellesi nk. táviróértekezlet elnöke,

A. Bouquet, belga táviró és távbeszélő vezérigazgató,

J. Lee, a londoni központi táviróhivatal volt ellenőre,

L. Poulaine, a nemzetközi iroda aligazgatója.

(J. T. 1929. 1. sz.)

A rádiótávíró Japánban. A japán „Wireless Telegraph Co. Ltd.” 1928 október hó 20-án, fennállásának harmadik évfordulóján eddigi működéséről a következőkben számol be:

A társaság székhelye Tokió. A társaság tulajdonában van ezidőszent:

a) a Tomioka-ban levő nagy adóállomás, mely az Amerikával való forgalom céljaira szolgál (1928. év eleje óta üzemben), úgyszintén az ugyanerre a célra szolgáló Haranomachi-ben levő adóállomás, (mindkét állomás Tokiótól északra fekszik), valamint a Tókiótól északnyugatra fekvő Fukuokában berendezett vevőállomás.

b) az európai forgalom céljaira szolgáló Josami-ben (Nagoya mellett) levő nagy adóállomást rövidesen üzembehelyezik, valamint a hozzá tartozó és ugyancsak a Na-

goya közelében fekvő Kaizo-ban berendezett vevőállomás.

A társaság külön törvényes intézkedés alapján 20 millió yen alaptőkével létesült; a részvények névértéke 50 yen. Maga a japán kormány 2.3 millió yen erejéig vállalt érdekeltséget, mely összeget a társaság a kormánynak az addig, a kormány által üzemben tartott tomiokai és haranomachi-i állomásoknak és azok felszerelésének átengedése, valamint a Josami-ben és Kaizo-ban létesítendő új állomások telkeinek átengedése fejében részvényekben már ki is fizetett. A részvénytőke fennmaradó részét nyilvános jegyzés útján gyűjtötték össze. A társaság megalakítására az indító okot egyrészt a tengerentuli táviróforgalom állandó emelkedése, másrészt az a megállapítás adta, hogy a technikai haladások a rádiótávírókat a kábeltávíróval szemben feltétlenül versenyképesé tegyék.

Tomoka adóállomása rövidhullámon, Haranomachi adóállomás pedig hosszuhullámon dolgozik San Franciscoval s kedvező munkakörülmények esetén az állomások per centint 500 szó továbbítására képesek. Fukuoka vevőállomás úgy hosszú, mint rövidhullámú adások vételére képes. Az Amerikával való összes táviróforgalmat a tokiói rádióüzemközpont San Francisco amerikai hivattal bonyolítja le (Radio Corporation of America). Tekintettel arra, hogy legújabbban a Japán-Amerika közti rádiótávíró forgalomban Honolulu (Hawaii szigetek) közvetítését megszüntették, a forgalom lényegesen meggyorsult.

Josami állomás úgy rövid, mint hosszú hullámrendszerű adókkal fel leszerelve s az új állomás megnyitása után Európával kétirányú rádiótávíró forgalma lesz Japánnak. Eddig csak Európa adott Japánnak táviratokat és pedig Berlin (Transzrádió), Páris és Varsó, melyek hosszú hullámrendszeren adták távirataikat a kaizo-i vevőállomásnak. Ezután az Európába szülő táviratokat Nagoya-ban, a japán rádióüzemközpont fogja felvenni s azokat mindjárt továbbítja is.

A japán rádiótársaság a jövőt illetően nagy tervekkel foglalkozik. Nevezetesen:

a) az Amerikával való forgalom céljaira további újabb adóállomás létesítését határozta el, hogy az emelkedő forgalom követelményeinek megfelelően;

b) a távoli kelettel, nevezetesen az Ausztráliával és a Csendes-óceán déli szigeteivel való forgalom céljaira ugyancsak adóállomást kíván létesíteni; ennek helyére nézve azonban döntés még nem történt. Fokozatosan tervezik a forgalom megnyitását Szibériával (Vladivostok), Kínával (Peking

és Hongkong), Brit-Indiával (Bombay), Francia Indokínával (Saigon), Malakkával (Singapore), a Fülöp-szigetekkel (Manilla), a Németalföldi Indiákkal (Malabar) és Ausztráliával (Melbourne);

végül tervbe vették az európával való rádióforgalom további fejlesztését is. Itt elsősorban az Olaszországgal (Róma), Angliával (Dorchester) és Svédországgal (Göteborg) való távirólevelezés felvételéről van szó.

A társaság reméli, hogy berendezéseinek további fejlesztése és tökéletesítése képesé fogja tenni rövid időn belül a tavoli világrészekkel való rádiótávbeszélő forgalom, úgyszintén a képtávíratozás rendszerítésére is.

(D. V. Z. 1929. évi 4. szám.)

Dr. Havas Ferenc.

Rádióhírmondó-adás védelme. A marokkói táviróigazgatás a Marokkó 414 m. hullámon dolgozó rádióhírmondó állomás zavartalan adását biztosítandó, a washingtoni nemzetközi rádiótávíró egyezmény alapján megtiltotta, hogy a hajórádióforgalomban a 300 m. és 450 m. hullámot 12.30—14.00-ig, 16.00—18.00-ig és 20.00—23.00 óráig a marokkói partok közelében, azoktól 250 tengeri mérföld távolságig használják. Ezt a rendelkezést a világtávíró egyesület nemzetközi irodája útján teszik közzé. Néhány hónappal ezelőtt az olasz kormány is adott ki hasonló tiltó rendelkezéseket. (F. 6/29.)

Oroszországban kevés a rádióelőfizető. A legutóbbi statisztikai megállapítások szerint Oroszországban a rádióelőfizetők száma körülbelül egyharmad millió. Ebből 87 százalék (kb. 270.000) városi előfizető és csak 13 százalék a vidéki. Hangszórót mindössze körülbelül 15.000 darabot használnak. Azonban a számadatok kiegészítésekképpen fel kell említeni, hogy az orosz városi és vidéki rádióelőfizetők nagy részének alkalmá van a rádió-előadásokat iskolákban vagy más nyilvános épületekben külön berendezett vétel-termekben hallgatni. (F. 6/29.)

