

MAGYAR POSTA

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



SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL
I. KER., KRISZTINA-KÖRUT 12. SZÁM.
BUDAI POSTAPALOTA IV. EM. 424.

TELEFON: AUT. 505—97. — MŰSZAKI ÜGYEKBEN J. 454—48.

SZERKESZTI ÉS KIADJA A M. KIR. POSTAVEZÉRICAZGATÓSÁG MEGBIZÁSÁBÓL
A M. KIR. POSTA JOGASZ- ÉS MÉRNÖK TISZTVISELOI ORSZAGOS EGYESULETENEK
SZERKESZTŐ-BIZOTTSAGA.

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

FELELŐS SZERKESZTŐ:

Dr. NAGY SÁNDOR
M. KIR. POSTATANÁCSOS.



TÁRSSZERKESZTŐ:

PETAINEK JÓZSEF
M. KIR. POSTAFŐMÉRNÖK.

A budapesti automata távbeszélő- központok vonalvizsgáló-, ellenőrző-, felügyelő- és forgalmi megfigyelő váltói.

Irta: **MATTANOVICH GÉZA**, m. kir. postafőmérnök.

Commutateurs d'essai, de contrôle, de surveillance et de contrôle du trafic, installés dans les centrales téléphoniques automatiques de Budapest. Par Géza Mattanovich.

L'auteur continue et clôt son article, dont la publication a été commencée dans le dernier numéro de l'année passée de notre revue. Il fait connaître la destination et le fonctionnement en principe des commutateurs de contrôle du trafic, installés dans les centrales téléphoniques automatiques de Budapest. L'installation en question, perfectionnée par des nombreuses épreuves techniques, fournit au chef de l'exploitation de telles données d'exploitation dont la connaissance facilite la réalisation d'une exploitation économique et irréprochable.

(Folytatás.)

8. Az I. híváskereső megfigyelő berendezése.

Az előfizetői vonalak hívásait a budapesti automata távbeszélőközpontok 100-as csoportokban szolgálják ki; minden egyes 100 előfizetőt magában foglaló híváskereső gépcsoport 13 azonos feladatú gépáramkörből áll. A hívás fogadása mindig ezen gépcsoport működésével veszi kezdetét, a kapcsolási folyamatok lefolyása tehát legcélszerűbben innen figyelhető meg. E célra az összes I. híváskereső gépcsoportok (egy 10.000-es központban számszerűen 100 csoport) bármelyike automatikus átkapcsolási művelet segítségével — mely a for-

galmi megfigyelő váltón elhelyezett billentyűk lenyomására működő keresőgépek útján megy végbe — a forgalmi megfigyelő váltóhoz kapcsolható. Ezen átkapcsolás folytán a kijelölt híváskereső-csoport valamennyi gépének fővonalai vezetékpárja (A—B) és foglaltsági vezetéke (D) párhuzamosan kapcsolódik a váltó kapcsolómezejének jobboldali részében elhelyezett megfigyelőszerelvényhez.

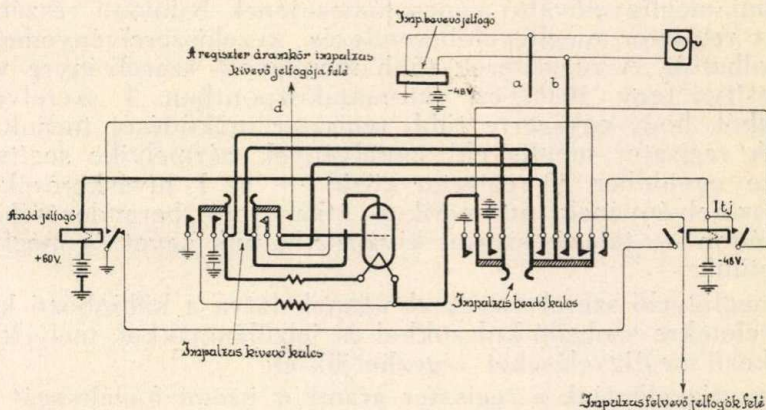
A megfigyelőszerelvény a megfigyelés alá veendő gépcsoport 13 gépének megfelelően 13 hívólámpából és 13 kétállású kulcsból áll. A hívólámpák áramkörei a foglaltsági vezetékek leágasztásai lévén, jelzést adnak akkor, amikor valamely gép aktív kapcsolatba került valamely hívó előfizető vonalával.

A hívó jelzésre beléphetünk a hívólámpához tartozó kulcs megfelelő (alsó) állításával, mire — azonos módon, mint a 2. fejezetben ismertetett megfigyelés alatt álló vonalaknál — a hívó előfizető fővonalai vezetékpárját egy transzformátorhoz kapcsoljuk, mely az egycsöves erősítőberendezésen át (L. 6. sz. ábra) hallgatónkhoz közvetíti a kapcsolási fázisok lefolyását. Beszélgetés felvételére vagy a kapcsolat lerögzítésére itt is a „Kik” könyökemeltyűs billentyű lenyomása jön használatba.

A megfigyelő áramkör segítségével módunkban van az előfizető helyes tárcsázásáról, illetőleg a gépi berendezés kifogástalan működéséről is meggyőződni és pedig azáltal, hogy a megfigyelő berendezésen hívójelzést adott előfizetői vonalat az úsvnevezett *vezérregiszter áramkörhöz* kapcsoljuk. A vezérregiszter áramkör tulajdonképpen a tényleges kapcsolást lebonyolító regiszter helyes működésének tükörképe. Ez a vezérregiszter ugyanazt a számbaállást végzi el és tünteti fel megfelelő számlámpák útján, amit a tényleges kapcsolást lebonyolító regiszternek kell elvégeznie. Ha tehát a vezérregiszter ugyanarra a számra állott be, mint amelyre a tényleges regiszter a választószerveket beállította, vagyis ha a hívott szám — amiről a hívott jelentkezése ad bizonyosságot — azonos a vezérregiszter által illusztrált számmal, akkor a gépi berendezés kifogástalanul teljesítette a feladatát, a hiba oka csupán az előfizető elnézésében vagy annak készülékében keresendő.