A román rádióhírmondó kezd fejlődni. Jelenleg Bukarestben egy 400 wattos kisebb adó van üzemben, amely naponta 16.00—17.00-ig és 20.00—22.00 óráig hallható. Az új hullámszétosztási terv szerint 223,9 m. hullámon kell adnia. Az új 12 kilowatt teljesítményű adót Otopeni-ben (Bukarest közelében) most építik. Remélik, hogy ezt az adót még március hó folyamán üzembe helyezhetik. (F. 6/29.)

Az összes olasz rádióhírmondó állomások egységesen a következőképpen jelentkeznek: „E. J. A. R. Radio...”, amit a rádióállomás neve követ. (F. 6/29.)

Rövid-hullámú rádióállomás Róma részére. A folyó év őszére várható 50 kilowattos új nagyadó üzembehelyezése után, Rómában egy erős rövidhullámú adót is be fognak rendezni abból a célból, hogy az olasz rádióműsort az olasz gyarmatokon és Amerikában is lehessen hallgatni. (F. 6/29.)

A pozsonyi rádió teljesítményét február hó folyamán 12 kilowatt-ra emelik. Egy újabb 10 kilowattos adót építenek. Morva-Ostriban, amely az új hullámszétosztási tervet szerint a 254,2 m. (1180 kc/s) hullámot fogja használni. A rádió-előfizetők száma jelenleg kerekén 250.000. (F. 6/29.)

Schenectadys rövid-hulláma. Az amerikai 2XAF és 2XAD állomások jelenleg 31.48. illetőleg 19.56 m. hullámon adnak. 2XAF hétfőn, kedden, csütörtökön és szombaton 23.00 órától 05.00 óráig rendszeresen dolgozik. 2XAD állomás ugyan-ezen időben, de szerdán, pénteken és vasárnap dolgozik. (F. 6/29.)

A németalföldi rövid-hullámú nagyadó Huizenben, január hó 16-án kezdte meg üzemét. Teljesítménye 130 kilowatt. Főképpen a Holland-Indiával lebonyolítandó rádiótávíróforgalmat szolgálja, de szerdán 16.88 m. hullámon, még meg nem határozott órában rádióműsort is ad. (F. 6/29.)

Cseh nagyadó 120 kilowatt teljesítménnyel. A Prága mellett Straniceban fogják felállítani az új csehszlovák nagyadót. Az építésére vonatkozó tárgyalások befejezéshez közelednek. Az építési munkálatokat rövidesen kiírják. Az új állomás 50—60 kilowattal fog dolgozni, de lehető lesz teljesítményét 120 kilowatt-ra fokozni. Az építkezés befejezését még a folyó év őszére várják. (F. 6/29.)

Zürich rádióhírmondó állomás január hó 7-től kénytelen volt üzemét átmenetileg beszüntetni, mert az antennáját a jég teljesen bevonta, antenna-melegítő berendezéssel pedig nincsen ellátva. (F. 5/29.)

A strassbourgi magán rádióállomás „Radio Strassbourg” kísérleti üzemét megkezdte. Minden kedden és csütörtökön, 21.00—23.00 óra középeurópai időben ad Hulláma 303 m. Végleges üzembehelyezését február hóra tervezik. (F. 5/29.)

Svájci rövid-hullámú rádióhírmondó. A zürichi rádióklub rövid-hullámú adója (hívójele: EH9XD) minden hónap első és harmadik szombatján 20—22 óra között rendszeresen dolgozik. Az említett időben 31,5 m. hullámon a zürichi rádióhírmondó műsorát közvetíti. Dacára annak, hogy az adó teljesítménye csak 50 watt, mégis Európa legkülönbözőbb részein, így Németországban is, jól lehet hallani. (F. 4/29.)

F8BP a „Journal des 8” rövid-hullámú adója (Rugles, Eure, Franciaország) most

13.20—15.00 óráig (greenwichi időben) 47 m. hullámon dolgozik. Az esti adásokat beszüntette. (F. 4/29.)

YC51 a mexicói hadügyminisztérium rövid-hullámú rádióállomása 42 méteren naponta 6 órakor (greenwichi időben), angol és spanyol nyelven, általános sporthíreket közöl. (F. 4/29.) *Teész Fr gyés.*

A berlini Skalitzer utcai új postaház. A háború alatti hosszú építési szünet után a német birodalmi postát a gazdasági élet fellendülésével növekvő forgalom és a nagy gazdasági tevékenység újabb építési feladatok elé állította. Ezek között különös jelentőségű a kézi kapcsolású távbeszélő hivataloknak az automatikus rendszerre való átépítése.

Ma Nagyberlinnek 46 központja, ke-
reken 254.000 telefonállomást foglal ma-
gába, az új automatikus üzem pedig egy
millió rendszerben fog készülni. Mint a
kézikapcsolású központok, úgy az új auto-
matikus központok is 10.000 csatlakozá-
súak s a 0000 számtól 9999 számig egy
központ-egységet és legfeljebb 10 köz-
pontból álló csoport egy körzetet képez,
amelyből a birodalmi fővárosra összesen
9 esik.

Az új postaház a Skalitzer-utca 84—94.
sz. alatt van és benne van elhelyezve a
„dél-kelet”-i körzet igazgatása és a vég-
leges kiépítésnél két 10.000-es automata
központ elhelyezésére van tervbe véve.
A 120 m. hosszú és 16 m. mély új épület-
ben két postahivatalt egybeolvasztva he-
lyeznek el. Egy távirada-építési osztály is
itt kap majd helyet.

Az épületnek egyszerű derékszögű
négyzet alaprajzi elrendezése van, csu-
pán a felvételi helyiséget helyezték jobb
világítás miatt az udvarra.

A forgalom ingadozása miatt a belső
részekben vasbeton pilléreket és ezek kö-
zött válaszfalakat oly módon alkalmaztak,
hogy a helyiségek a mindenkori igénynek
megfelelően csökkenthetők vagy növelhetők.
A pincében van a kábelvezetés, a ká-
béelosztó, a munkáscsoportok helyiségei,
raktár, műhely, központi fűtés és a szén-
kamra. A földszinten a levél- és csomag-
felvétel, a főpénztár, csöpposta, járadékfi-
zetőhely, hivatali helyiségek, hivatalfőnök,
továbbá a távbeszélő központ bejelentő
hivatala van elhelyezve. A második eme-
leten levélhördő, hivatali és étkező helyi-
ségek vannak. A felsőbb emeleteken a táv-
beszélő hivatal a főelosztóval, gépterem
stb. foglal helyet. A posta- és távbeszélő-
hivatal főnökeinek, a házmesternek és fű-
tőnek az épületben természetbeni lal-
lakása van. A tágas udvarra két utcáról
lehet behajtani.

Az épület hatásos kívülről is.

A formák nyugodt összhatást keltenek.
A mintázott égetett agyagdíszek gyéren
vannak elhelyezve. Az épület közepe la-
posan, síkban van kiképezve, rajta a biro-
dalmi sas és törtvonalú kőmellvéd. Mind-
két épületszárny a felső emeleten vissza-
ugrik és téglamintával élénkített párkány-
nyal van tagolva, amelyen kovácsoltvas
korláttal lezárt körüljáró is van. A felső
emeleteken a falsíkban fekvő ablakok van-
nak, amelyeket előugró pillérek tagolnak.
Ezekon nyugszik azután az erős, égetett
agyaglapokból készült főpárkány.

A levélfelvétel bejárata az épület köze-
pén van és azt még égetett agyagfigurák
is díszítik.

A ki- és bejárat a szélfogóval van ket-
téválasztva. A falak burkolata és a padló
solnhofeni lapokból, a tetőtíz pedig opál-
üvegből készült. A világítás este is felül-
ről történik. A nyolc nyilvános távbeszélő
állomással felszerelt előcsarnokon kereszt-
tül, a levélfelvételhez jutunk, amely vonzó,
világos, áttekinthető, huzatmentes és így
a forgalom lebonyolítására kiválóan alkul-
mas. Kilenc nyílásban 2—2, illetőleg a két
szélsőben 1—1 munkaasztal van, amelynek
munkaköre egy világító szalagon van meg-
jelölve. Itt bonyolódik le nyíltan, bank-
szerűleg a forgalom, sokkal gyorsabban és
zavartalanabban, mint a régebbi, magas,
zárt korlátfalak mögött. A hivatalnok most
már nem ül közvetlen a felekkel szemben,
hanem azok oldalt vannak, míg a fény
baloldalt áramlik be. A középcarnok ma-
gasan fekvő oldalablakokon kap világos-
ságot és azok kék- és zöldszínű zomán-
cozott terrakotta foglalatokkal vannak ta-
gozva. A terem közepén lévélsekrénnyel
ellátott íróasztal van. Efelett világítótest,
amely egyúttal szellőztető is. A padló zaj-
tompító gummiból készült. A csomagfel-
vétel az utcáról külön bejáraton közelít-
hető meg és színezett fugás klinker lába-
zata van. A schalter előtérnek más a szí-
nezése, mint a csomagraktárnak. Ugyanez
a helyzet a járadékfizetési helyen is. Al-
talában az a törekvés, hogy friss, élénk
színezéssel a közönségnek a tartózkodást,
a tisztviselőknek pedig a munkát kellem-
esebbé tegyék s ezzel a forgalom és szol-
gálat lebonyolítását mekönnyítsék és
gyorsítsák. A színezést festőművész köz-
reműködésével államtították meg.

Az építkezést 1925 őszén kezdték meg
s 1927 szeptemberében adták át rendelté-
tésének.

Ha a leírt épületet megfigyeljük, a ha-
zai szokásokkal ellentétben több érdekes
jelenséget találunk. Elsősorban a levélfel-

vételi helyiség sem a főpénztárral, sem pedig a főnöki szobával közvetlen összeköttetésben nincs, hanem azoktól egyéb helyiségeken kívül még folyosó is elválasztja. A mi vezetőségünk a kezelés és ellenőrzés szempontjából ezt a megoldást nem tartja kívánatosnak.

Érdekes az is, hogy míg nálunk a posta-és automata-központ helyiségeire hatalmas ablakokat kell tenni, amik sohasem zárnak jól és a merevítő szerkezetet (pillér, stb.) sok árnyékot okoznak, addig Berlinben az egész épületen egyforma ablakok vannak.

Az épület a legjobb anyagokból, bőseges területtel, az egészségi követelményeknek megfelelően épült, hogy ezzel is hirdesse a német posta bámulatos gazdasági erejét, melyet a háború következményei sem voltak képesek tönkre tenni. (Deutsche Bauzeitung 1928. évi 97. sz.)

Münchenben egyik postahivatal részére a Galerie str.-en új háromemeletes ház épült, amelyet a „Der Baumeister” című lap nyomán az alábbiakban ismertettünk.

A földszint udvari részén egy postahivatal van, míg az utcai részen üzlethelyiségek is vannak. A kocsibejárat az épület két oldalán van. A felvételi helyiség az udvari rész közepén nyert elhelyezést, amelyhez a bejárat a főépületen át vezet. A négyszög alakú földszintes felvételi helyiség mellett van egyik oldalon a levél feldolgozás a vele kapcsolatos esőpostával, másik oldalon a pénzkezelés; az udvar felől pedig a csomagkezelés és csomagraktár. A pénztár és a főnök az utcai részen van elhelyezve és nincs a felvétellel közvetlen kapcsolatuk. A levélfeldolgozás és a felvétel egymás mellett van, köztük válaszfal nincs. A felvételi teremben a közönség felé minden nyitott és áttekinthető. A tisztviselők a közönségtől csupán egy asztallappal és efelett mellmagasságig erő üveglappal vannak elválasztva.