A vezérregiszter a megfigyelendő hívó vonalra a híváskereső megfigyelő berendezésének kétállású kulcsa és azonkívül a vezérregiszter impulzus beadó kulcsának lenyomása révén kapcsolódik, miáltal a hívó vonal „B” vezetékága folytatódagos lesz a vezérregiszter-áramkör audioncsövének rácsáramköréhez (8. sz. ábra), az audioncső fűtőszála is izzítás alá kerül és a vezérregiszter-áramkör sorrendkapcsolója az első számjegy bevételezési helyzetébe megy. Minthogy ez idő alatt az előfizető vonalának fővonalai vezetékpárja (A—B) a tényleges kapcsolást végrehajtó regiszteren át záródik, a vezérregiszter audioncsövének rácsa elég intenzív pozitív feszültséget kap, miáltal a cső anódáramkörében az elektronok áramlása oly erőssé válik, hogy az *anódjelfogót* és ezáltal az *Itj jelfogót* is gerjesztődésre készíteti. Ha most az előfizető beadja az első impulzussorozatot, a fővonalai vezetékpár szagatása folytán — a tényleges kapcsolást végző regiszter felől — az audioncső rácsát annyira negatívvá teszi, hogy a cső anódáramkörében gyors ütemben az anódjelfogó legerjesztődik és az utóbbi

nyugalmi érintkezőjén és az Itj (impulzustartó) jelfogó érintkezőjén át az előfizető által beadott impulzusok a vezérregiszter számjelfogópárjai felé is beadtnak. A fővonalai vezetékpár hosszabb zárata alatt az anódjelfogó ismét állandóan gerjesztve van, a vezérregiszter sorrendkapcsolója pedig egy lassan elengedő átváltó-jelfogó elengedése folytán beáll a következő számsorozat bevételezési helyzetébe. Mialatt a sorrendkapcsoló új helyzetébe beérkezik, a gerjesztett számjelfogók helyzetét különböző rögzítő jelfogók egy számlámpa-sorozaton feltüntetik; a számjelfogó sorozat pedig ezután legerjesztődik. Így azután a többi impulzus-sorozatot is ugyanaz a számjelfogósorozat veszi fel a vezérregiszter áramkörében, a különbség csak az, hogy mindég más és más rögzítő jelfogók jegyzik fel a különböző impulzus-sorozatokat, miáltal az összes impulzussorozatokat, vagyis mind az öt számjegy beadása után valamennyi beadott számjegy jelződik a lámpamezőn.*)



8. ábra. A vezér-regiszter működési elve.

Az I. híváskereső megfigyelő áramköre a fenti megfigyelések eszközlésén kívül forgalmi adatokat is szolgáltat. Bármely időpontban megmutatja, hogy az egy híváskereső csoportba kötött előfizetők mily intenzív módon veszik igénybe a távbeszélőt; áttekinthetően megfigyelhetővé teszi az egyes kapcsolási fázisok idejének megállapítását, a beszélgetés és a bontás időtartamát, egyszóval adatokat szolgáltat az egyes áramkörök tartási idejének megállapítására.

9. A regiszterek megfigyelő berendezése.

Az automata távbeszélő központ üzemének legkényesebb és legterheesebb feladatát a regiszterek végzik el. A regisztereknek az automata központban ugyanaz a feladat jutott osztályrészül, mint a manuális központban a kezelőnek. A regiszter veszi fel az előfizető által

*) A vezérregiszter áramkör a 2. fejezetben ismertetett megfigyelés alatt álló vonalakra is rákapcsolható és pedig a megfigyelés alatt álló vonallal kapcsolt dugaszszinórhoz tartozó kulcsnak és a vezérregiszter-impulzus beadó kulcsának megfelelő állításával.

beadott számot és ugyancsak ez jelöli ki a választó szerkezeteknek a kívánt számra való beállítását. E műveletet a regiszter egy kapcsolásnál másodpercek leforgása alatt bonyolítja le és munkája elvégzésével mindig készen áll újabb kapcsolat közvetítésére. Rendeltetése tehát, különösen a forgalmasabb órákban, úgyszólván megszakítás nélküli munkát kíván tőle. Ámde az intenzív igénybevétel folytán megeshetik nemcsak a kezelővel, de a gépszerkezettel is, hogy a túlterheltség átmenetileg őt kimeríti és eltéveszti a kapcsolást, illetőleg a gépi berendezésnél (pl. valamelyik jelfogó túlerős felmelegedése) megakadályozza a helyes működést. Az automataközpontban hatványozott mértékben kell arra ügyelnünk, hogy ily esetek ne ismétlődhessenek, mert a rendellenességek többszöri ismétlődése — a bekövetkező téves kapcsolásokon kívül — a berendezés egyes alkotóelemeire is káros hatást gyakorolhat.

Az automataközpont összes regiszterei megfigyelésük céljából a forgalmi megfigyelőváltó kapcsolómezejének baloldali részében elhelyezett regiszter megfigyelőberendezés kezelőszerveihez hozzákapszolhatók. A regiszterek több megfigyelő szerelvényre vannak csoportosítva (egy 10.000-es automataközpontban 4 szerelvényre), azon célból, hogy egyszerre több regiszter működését tudjuk ellenőrizni. A regiszter megfigyelő szerelvények bármelyike segítségével egyszerre egyidőben 50 regiszter közül — az I. híváskereső megfigyelő szerelvényének automatikus átkapcsoló berendezéséhez hasonló módon —, tetszés szerint kiválaszthatunk egyet és megfigyelés alá vehetünk.

A megfigyelő szerelvények el vannak látva a különböző kapcsolási műveletekre szolgáló kulcsokkal és jelzőlámpákkal, melyek révén a következő megfigyeléseket végezhetjük el:

a) megfigyelhetjük a regiszter áramkör üzemi foglaltságát és annak idejét;

b) az egyes számjegyek felvételét és az azok között eltelt időtartamot;

c) a számjegyek leadását, vagyis a választási periódusokat és azok idejét;

d) az üzemben esetleg bekövetkező fennakadásokat: a regiszter rögzítését vagy valamely áramköri hiba folytán előálló fogvatartását.

A kapcsolási folyamatoknak minden egyes periódusát a megfigyelő szerelvény vonatkozó jelzőlámpái, és pedig: a) foglaltsági lámpája; b) az impulzusok beadását jelző progress lámpák; c) a számjegyek leadását, vagyis a választási folyamatokat jelző progress lámpák s végül d) a fennakadásokat a rögzítő és alarm lámpák teszik szemlélhetővé.

Ha nem csupán a regiszter kapcsolási idejének megállapítására szorítkozunk, hanem a kapcsolat egész lefolyását akarjuk kihallgatni, akkor a megfigyelőberendezés *lehallgató kulcsát* is lenyomjuk, miáltal a megfigyelő szerelvényhez párhuzamosan kapcsolt regiszter áramkör fővonalí vezetékpárját — az I. híváskereső megfigyelőberendezéséhez hasonló módon —, az erősítőberendezésen át a kezelő hallgatójához kapcsolhatjuk; a „Kik” könyökemeltyűs billentyű lenyomásá-

val pedig beszélőkészletünket is rákapcsolhatjuk a hívó vonalra és ezzel szükség esetén a regiszteráramkört fogvarthatjuk.

Az előfizető helyes számbeadásáról, illetőleg a választószerkezetek kifogástalan működéséről itt is meggyőződhetünk, ha a regiszter megfigyelőszekrényt a vezérregiszter áramkörhöz kapcsoljuk, melynek számjegy lámpái jelezni fogják a beadott impulzusokat.

De nemcsak a beadott impulzusok helyességét állapíthatjuk meg, hanem a választásnál a regiszter felé visszairányított impulzusokat is regisztrálhatjuk. E célból a megfigyelendő regiszteráramkört egy kulcs (impulzus kivevő kulcs) állításával akként kapcsoljuk a vezérregiszteráramkörre, hogy az audioncső rácsáramköre az alapáramkörrel jöjjön összeköttetésbe (8. sz. ábra). A vezérregiszter számlámpamezején kigyulladó lámpákból — az előfizető által beadott szám birtokában — megállapíthatjuk, hogy a választást a tényleges kapcsolást végző regiszter helyesen irányította.

A regiszter megfigyelőberendezés útján az automataközpont regisztereinek bármelyikét *ellenőrzővizsgálat* (Routine Test) alá is vehetjük. Az ellenőrzővizsgálat alatt azt kell értenünk, hogy a kérdéses regiszterre rákapcsoljuk az automataközpont tartozékát képező regiszterellenőrző áramkört. A regiszterellenőrző áramkör a regisztereknél szolgálatot teljesítő géptermi műszerész fontos segédeszköze, melynek felhasználásával naponta végig kell vizsgálnia az összes regiszter áramköröket. (Az ellenőrző áramkör a regiszter áramkörökkel különböző próbakapcsolásokat végeztet el a helyes működés megállapítása céljából.) A forgalmi megfigyelőberendezéshez ugyanez az ellenőrző áramkör kapcsolható rá és ezáltal ugyanazok a vizsgálatok hajthatók végre a forgalmi megfigyelőváltón, mint amelyeket a regiszterek karbantartó műszeréze végez. Így a központ üzemvezetője bármikor meggyőződést szerezhet a regiszterek jó működéséről és egyúttal a regisztereket karbantartó egyén kifogástalan munkájáról.

*

A leírt sorokban vázlatos áttekintést kívántam nyújtani a budapesti automata távbeszélőközpontok azon szerveiről, melyeknek célszerű felhasználásával a helyes és gazdaságos üzemfenntartás útján haladhatunk. Ki kell emelnem ezek közül a forgalmi megfigyelőberendezést, mint amely a modern elektrotechnika legújabb vívmányainak segítségével oly eszközt ad az üzemfenntartónak a kezébe, mellyel nemcsak a jelen állapotra, de a távoli jövőre is biztos következtetéseket vonhat le magának.

A budapesti automata távbeszélőközpontok még a fejlődés állapotában vannak, de eddigi felépítésük is szilárd alapot nyújt a tökéletes fejlődés biztosítására.

(Vége.)

A jegyzékrendszerű utalványforgalom, különös tekintettel az Amerikai Egye- sült-Államokra.

Irta és a „Postás Kultúr- és Zeneegyesület” szakirodalmi szakosztálya által 1929 december hó 11-én rendezett nyilvános ülésen előadta:
Dr. LANTOS BÉLA m. kir. postatitkár.

(Folytatás.)

Service des mandats-poste par échange de listes. (Suite.) Par Dr. Béla Lantos, secrétaire de poste roy. hong. — L'auteur clôt son article continué dans le No. précédent, sur le service des mandats-poste avec les Etats-Unis d'Amérique, la Grande-Bretagne et la Canada, faisant ressortir les divergences essentielles entre le système interne et le système international par listes, en démontrant les désavantages de ce dernier.

A jegyzékek eredeti példányait az illetékes kicserélő hivatalnak elküldjük. Ezekkel egyidejűleg több másolati példányt készítünk. Az egyik példányt — hivatali kezelés céljából, — visszatartjuk, a másikat — ellenőrzés céljából — a budapesti postaigazgatóság utalvány-csoportjának, a vonatkozó postautalványokkal együtt elküldjük.

A kész jegyzékek a hozzájuk tartozó postautalványokkal együtt a *felülvizsgálóhoz* kerülnek, aki a jegyzékek tételeit a megfelelő postautalványokkal összehasonlítja és az átszámitás helyességét ellenőrzi. Ugy az átutaló, mint a felülvizsgáló a kész átutaló jegyzéket aláírja.

Az ily módon elkészített jegyzéket az illetékes külföldi utalványkicserélő hivatalnak elküldjük.

Ugy az indított, mint az érkezett jegyzékekkel kapcsolatban a következő főbb munkanemeket különböztetjük meg:

1. *Címhelyesbítés, illetőleg visszajelentés.* A kézbesíthetetlen utalványokra vonatkozó visszajelentéseket nem küldjük az illető kicserélő hivatalhoz, hanem az amerikai utalványokra nézve a harmadik főpostamester-helyetteshez Washingtonba, az angol utalványokra vonatkozólag az ellenőrző utalványosztályhoz Londonba, illetőleg a kanadai utalványokat illetően a főpostamester pénzügyi osztályának Ottawába. A *visszajelentések* elintézéseképpen a megkeresett postaigazgatás vagy *címhelyesbítést ad*, vagy *visszafizetést kér*. Az előbbi esetben az utalványt megfelelően helyesbítjük, a helyesbítést betűző lenyomattal ellátjuk és kifizetés végett elküldjük a kifizető hivatalnak. A második esetben a visszafizetési felhatalmazást megadjuk.

A *külföldi postaigazgatástól érkező visszajelentésekről* a felvevő postahivatalt, a kérdéses postautalvány adatainak közlése mellett, értesítjük. Egyben felhívjuk a postahivatalt, hogy a feladótól a pontos csatolatokat szerezzé be, esetleg csatoljon olyan levélborítékot, melyet a feladó a címezettől kapott és melyből a rendeltetési hely és a levél feladójának, vagyis az utalvány címezettjének a neve kétségtelenül megállapítható. A hivatal jelentése alapján vagy az új, helyes címet közöljük az illetékes postaigazgatással, vagy pedig — a feladó kívánságára, — *visszafizetési felhatalmazást kérünk*.

2. *A visszafizetések.* Azokra az utalványokra nézve, melyekről végérvényesen megállapítottuk, hogy *kézbeshetetlenek*, továbbá melyekre nézve a felvevő postahivatal igazgatása *visszafizetési felhatalmazást* kér, végül a feladást követő 12 hónapon belül ki nem fizetett, ú. n. *elévült* utalványokra a felvevő postahivatal igazgatásának *visszafizetési felhatalmazást adunk*, illetőleg az innen indítottakra nézve *visszafizetési felhatalmazást kapunk*.