Az épület főhomlokzata egyszerű, azonban drága faragott és csiszolt természetes burkolású. A felhasznált anyagok általában lényegesen drágábbak, mint a nálunk szokásosak. *Torda Kálmán.*

H I R E K

GLAUBER VINCE †

ny. postafőigazgató február 16-án, 79 éves korában meghalt..

A régi nagy Magyarországnak ismét egy hűséges, lelkiismeretes főtisztviselője szállt a sírba és vele eltűnt megint a régi nemes, patriarkális magyar középosztálynak egyik igen kedves, örökké mosolygó, szimpatikus öreg tagja.

Glauber Vince Bazinban született. Atyja híres, németajkú, de izig-vérig magyar érzelmű pozsonyi patricius volt.

Középiskoláit Pozsonyban végezte, jogi tanulmányait Bécsben kezdte meg, majd Budapesten folytatta és itt szerezte meg jogi- és államtudományi államvizsgáit. Ügyvédi pályára készült, de barátainak hívására a magyar kir. postához ment.

1887-ben a IX. f. osztályba fogalmazóvá nevezték ki és szolgálatételre rögtön be is osztották az akkori közmunka- és közlekedési minisztériumba.

Kevés jogvégzett tisztviselője volt még akkor a m. kir. postának, úgy hogy amikor 1892-ben a pozsonyi posta- és távirdaigazgatóságnál egyik posta-, táv. felügyelői állás megüresedett, a miniszter őt nevezte ki oda végleges minőségű pt. felügyelővé.

A postának a távirdával való egyesítése természetesen a személyzet körében sok keserűséget okozott. A rangsorba való sorozás, a másik szakmának lebecsülése és valószínűleg nem utolsó ok volt, hogy az egyesítés folytán mindenkinek, — aki nem akart nyugdíjba menni, — a másik szakmából vizsgázni kellett.

A kir. posta-távirda felügyelőknek abban az időben tehát éppen nem volt irigylésreméltó helyzetük. De Glauber Vince — az új posta-táv. felügyelő, — aki a minisztériumban az átszervezés munkájában is résztvett, hamar megtalálta az útát a személyzet szívéhez és a háborgó kedélyeket atyai jóságával megnyugtatta.

Glauber Vince valóságos atya volt kerületének. A hozzáfutóknak ügyes-bajos dolgát magáévá tette és legtöbb esetben eredményeket is ért el.

Abban az időben ugyanis a felügyelőség még a közigazgatásiaknak volt egyik legmegtisztelőbb rangfokozata.

A felügyelő közvetlenül érintkezvén a személyzettel, annak nemcsak szakismereit, hanem egyéni, sőt családi viszonyait is behatóan ismerte. Szinte természetes volt, hogy a személyi és helyi ismeretekkel rendelkező posta-táv. felügyelő megkérdezése nélkül alig történt kinevezés, elölépítés, sőt áthelyezés sem.

Glauber Vincét igazságossága és nagy szívóssága miatt mindenki szerette, úgy, hogy amikor 1896-ban titkárrá kinevezték és ismét, — de akkor már kereskedelmi — minisztériumba osztották be, a kerülete impozáns módon búcsúzott el tőle.

Impozáns emellett, hogy a nagynevű Szalay Péternek bizalmas, személyi titkára volt, az akkori híres V-ik postakezelési ügyosztályban dolgozott.

Temetésén dr. báró Szalay Gábor vezérigazgató vezetése alatt megjelentek a magyar posta tényleges szolgálatban álló és nyugdíjazott vezérférfiai s meghatottan, fájó szívvel vettek búcsút az intézet egyik régi büszkeségétől.

Louis Poulaine, a nemzetközi táviró-unio berni irodájának igazgatója, 1928 december 31-én, 63 éves korában Bernben elhunyt. Nyolc nappal halála előtt Bernben a Feldegg klinikán sikeresen megoperálták s már a gyógyulás útján volt, mikor a halál hirtelen elragadta.

Louis Poulaine Párisban született 1865. október 31-én. 1884-ben lépett a francia posta szolgálatába, mint alantás tisztviselő. 1898-ban az „Ecole professionnelle supérieure des Télégraphes” szakiskolába került. Pályáján ettől kezdve gyorsan haladt. Fogalmazó, főnökhelyettes, hivatalfőnök, majd igazgató lett, 1927 május 4-én pedig a központi igazgatásnál elnyerte az igazgatói címet.

Mint a francia delegáció tagja résztvett az 1908. évi lisszaboni s az 1925. évi párisi nemzetközi táviró-értekezleteken, valamint az 1906. évi berlini, az 1912. évi londoni és az 1927. évi washingtoni nemzetközi rádió-táviró értekezleteken.

A táviróunio nemzetközi irodájához 1928. évi január hó 1-én neveztetett ki igazgatói minőségben s 1928. évi szeptember havában résztvett a brüsszeli nemzetközi táviró értekezleten, melyen a vezér-titkári funkciót töltötte be igen kiváló eredménnyel s az értekezlet legteljesebb meglegedésére.

Louis Poulaine-t a halál munkaszta mellett ragadta el, mert néhány nappal halála előtt még hivatalában tevékenykedett. Mindenkiel szemben tanúsított lekötetelő szívessége, nagy energiája, kiváló szakismeretei, melyek úgy a nagyhorderejű általános kérdésekben, mint a legaprólékosabb részletkérdésekben munkáját annyira megkönnyítették s a nemzetközi táviró szempontjából annyira értékessé tették, halálát annál nagyobb veszteséggé minősítik az igazgatók és a nemzetközi iroda számára. Emléke nagyszámú tisztelőinek szívében kitörülhetetlenül élni fog. (J. T. 1929. évi 1. szám.)