A visszafizetendő utalványokat elő kell jegyezni, mert ezek a tételek a leszámolás tárgyai.

A külföldi postaigazgatástól *érkező visszafizetési felhatalmazás* alapján a vonatkozó nemzetközi postautalványt az illetékes postaigazgatóságtól bekérjük, a visszafizetési záradékkal („Visszafizetendő a feladónak X pengő”) ellátjuk és visszafizetés végett a felvevő postahivatalnak, Budapesten a feladó lakására illetékes kézbesítő-hivatalnak, — a visszafizetés foganatosítása végett, — elküldjük.

3. *Tudakozványok.* A belföldi postahivatalok a jegyzékrendszerű postautalványokra vonatkozó *tudakozványokat az utalvány-kicserélő hivatalhoz* kötelesek küldeni, hogy a kérdéses utalvány átutalási adatait megállapítsuk és hogy ezek segítségével — a külföldi postaigazgatás útján, — a kifizető postahivatalnál az utalvány sorsát ki lehessen nyomozni. Előfordul azonban, hogy a felvevő postahivatal a tudakozványt *szabályellenesen* elküldi a rendeltetési helyre, ami az elintézésnél tetemes késést okoz, mert a külföldi postaigazgatás — az átutalási adatok közlése végett — azt hozzánk visszaküldi. A külföldi postaigazgatás az utalványkicserélő hivatal által szabályszerűen tudakolt utalványra nézve a kifizetési adatokat közli, melyeket a felvevő postahivatal tudakozványára vezetünk és ezt — a feladó megfelelő értesítése végett — a postahivatalnak elküldjük.

Ha a külföldi postaigazgatástól *érkezik* valamelyik ott feladott utalványra vonatkozó *tudakozvány*, akkor a rendeltetési hely postahivatalát felhívjuk, jelentse, hogy a kérdéses utalványt kinek, mikor és hol fizette ki? A feladó által a tudakozványra írt *megjegyzést, kívánságot* a hivatalnak — a címmel való közlés végett, — szintén tudomására adjuk. A hivatal által jelentett kifizetési adatokat a tudakozvány hátlapján az illetékes postaigazgatással közöljük. Itt nyomatékosan figyelmeztetem a kezelési hivatalokat, hogy a jegyzékrendszerű utalványokra vonatkozó jelentéseket a m. kir. posta utalványkicserélő hivatalához kell küldeni. A leszámoló hivatal felállításáig azonban kivételek a már kifizetett (érkezett) és a már átutalt (indított) utalványok adatainak közlésére vonatkozó jelentések, mert az előbbiekre nézve a budapesti, az utóbbiakra nézve pedig a felettes igazgatóság utalvány-osztálya adhat felvilágosítást.

A rendelkezésemre álló rövid idő nem engedi meg, hogy az utalványkicserélő szolgálat munkáját részletesen ismertessem. Néhány szóval mégis meg kell emlékezni az *ellenőrzésről* és a *leszámolásról*.

A jegyzékrendszerű utalványforgalom *ellenőrzésével* jelenleg a budapesti m. kir. postaigazgatóság utalványcsoportja és a posta központi számvevősége van megbízva. Minden átutaló jegyzék másolatát, a jegyzékekről tíznaponként készített összesítő kimutatást és a vonatkozó eredeti (sárga) nemzetközi postautalványokat átadjuk az *emli-*

tett utalványcsoportnak. Az érkezett jegyzékekhez tartozó (szürke) csere-utalványok a kifizetés után kerülnek oda. Míg a szürke utalványokat az ellenőrző utalványcsoport megőrzés végett visszatartja, a sárga utalványokat — az ellenőrzés után — az illetékes postaigazgatósághoz juttatja. Ennélfogva, abban az esetben, midőn a már ki-

III

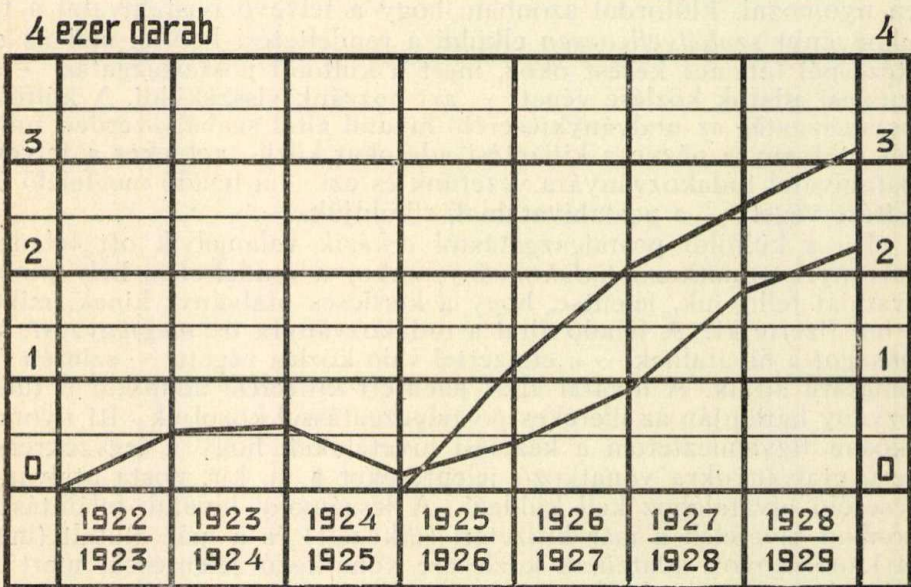
Indítás

az amerikai forgalom emelkedése évi átlagban 58 0/0

(:1922/1923-1928/1929:350 0/0:)

az angol forgalom emelkedése évi átlagban 63 0/0

(:1925/1926-1928/1929:190 0/0:)



fizetett, illetőleg átutalt utalványra — reklamálás, stb. céljából — szükségünk van, a szürke utalványokat az ellenőrző utalványcsoporttól, a sárgákat ettől, vagy legtöbb esetben, már a felvevő postahivatal postaigazgatóságától kaphatjuk meg. — Mindenesetre az ügymenet megkönnyítésére, gyorsabb tételére fog szolgálni, ha „A m. kir. posta utalványleszámoló hivatalá”-nak felállításával az utalványok központi kezelése megvalósul.

A központi számvevőség részére minden hónapban az előző hónap 10 napos összesítő kimutatásaiból „Havi összesítő kimutatás”-t készítünk, melynek összege — természetesen — a 10 napos összesítő kimutatások végösszegeivel egyezik.

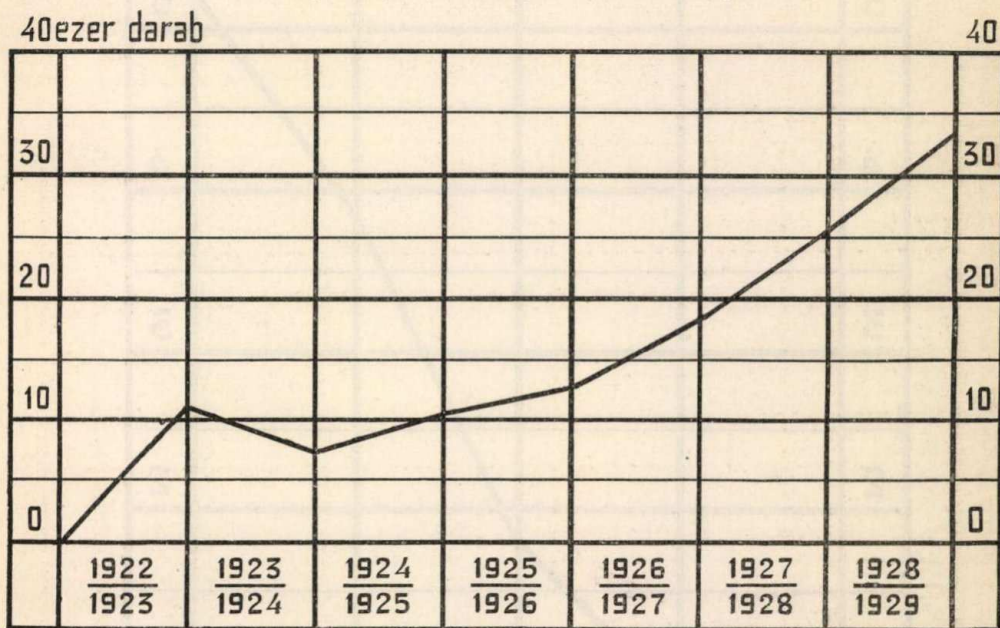
A leszámolás. Ha az érkezett és indított jegyzékek értékeinek havi végösszegeit a visszafizetett és elévült postautalványok összegeinek betudásával egymásból kivonjuk, megkapjuk az *egyenleget*. Mint-

V

Érkezés (:Amerika:)

Az amerikai forgalom emelkedése évi átlagban 30 0/0.

(:1922/1923–1928/1929 184 0/0:)



hogy az érkezett utalványok összege mindig nagyobb, mint az indítottaké: állandóan magyar követelés mutatkozik. Érdeemesnek tartom itt megemlíteni, hogy a jelenleg velünk utalványforgalomban álló államok közül csak Amerika és Anglia (Kanadát is beleértve) azok, melyeknél a követelési egyenleg számbavehető összeggel a mi javunkra jelentkezik.

A leszámolást az egyes államokkal — a rendelkezésére bocsátott adataink alapján — a központi számvevőség végzi. A leszámolás alapján mutatkozó követelés kiegyenlítése az amerikai forgalomban min-

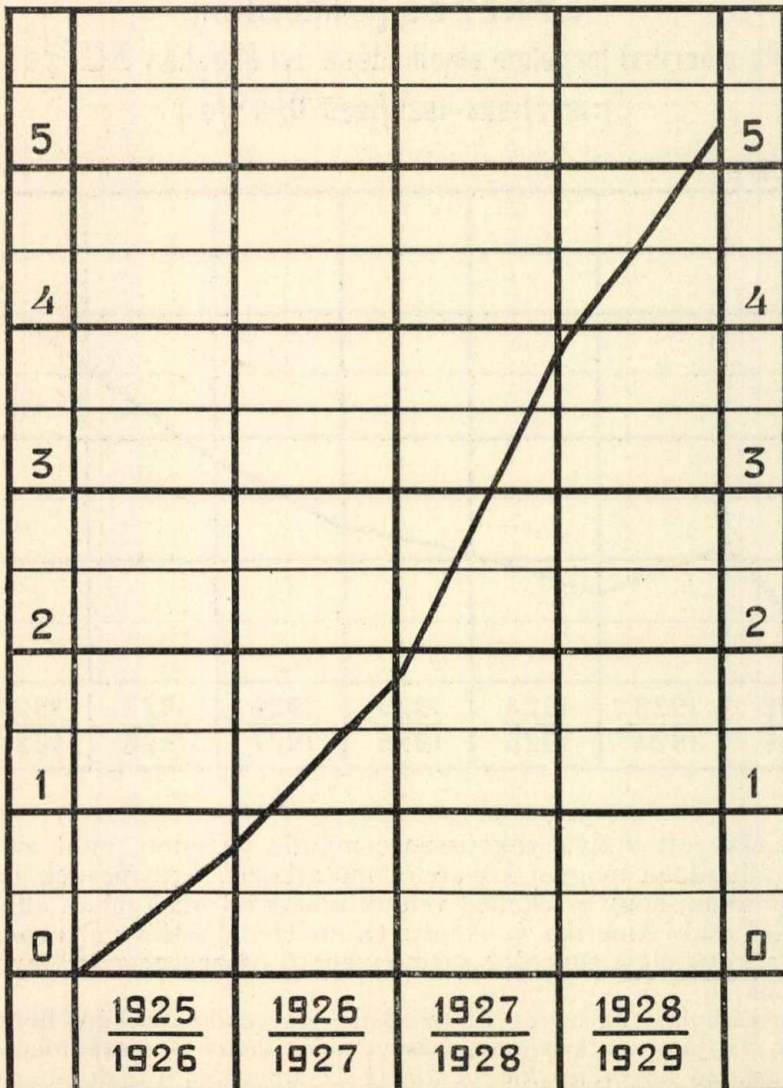
V

Érkezés (:Angol:)

Az angol forgalom emelkedése évi átlagban 181^o/_o
(:1925/1926–1928/1929: 543^o/_o.)

6 ezer darab

6



denkor dollárra kiállított, — az angol forgalomban a hitelező ország pénzneméről szóló, — a kanadai forgalomban pedig, ha mi tartozunk Ottawára, — ellenkező esetben Londonra szóló váltóval történik.

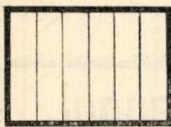
VI

Kétes (:érkezés:)				Hibás (:indítás:)			
utalványok							
amerikai		angol		amerikai		angol	
max	min	max	min	max	min	max	min
14	10	32	15	24	9	5	3,5

Ezzel az utalványkicszerelő szolgálat fontosabb teendőinek ismeretét befejeztem. Még egynéhány statisztikai adattal óhajtánám munkásságunkat illusztrálni:

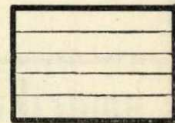
VII

A forgalom megoszlása

Budapest és a vidék között $\%$ -ban.