A Burinterna új igazgatója. A svájci szövetség tanácsa a táviróunio berni nemzetközi irodájánál Louis Poulaine igazgató váratlan elhunytával megüresedett igazgatói állásra Henry Lucien Boulanger, a francia táviró és rádiótáviró szolgálat igazgatóját nevezte ki. Henry Lucien Boulanger a francia igazgatás képviselőjében már több nemzetközi értekezleten vett részt, melyeken különösen, mint a francia ékeszszólásnak kiváló mestere, az összes delegátusok csodálatát és tiszteletét érdemelte ki. Új munkahelyén kifejtendő működéséhez a táviróunio igazgatásainak legjobb kívánságai és legjogosultabb reményei kísérik. (D. V. Z. 1929. évi 5. számának közlése nyomán.)

A magyar argentinai távbeszélőforgalom ünnepélyes megnyitása. A Budapest Buenos Aires közti távbeszélőforgalom a folyó évi február hó 25-én megnyílt.

Dr. báró Szalay Gábor, a m. kir. posta vezérigazgatója a megnyitás alkalmából meleg szavakkal üdvözölte Pincemin-t, az argentinai Transradio társaság vezérigazgatóját s a két ország közti távbeszélő összeköttetés létesítése alkalmából üdvözlőt küldött az argentinai nemzetnek is. Egyúttal kifejezést adott ama meggyőződésének, hogy a modern technika segítségével létesült összeköttetés új kereskedelmi és kulturális kapcsolatokat fog teremteni a két ország közt s hogy a magyar és argentinai népben egymás iránt érzett rokonszenvet még erősebbé fogja fejleszteni, a két ország postai igazgatásai között pedig az új forgalom szintén összekötőkapocsként fog működni.

Végül melegen üdvözölte a Transradio társaságot is, mely a drótnélküli összeköttetést létesítette s ezáltal az eszmék gyors kicserélését lehetővé tette. Beszédét „Éljen Argentina” és „Hurrá a Transradio társaságnak” szavakkal fejezte be.

A magyar postavezérigazgató szavaira Pincemin, a Transradio társaság igazgatója szintén nagy örömeinek adott kifejezést afölött, hogy a két ország között újabb kapcsolat létesült, mely úgy kereskedelmi, mint kulturális téren a legszebb reményekre jogosít. Biztos benne, hogy a mai beszélgetési kísérlet teljes eredményre fog vezetni s hogy lesz szerencséje a magyar posta vezérigazgatóját nemcsak távbeszélőn, hanem személyesen is megismerni.

A hivatalos beszélgetés befejeztével Buenos Airesben, Balog Zoltán, ottani magyar honfitársunk, egy gabonaexport cég igazgatója vette át a beszélőt s megragadta az alkalmat, hogy a m. kir. posta

vezérgazgatója útján üdvözetet küldjön az egész Magyarországnak. Együttal közölte, hogy Buenos Airesben a mai napon 35 fokos meleg van s a mi óránk szerinti 17 óra 23 perckor, ott csak 13 óra 23 perccet mutat az óra.

Balog Zoltán egyúttal összeköttetést kért édesapjával, a Szeged 205. számú előfizetővel. Ez a beszélgetés is igen jól sikerült s a szegedi rokonok Balog Zoltánnak még a hangját is megismerték. Ez volt az első fizetett beszélgetés.

Az új távbeszélő összeköttetés Budapest és Berlin közt kábelen, Berlin és Buenos Aires közt pedig rövidhullámú drótnélküli távbeszélőberendezés igénybevételével létesült.

A beszélgetés díja 190 pengő. Beszélgetéseket csak 15—18 óra (középeurópai idő) közt lehet folytatni. A beszélgetéseket már a reggeli órákban be kell jelenteni.

A magyar-román távbeszélő forgalom megnyitása, mely a magyar postagazgatáson kívül álló okokból 10 éve késik, rövidesen megtörténik. A forgalom lebonyolítására szánt távbeszélő áramkörnek Lökőházánál a határon való összekötése már megtörtént s a forgalom felvétele most már a két igazgatás közt a megnyitással kapcsolatban folyó tárgyalások befejezésével, rövid időn belül várható. Az új összeköttetés úgy a magyar-román kölesönös távbeszélő forgalom szempontjából, mint Romániának a nyugati és északeurópai országokkal való távbeszélő forgalma szempontjából nagyjelentőségű.

Részvénybevezetés drótnélküli képtávíratózással. Londonból jelentik: Egy new-yorki kereskedelmi társaság az utolsó pillanatban kapott engedélyt részvényeinek a londoni tőzsdén való bevezetésére. Miután az aláírási felhívások elküldésére már nem volt idő, ezért azokat drótnélküli képtávíró útján néhány perc alatt New-Yorkból Londonba táviratozták. Ez volt az első alkalom, hogy a drótnélküli képtávíratózást pénzügyi műveletekre használták.

Képtávíró Anglia és Amerika között sugárrendszerű rádió. A minap az angliai Marconi állomás sugárrendszerű rádióképeket közvetített és vett fel Amerikából. Noha az időjárás kedvezőtlen volt, az elért eredmények minden várakozást felülmúltak. A képeket három és fél perc alatt továbbították. Egy egész újságoldal kép átvitele mindössze félórát vett igénybe. A kísérlet kimutatta, hogy a sugárrendszer nagy távolságra sokkal célszerűbb, mint az eddig használt hosszuhullámú rendszer.

KÖNYVSZEMLE

Zakariás János új könyve. A napokban hagyta el a sajtót Zakariás János okl. gépészmérnöknek, a Rádió Amatőrposta szerkesztőjének a „Rádió vezérfonala” című munkája.