Budapest

Vidék



Indítás	
amerikai	angol
34	
	72
66	
	28

Érkezés	
amerikai	angol
	20
35	
65	80

A III., IV, V. ábrák az érkezett és indított utalványok forgalmáról készített grafikonok, melyek azt bizonyítják, hogy a jegyzékrendszerű utalványforgalom állandóan emelkedik.

A VI. ábra a kétes és hibás utalványok kimutatása. Az adatokat a forgalom százalékában tüntettem fel. A „max.” rovat a forgalom megkezdésének idejében, a „min.” rovat pedig az 1928/1929. évben előfordult kétes és hibás utalványok százalékát mutatja. Ez azt a törekvésünket igazolja, hogy a posta anyagi- és presztizs-érdekeit minél tö-

VIII

Indítás		<u>Amerika</u>		Érkezés	
Év	Darab	Pengő	Darab	Pengő	
1913	25,587	9960,200	270,498	52,430,300	
1928	2,143	650,000	30,075	30,40,000	

Anglia és Canada

1913	18,852	1581,900	27,858	5,651,000
1928	2,970	286,400	4,610	700,000

Az egész forgalom

1913	47,040	11,773,300	307,879	58,969,000
1928	5,113	936,400	34,685	37,40,000

kételesebben szolgáljuk. Ezek az adatok egyben azt is igazolják, hogy a figyelmeztetéseink, oktatásaink nem vesznek kárba, mert a felvevő és kézbesítő hivatalok pontosabb és gondosabb munkája is ezekben az adatokban nyer kifejezést, nemkülönben az érkező átutaló jegyzékek fokozatos javulása.

VII. ábra. A forgalom megoszlása Budapest és a vidék között. Érdekes eredményre jutunk, ha a forgalmat abból a szempontból nézzük, mennyi esik ebből a fővárosra és mennyi a vidékre? Az indításnál azt látjuk, hogy Angliával sokkal fejlettebb a kulturális, kereskedelmi összeköttetésünk, hogy az Angliába irányuló forgalomban főképpen a fővárosi polgárság vesz részt. Az összegek túlnyomó része

könyvvásárlásra megy. Igy pl. sok előfizetője van az Encyclopedia Britannica-nak.

Az *érkezés* számadatai azt bizonyítják, hogy kivándorolt véreink zöme a vidékről került messze idegenbe. Ezek kisebb-nagyobb pénzküldeménnyel itthon maradt hozzátartozóikon óhajtanak segíteni. Az angol forgalomban mutatkozó óriási eltolódás a vidék javára onnan magyarázható, hogy az 1928/29. költségvetési évben, melyre az adatok vonatkoznak, Kanada még itt szerepel, ahonnan pedig úgyszólván kizárólag vidéki rendeltetésűek az átutalások.

VIII. ábra. Az 1913. és 1928. évi forgalom összehasonlítása. Érdekes, de egyben fájdalmas eredményre jutunk, ha Nagy-Magyarország, a boldog békekorszak utolsó, 1913. évi forgalmát összehasonlítjuk Csonka-Magyarország múlt évi forgalmával. Önkéntelenül felmerül a kérdés: *mi az oka annak, hogy a csonkamagyarországi jegyzékrendszerű utalványforgalom darabszámában 84—92 százalékos, illetőleg összegében 82—94 százalékos csökkenés mutatkozik, holott a lélekszámot tekintve (20 millióról 8 millióra) a csökkenés kb. 60 százalékos?* Míg 1913-ban minden 450. lakos adott fel, és minden 70. lakos kapott egy-egy jegyzékrendszerű utalványt, addig 1928-ban csak minden 1600-ik, illetőleg 230-ik lakosra jutott egy-egy utalvány?

A *kifelé irányuló forgalomban* azt állapíthatjuk meg, hogy ennek elszegényedésünk, gazdasági leromlottságunk az oka.

Az *ideirányuló forgalom* csökkenése abban leli magyarázatát, hogy azokat a területeket veszítettük el, ahonnan a legtöbben vándoroltak ki, ahová tehát a legtöbb amerikai pénzküldemény irányul.

Bár ezek a rideg számok leplezetlenül feltárják sívár gazdasági jelenünket, mégsem szabad csüggednünk. Bízunk kell élni-akarásunkban, képességeinkben és hogy gazdasági erőink kifejlesztésével és megizmosodásával édes hazánk visszaszerzi azt a gazdasági helyzetet, melyből egykori jóléte fakadt!

(Vége.)

Tanulmányutam Ausztria, Németország és Svájc nagyobb városaiban.

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

Mon voyage d'étude dans les villes importantes de l'Autriche, de l'Allemagne et de la Suisse. Par Dr. Eugène Szigeti, conseiller de poste r. h.

L'Auteur fait connaître le service de levée et de distribution des correspondances dans les villes visitées et à Budapest. Il expose les avantages de la levée par motocyclette. Il esquisse les systèmes de distribution essentiellement différents, adoptés dans les villes étrangères et à Budapest dans l'intérêt de la prompt distribution du premier courrier. Il fait mention de la décentralisation qui se manifeste à l'étranger, de ses avantages et désavantages, de la décentralisation modique subsistant à Budapest, des courses de livraison, de la distribution des correspondances commerciales par facteurs spéciaux.

A magyar posta vezetőségének megtisztelő megbízásából a közelmultban Bécs, Berlin, Hamburg, München, Drezda, Frankfurt (M),

Köln, Zürich városokban a levélgyűjtő- és a kézbesítőszolgálat berendezését tanulmányoztam.

Az alábbi sorokban tanulmányutamon felkeresett külföldi városokban tapasztalt alapelveket ismertetem s vetem egybe hazai rendszerünkkel, különös tekintettel azokra a jelentős újításokra, amelyeket a magyar posta vezetősége főleg a kézbesítőszolgálat terén tervez.

A levélgyűjtőszolgálat terén feltűnt, hogy a tanulmányút során útbaejtett városok közül a géperejű üzemre teljes mértékben csak Berlinben és Hamburgban tértek át. Egyebütt a levélgyűjtés gyalogosan (pl. Bécs, Drezda) vagy vegyesen gyalogszerrel, kerékpárral és gépkocsival történik (pl. Hamburg, Frankfurt (M), Köln).

Kétségtelen, hogy a levélgyűjtőszolgálat akkor jó és olcsó, ha a gyűjtés gépkocsikkal történik. Ilyen berendezés mellett ugyanis a levélgyűjtőjáratok sűrűn közlekedhetnek és a menetidejük rövid lehet, továbbá nem kell a gyűjtést sok postahivatal között szétforgácsolni, ami a gyűjtött levelezés szakszerű feldolgozását és gyors továbbítását megnehezítené.

Ez a magyarázata annak, hogy a nyugati városokban a géperejű üzem állandóan tért hódít, kivéve oly helyeket, ahol a gépkocsi gyorsaságát a szűk utcák miatt nem lehet kellőképpen kihasználni (Köln).

Ahol a géperejű gyűjtésre térnek át, a levélgyűjtést központosítani iparkodnak és ezt a teendőt vagy nagy városi postahivatalokra, vagy nagy pályaudvari postahivatalokra bízzák (Hamburg, Berlin).

A gyűjtés gyakorisága különböző. Köznapokon, forgalmas területen Bécsben naponta 11-szer, Frankfurt (M)-ban és Münchenben naponta 6—7-szer, Berlinben és Kölnben 8-szor, Hamburgban 9-szer, Zürichben 7—9-szer gyűjtenek.

A magyar posta Budapesten már teljesen áttért a géperejű levélgyűjtésre s a mi fővárosi levélgyűjtésünk — a 8 és 21 órák között naponta 7—8-szor kifutó gépkocsijáratokkal — világvárosi színvonalú.

Külföldön a géperejű gyűjtésnek egyik velejárója a levélszekrényeknek az éjszaka folyamán való egyszeri kiürítése, amelyet még oly városokban is rendszeresítenek, ahol csak részleges géperejű gyűjtés van. Berlinben 219, Hamburgban 251, Frankfurt (M)-ban 49 szekrényt ürítenek ki éjszaka s ezeket a levélszekrényeket szembetűnően jelölik meg.

Fővárosunkban az éjjeli levélgyűjtés alkalmi járatokkal történik s azokba mindössze néhány levélszekrény van bekapcsolva. Az éjszakai levélgyűjtés kiterjesztése és külön járatokkal való ellátása a jövő egyik feladata.

Külföldön a levélgyűjtőszekrények felszerelésénél csak a forgalmi szempontok mellett a közönség kényelmét, továbbá a magánosok, egyesek kényelmét szolgálja (pl. hotelek halljában), a felszerelésért és a kiürítésért fizetni kell.

Nálunk a multban a levélszekrények kifüggesztésénél a forgalmi szempontok mellett a közönség kényelmét, továbbá a magánosok, főleg értékcikkárosítók érdekét is túlzott mértékben figyelembe vették s emiatt sok volt a levélszekrény, ami a levélgyűjtés költségét emelte s a gyors gyűjtést is hátráltatta. A fölösleges levélszekrényeket azonban már néhány évvel ezelőtt leszerelték s új szekrény kifüggesz-

tésénél ma már nálunk is kizárólag a forgalmi szempontok az irányadók.

Fontolóra lehetne azonban venni, hogy hazánkban is a magánérdeket szolgáló levélszekrények kifüggesztése esetén nem kellene-e az érdekeltekkel a szekrény felszerelésével és kiürítésével járó kiadásokat megtéríttetni?

Mindenütt, ahol a géperejű levélgyűjtést berendezték, a gépkocsi-vezető egyúttal a gyűjtést is végzi.

A levélgyűjtésnek egyik különleges módja a villamos vasúti kocsikra szerelt szekrények útján való gyűjtés. A tanulmányút során felkeresett külföldi városok közül ez a különleges berendezés csak Hamburgban látható, ahol 18 különböző viszonylatban közlekedő villamos vasúti kocsikra speciális szerkezetű kis levélszekrények vannak felszerelve. A levélszekrény 42 cm. magas, 30 cm. széles és 12 cm. mély; ajtaja felülről nyílik és kulccsal zárható. A szekrény a villamos kocsi hátsó oldalára van felszerelve. Hamburgban ez a berendezés ma első sorban a táviratok és express levelezés feladására szolgál, de fel lehet adni e szekrények útján a közönséges levelezést is s ezek a küldemények 5 pf. pótdíj alá esnek. Amidőn az említett 18 viszonylatban közlekedő villamos vasúti kocsik a főpályaudvart érintik, a villamos megállóhelyeken felállított levélgyűjtő postai alkalmazottak a szekrényekben elhelyezett küldeményeket — az alatt az idő alatt, amíg a kocsi az utasok fel- és leszállása miatt áll —, kiemelik és sűrű időközökben a közvetlen közelben levő pavillonban elhelyezett, csőpostával felszerelt postahivatalba szállítják. Innen a közönséges levelezést csőpostával vagy a főpályaudvaron működő postahivatalba s onnan az induló mozgópostákhoz továbbítják, vagy — amennyiben induló, postát szállító menet nincs — a Hamburg 1. számú postahivatalhoz terelik.

Régebben a villamos vasúti levélgyűjtésnek nagyobb jelentősége volt, mint manapság, mert a hamburgi postahivatalok a város külső területrészein ritkán gyűjtöttek s késő este és éjszaka a levélszekrényeket nem ürítették ki. A villamos vasúti kocsikra szerelt levélszekrények tehát jó szolgálatot tettek. Ma azonban, amidőn Hamburgban a gépkocsikkal naponta 9-szer, kerékpárral naponta 7-szer gyűjtenek s a levelezést a szekrényekből az éjszaka folyamán is elviszik, a villamos vasúti levélgyűjtés jelentősége a közönséges levelezés feladásánál csökkent.

A levélgyűjtésnek ezt a módját csak olyan városokban lehet kedvező eredménnyel meghonosítani, ahol a település formája és a villamos vasúti közlekedés rendje megfelelő. Ha a város ovális kiterjedésű s a villamos vasúti viszonylatok olyanok, hogy a villamos kocsik a város egyik végétől a másikig a város központján át közlekednek, vagy pedig az elővárosokat kötik össze a város központjával s ott irányító postahivatal is van, akkor célszerű a levelezést a villamos vasúti kocsik útján gyűjteni.

Hazánkban ilyen berendezés jelenleg csak Szombathelyen van, a villamos vasútat azonban más vidéki városban is fel lehetne használni a levélgyűjtésre. Tudomásom szerint a posta vezetősége foglalkozik ezzel a tervvel s Miskolcon. Pécsen és Nyiregyházán a villamos vasutak igénybevételéről az érdekeltségekkel tárgyalásokat folytat.

A levélgyűjtésre a székesfőváros közvetlen környékén fekvő helységeken áthaladó budapesti helyiérdekű vasutakat is fel lehetne használni.

A levélkézbesítő szolgálat terén a nagy ipari és kereskedelmi városokban a legfőbb feladat: *az első posta gyors kézbesítése*. Ezt a célt a tanulmányút során felkeresett városokban (Köln és Zürich kivételével) a levélkézbesítés nagyfokú decentralizációja útján iparkodnak elérni. Bécsben 36, Berlinben 46, Hamburgban 30, Drezdában 25, Frankfurt (M)-ban 19, Münchenben 17 postahivatal kézbesíti a levelezést.