Az erős kritikai érzékkel és szaktudással megírt munka megismerteti a statikai és dinamikai elektromosságot, az egyen- és váltóáramok fogalmát, az elektromosság mágneses hatását, az indukciót, az ellenállást, az elektrotechnika alapegységeit, a kondenzátort, az elektromos rezgőköröket, az antennát, az elektromos hullámok terjedését, a fading jelenségek magyarázatát, a rezonanciát, a földelést, a rádióberendezés elhelyezésének módját, a villámhárítót, a detektort, a detektoros készülékeket és a katódlámpát.

Tárgyalja a karakterisztikus görbét, a lámpa felhasználásának módját, az egyenirányítást, a lámpát, mint rezgéskeltőt, a többrácsos és különleges csöveket, az izzótelepeket, az akkumulátorokat, az anódtelpeket, a töltésnek a módját, az anódpótlókat, a fejhallgatókat és hangszórókat, a hangfrekvenciás és ellenállásos erősítőket, a lámpás készülékeket, a különleges kapcsolásokat, a segédrezgéskeltővel bíró készülékeket, a rövidhullámú adás és vétel módját, a készülék szelektivitásának emelését, a hullámcsapdákat, az erősáramú zavarokat, a rádiókészülékek fontosabb alkotórészeit, a kondenzátorokat, transzformátorokat, tekereseket, lámpafoglatokat és az ellenállásokat.

Tanácsokat ad a készülékek szereléséhez és a hibakereséshez. Felsorolja az amatőrberendezéseknél gyakrabban előforduló hibákat. Kipróbált kapcsolási rajzokkal és a készülékekhez szükséges alkatrészek felsorolásával elősegíti a rádióamatőrök munkáját.

Közli a Morse abc-t s végül ismertetéseket ad a rádióval kapcsolatban s felsorolja a nevezetesebb rövid-, közép- és hosszuhullámú adók adatait.

Míg külföldön a rádiószakirodalom egyenesen példátlan lendületet vett s annak minden ágát a legapróbb részletekig feldolgozták, addig magyar nyelvű alapos és mindenre kiterjedő szakművek még mindig nincsenek elegendő számban.

Tagadhatatlan, hogy a jó szakkönyv a rádiópropagandának, a rádió elterjedésének egyik legfontosabb eszköze, éppen ezért örömmel üdvözljük Zakariás kartársunk munkáját, aki időt és fáradságot nem kímélve, megismertet bennünket a rádió alapelveivel, működésével, üzemeltetésével, hibáival és az üzemzavarok meg-

szüntetésének módjával. Nemcsak elméleti ismereteket közöl, hanem esztendőök hosszú tapasztalatainak bőséges tárházából gyakorlati útbaigazításokat is ad, a kezdő rádióamatort tanácsokkal látja el, a haladók munkáját pedig támogatja és előbbre viszi.

Sajnos, a rádió előfizetők között még mindig nagyon kevesen vannak, akik a rádió lényegével teljesen tisztában volnának. A legkisebb üzembizavar esetén nagyon sokan tanácstalanul állanak és többen az előfizetők sorából csak azért lépnek ki, mert képtelenek a hibának a helyét megtalálni és a fellépő üzembizavart megszüntetni.

A rádiókészülékek javításával és üzembentartásával nagyon sok kontár foglalkozik, akik munkájukat ugyan alaposan megfizettetik, feladatukat azonban igen gyakran vagy egyáltalán nem, vagy helytelenül oldják meg. Lelkiismeretes szakember még a városokban is kevés van, falukban pedig egyáltalán nincsen. Főleg ezeknek a nehéz helyzetén akar segíteni Zakariás kartársunknak a könyve, aki már 2 esztendő óta vezeti a Studió Amatörpostáját s így módjában volt azokkal a kérdésekkel foglalkozni, melyek ebben a szakban nap nap mellett felmerülnek.

A Dénes testvérek Rt. kiadásában megjelent szakmunka kitűnő illusztrációkkal van tarkítva s 2 pengő 80 filléért bármely könyvkereskedésben és a Studióban is megrendelhető.

Új segédkönyvek. Vezetőségünk megértő gondoskodása következtében ismétlen két új segédkönyv hagyta el a sajtót és pedig: A távirida és távbeszélő építési szolgálatról szóló utasítás II. és III. része.

A II. rész az építésvezetők számára készült s az építési osztályvezetők felelőségével, az építési munkák előjegyzésével, a felügyelőség hatáskörét meghaladó munkák költségvetésével, a felügyelőség hatáskörében elrendelhető munkák kimutatásával, a különböző előjegyzések vezetésével és kiegészítésével, a leltározásnál követendő elvekkel, a leltári változások keresztülvezetésével, a nagyobb helyihálózatok térképének elkészítésével, a szerelési vázlatrajzokkal, az oszlop és keresztfa nyilvántartásokkal, a működési naplóval, költségvetések készítésével, a vasúti szállítási díjak kiszámításával, a munkák megkezdésével, építésvezetőnek munkánál való jelenlétével, a munkánál alkalmazandó felvigyázó hatáskörével, a munkások beosztásával, az építési osztályvezető számadási kötelezettségével, a kézi pénznaplóval, a pénzsámadással, a munkajelentéssel és anyagsámadással, az összesítő fizetési jegyzékkel, az adó és betegségi biztosítási

járulék levonásával, a költségszámlákkal, az építési segéderők számadási kötelezettségével, az ellenőrző anyagnaplóval, az építési osztályvezető raktárszámadásával, az építéseknel fennmaradt anyagok hova küldésével, végül az oszloptartóssági kimutatással foglalkozik.

A III. rész tulajdonképpen a vonalmenterek és vonalfelvigyázók számára készült utasítás s a vonalfelvigyázók teendőit, számadási kötelezettségét, a vonalfelvigyázói számadások vezetésére szükséges nyomtatványokat, kézi pénznaplót, a munkások nyilvántartását és fizetési jegyzékét, a vasúti szállítmányok feladásának és kiváltásának módját, a hitelezett vasúti szállítási díjakról készítendő kimutatást, a pályakocsi használatáról vezető előjegyzést, a munkanaplót, annak vezetését és összesítését, a főösszesítő munkanaplót, az anyagnaplót, a különböző lerakóhelyeken levő anyagok nyilvántartását, az oszlop és keresztfa nyilvántartását, az eladott ócskaanyagok és az átadott anyagok kimutatását, a számadások betervezésének idejét, a cserélésre előirányzott oszlopok sorszámairól és a keresztfák mennyiségéről készítendő kimutatásokat, a szerszám kézikönyvet, végül a raktárkezelő vonalfelvigyázó raktárnaplóját és a raktárkönyveket tárgyalja.

Az új segédkönyvek a postavezérgazgatóság háziyomdájában tetszetős formában és izléses kivitelben készültek.

„Deutscher Reichspost-Kalender 1929”

E címen a német posta hivatalos támogatásával, külső megjelenésben is igen tetszetős fali szaknaplár jelent meg, mely művészi kiállításával, tartalmának szakszerűségével és adatbőségével messze felülemelkedik a hasonló szabványos kiadványokon.

A fali mappár tervszerűen illeszkedik be a német posta ama propaganda tevékenységébe, mely utóbbi időben a postaintézet sokoldalúságát írásban és képen mindig újabb és újabb alakban ismerteti meg a közönség mennél szélesebb rétegeivel. Szokatlan elevenséggel mutat reá a posta egyes üzletgainak a közönség szempontjából kiemelhető előnyeire; oktat és újabb híveket toboroz, amikor a postai berendezések helyes használati módját fényképekkel is illusztrálja; graphikonokkal mutatja be a postai forgalom méreteit s az egyébként fásasztó számadatokat a közönség minden rétege előtt érthető alakban népszerűsíti. Bátran szembeszáll a közönség körében a postáról terjesztett kedvezőtlen híresztelésekkel is, azokat könynyedén, a szakembert és laikust egyformán meggyőző adatokkal cáfolja; az év egyes napjainál feltünteti a német posta multjából történelmileg is kiemelkedő ese-

ményeket és dátumokat s ezzel a szakemberek részére is igen értékes adatokat tesz közzé. A fali naptár minden lapja újabb és újabb meglepetéseket tartalmaz. Ezek között a meglepetésszerű és külső alakjukkal is újdonságképpen ható ügyes reklámok között oldalról-oldalra a postadíjszabás egy-egy részletét népszerű, könnyen érthető alakban közli s ezzel bizonyára nagyban hozzájárul ahhoz, hogy a német posta díjtételei a közönség szélesebb rétegei előtt ismertek legyenek. A táviró-, távbeszélő- és rádiótechnikai berendezések is széleskörű ismertetéshez jutnak a fali naptár lapjain; eredeti és igen sikerült fényképfelvételek mutatnak rá a szakemberek előtt is érdekes újításokra, melyek a posta-, táviró- és rádióüzem mechanizálása terén a német posta napról-napra bevezet. Különösen tanulságosak azok a képek, ahol a német postának a falusi lakosság postai, táviró- és távbeszélő szükségleteiről történő gondoskodása van megelevenítve igen szerencsés felvételekben.

Ez a postás falinaptár — tudomásunk szerint — az első szakmunka, mely postai szakismereteket a posta közönségének mennél szélesebb rétegei előtt igyekszik népszerűsíteni. Tehát elsősorban a postát igénybevevő közönségnek és nem postai alkalmazottaknak készült ez a szaknaptár, amely — noha tisztán csak szakdolgozat közül, de ezt olyan szerencsés alakban teszi, hogy a laikusok érdeklődését az első laptól az utolsóig leköti és célját: a postának közelebbi vitelét az élethez, az azt használó közönséghez, legtöbbször mértékben eléri.

Nálunk is meg kellene fontolni, vajjon az évről-évre megjelenő újévi könyvecskék helyett nem lehetne-e hasonló irányú hivatalos kiadmánnyal a közönség szélesebb rétegeinek érdeklődését a m. kir. posta céljai és üzletágai iránt az eddiginél szerencsésebb és gyakorlatibb alakban feléresztani. (D. V. Z. 1928 : 49.) (k. j.)

Szerkesztői üzenetek

Régi előfizetőinket kérjük, hogy a lap előfizetésének megújítása és az esedékes díjak megküldése iránt intézkedni szíveskedjenek.

Nagy Béla ellenőr, Kecskemét. 1. A leadószolgálatra vonatkozó azt a javaslatát, hogy az utánvételi lapok, a kifizetett posta- és csekkfizetési utalványok kézbesítőkint valamennyi hivatalnál külön ívbe vezettesenek be, nem tartjuk megfelelőnek, mert ez nyomtatványpazarlásra vezetne. Egyébként is a P. K. U. 60. §. 2. pont 5. beke-

dése megengedi, hogy nagyforgalmú hivatalok az utánvételi összegek, a kifizetett postautalványok és csekkfizetési utalványok elnaplózására több naplót és aljegyzéket használhassanak. Az egyes naplók külön folyószámozása a nyilvántartás egységességét veszélyeztetné.

2. Az a javaslata, hogy a kézbesítők által kifizetett postautalványok és csekkfizetési utalványok naplózása külön naplókban történjék, tárgyaltan, mert ezt nagyforgalmú postahivataloknál a fent idézett rendelkezés megengedi. Ettől eltekintve, a hivatalban kifizetett utalványok elnaplózására úgyszólván külön naplót kell használni, mert ezeket az utalványokat a kifizetés előtt kell a naplóba bevezetni, tehát azok elnaplózásával várni nem lehet. Azt, hogy a helyi leadó osztály a leszámloló tisztviselőtől függetlenül a főpénztárral közvetlenül számoljon le, szintén nem tartjuk kívánatosnak, mert ez a főpénztári teendőket megnehezítené.

3. „Az összesítő kimutatás a kézbesítők elszámolásáról” c. 1218. sz. nyomtatvány módosítására vonatkozó javaslata megfontolást érdemel s így azt tárgyalásra az illetékes ügyosztálynak átadtuk.

4. A szállítólevelek kötegeléséhez kötegelőlapok rendszeresítését sem tartjuk szükségesnek, mert e célra a hivatalok a forgalomból kivont egyéb nyomtatványokat is felhasználhatják.

A P. K. U. egyes pontjainak helyesbítésére vonatkozó javaslatát a tárgyalásra illetékes ügyosztályhoz szintén eljuttattuk.

A szolgálat megjavítására irányuló törekvéséért és munkásságáért halás köszönetet mondunk. Ha a személyzetünk minden egyes tagja ilyen szeretettel foglalkozna szakügyekkel, a magyar posta régi híre és megbecsülése ismét valóra válna.

Dr. M. F., Debrecen. A rég megírt cikk mielőbbi elküldését kérem. Üdv.

Hivatalvezető, Miskolc. Csomagok szállítólevél nélküli kezelése tárgyában küldött javaslata lapzárás után érkezett. Legközelebbi szerkesztő bizottsági ülésünkön tárgyalni fogjuk.

Szász Domokos felügyelő hivatalvezető, Gyula. Élvezettel olvastuk „A királyi törvényszéken” című talpraesett, magyaros stílus érzékkel s közvetlen egyszerűséggel megírt cikket, amelyben egy csodálatos távbeszélő előfizető dijhátralékának sikeres behajtásáról számol be. Minden dicséretet megérdemel azon fáradozása, hogy a reménytelennek látszó kincstári követelést a rendeletek és szabályok ügyes csoportosításával sikerült beszednie. Cikkét azonban mégsem közölhetjük, mert az a mód, ahogy a volt előfizetőtől tartozását be-

szedték, a törvényes alapot nélkülözi s a cikk közléséből személyzetünk azt hihetné, hogy mégis ennek követésére adunk útmutatást.

A csódtörvény felsorolja, hogy milyen tartozások tartoznak az I. osztályba, melyek közé azonban a táviró és távbeszélő díjtartozások, sajnos, egyáltalában nem sorozhatók.

Teljesen igaza van abban, hogy a távbeszélő díjhátralékoknak bírói behajtására vonatkozó rendelkezések pótlásra és kiegészítésre szorulnak. Vezetőségünk már több, mint egy évtizede fáradozik azon,

hogy a távbeszélő követelések közjogi természetűeknek minősíttessenek. Minthogy azonban ez a kérdés kizárólag törvény útján rendezhető s annak előkészítése, letárgyalása nagyon hosszú időt vesz igénybe, bizonyára még sok károsodás fogja érni a postakincstárt addig, amíg a javaslat törvényerőre emelkedhetik.

Örülünk, hogy intézetünknek ilyen lelkes emberei vannak, kik időt és fáradságot nem kímélve, igyekeznek a kincstári követeléseket minden rendelkezésükre álló eszközzel behajtani.

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

Márkus Lajos

VASSZERKEZETEK GYÁRA

Budapest, VI., Hun uca 4.

Telefon: L. 920—40, 920—41.

Speciális gyártmányok:

ragacs nélküli
üvegtetők,
prizmás levilágítók,
tetőszerkezetek.



A m. kir. Posta Központi Járműtelep
garage-épületének vastószerkezete és
ragacs nélküli üvegfelülvilágítója.

GANZ-DANUBIUS

BUDAPEST, X., KÖBANYAI-UT 31. SZÁM.

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

Waggonyár

Mindennemü személy- és teherkocsik.

Gépgyár

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

Hajógyár

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



Magyar Rézhengerművek Részvénytársaság

Azelőtt

Chadoir Gusztáv és Társa Rézhengerművei

BUDAPEST, V., VIZAFOGÓ 1460

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

GYÁRTMÁNYAINK:

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

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

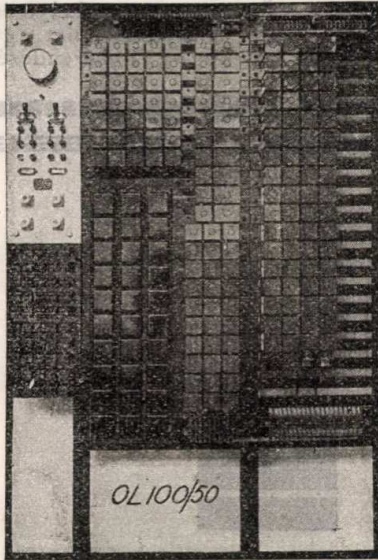
„ERICSSON“

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 sajátságai:

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

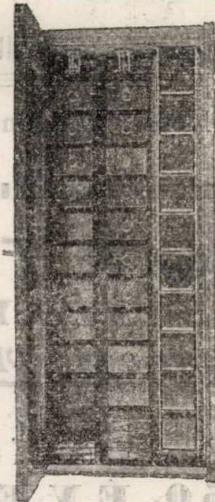
Az 1929. év újdonságai:

**Automatikus házi telefonbe-
rendezések 12-1000 vonalig.**

Állami csatlakozás 4 fővonalig,

billentőgombos 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 be-
rendezés. Teljesen automatikus vidéki központok és hálózatok, interurbán forgalomban is kezelő nélkül, bármely vonalszámra.



24 vonalas kapcsoló.

Tóth Imre és Társa

KÖZPONTI FÜTÉS, SZELLŐZTETÉS
ÉS EGÉRSZÉGÜGYI 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 díjtalannak!

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 konstrukciójú és gyártmányú calorifer légfűtőkészülék alkalmazásával.

50 ÉVES TAPASZTALAT!

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