A túlzott széttagoltság azonban a helyes irányítást igen megnehezíti. A levelezés részletes feldolgozása nagy szaktudást igényel és kénytelenek ezt a teendőt egy központi postahivatalra bízni. Itt a jó címzés jelentősége fokozódik. Németország egyes városaiban a jól címzett levelezést, amelynek címiratában az utca nevének és a házszámán kívül a kézbesítőhivatal száma is fel van tüntetve, a nagy stabil postahivatalok és a mozgóposták külön kötegelik, a központi irányítóhivatalok ezeket a levélkötegeket *elsősorban* dolgozzák fel (pl. Berlinben, Münchenben), a kézbesítő postahivataloknál pedig soronkívül osztják be és ezáltal gyorsabban kézbesítik.

A túlzott széttagoltság költséges postajáratit berendezést igényel; a levélpostának gyors és gyakori elszállítása, a téves irányítás korrigálása, sűrű járatit összeköttetést kíván. Ezért egyes helyeken lassanként a kisebb levélkézbesítőhivatalokat iparkodnak megszüntetni (pl. Münchenben).

A német városokban a levélkézbesítők általában 7 és 7.30 órák, Berlinben a kereskedelmi negyedekben az üzletnyitás miatt 7.30 és 7.45 órák között, Zürichben 7.45, Bécsben 8 órakor indulnak az első körútra. Az első posta kézbesítését legkorábban Németország városaiban fejezik be (9—9.15 órák között). Zürichben 9.30 óra tájban, Bécs belső járásaiban 10 óra, a külső járásokban 11 óra tájban végződik az első posta kézbesítése.

A kereskedelmi levelezést a magánlevelezéssel együtt kézbesítik.

A teljes széttagoltság ellenére Bécs, Berlin, München, Frankfurt (M) városokban a kézbesítők sok járásba — a nagy távolság miatt — villamoson utaznak. Bécs és Berlin városokban a kézbesítők szállítására postai teherszállító gépkocsikat is használnak. E járművek berendezése olyan, hogy személyszállításra és csomagszállításra egyaránt alkalmasak. A gépkocsik oldalához ugyanis felcsapható fapadok vannak erősítve s mindkét oldalt két-két ablaknyílás is van, amelyeket csomagszállítás esetén falapokkal fednek be.

Az első posta gyors kézbesítésére szolgál az a berendezés is, hogy a fiókbérlés sok postahivatalnál van rendszeresítve. A kereskedelmi levelezés nagy tömege miatt és a levélkézbesítők tehermentesítése, gyorsabb mozgása érdekében egyes külföldi városokban a küldeményeket a hivatalban jelentkező címzetteknek az első indítás alkalmával díjtalanul adják ki. A Bécs 1. sz. postahivatalnál a 2248 fiókbérlőn kívül kb. 300 cég, Drezda 1-nél 670 fiókbérlőn kívül kb. 130 cég, Frankfurt (M)-ban is kb. 388 cég veszi át reggel díjtalanul az első postát.

A magyar postaigazgatás az első posta gyors kézbesítését a vázolt külföldi berendezkedéstől nagy mértékben eltérő módon iparkodik biztosítani.

Fővárosunkban a levélkézbesítés mindössze három nagy és két kisebb postahivatal között oszlik meg. E hivatalok kézbesítési területe a közigazgatási beosztással egybeesik. A levelezés szétosztása tehát nálunk sokkal könnyebb és a levélposta szállítása jóval kevesebb költséggel történik. A további alapvető különbség, hogy a fővárosba reggel befutó mozgópostákkal érkező levelezést nálunk az első postával kézbesítik. A reggel érkező mozgópostákkal ugyanis leadási menetek közlekednek, amelyek a levelezést *útközben, kézbesítő járások* szerint dolgozzák fel. Minthogy nálunk az első posta kézbesítésénél a Budapestre reggel befutó mozgópostákat be kell várni, a levélkézbesítőket csak 8 órakeret lehet körútra indítani.

Az első posta kézbesítése alkalmával fővárosunkban a kereskedelmi levelezés a magánlevelezéstől el van választva és előbbit a forgalmas útvonalakon 7.40 és 8.40 órák között külön kézbesítők viszik ki (az ú. n. előlegrendszer). A magánlevelezés kézbesítése a járásokban nálunk tovább tart, mint a nyugati városokban. Fővárosunkban tehát az ipari és kereskedelmi érdekeltség kiszolgálása jobb, a magánlevelezés kézbesítése viszont lassúbb, de viszont nálunk a reggel érkező levelezést az első indítással már kézbesítik, míg a nyugati városokban az több esetben a második indításhoz marad vissza.

A nyugati városokban a kereskedelmi levelezés oly tömegben érkezik, hogy azt a mi előleg-rendszerünk mintájára alig lehetne háznál kézbesíteni. Hazánkban viszont a postai gépkocsipark kisebb, jobban kell takarékoskodni a postajáratok berendezésénél, aránylag nagyobbak a kézbesítő járások s kisebb a levélkézbesítők létszáma. A levélkézbesítésnél tapasztalható különböző rendszer tehát az eltérő forgalmi és gazdasági viszonyokban gyökeredzik.

Ha Budapesten olyan csőpostahálózat létesülne, amelyet a levélposta szállítására is fel lehetne használni, a levélkézbesítést nálunk is jobban lehetne decentralizálni és a fiókbérlést is több hivatalra lehetne kiterjeszteni.

Egyébként a nyugati nagy városokban a levélpostát belterületen általában naponta háromszor kézbesítik. Berlinben napi 4 indítást tartanak fenn. Hamburgban 7 postahivatal napi 4, 23 postahivatal napi 3 indítást tart fenn. A perifériákon általában naponta kétszer kézbesítik a levelezést. Vasárnap a kézbesítőszolgálat szünetel.

A tömegesen érkező súlyos levélpostai küldeményeket Bécsben és Németországban is több helyütt — úgy, mint nálunk — gépkocsival kézbesítik. (Svájcban a csomagkézbesítéshez terelik.)

A kézbesítőkörút befejeztével a kézbesítőknél megmaradt küldemények kezelése eltérő. Zürichben — úgy, mint nálunk — a kézbesítő a maradvánnyal nem tér vissza a hivatalba. Münchenben a maradványlevelezést a levélgyűjtőszekrénybe dobják, az ajánlást pedig valamelyik postahivatal útján küldik a kézbesítőhivatalhoz. Egyebütt a kézbesítés befejeztével a hivatalba vissza kell térni és a maradványt át kell adni.

A német postánál a hírlapelőfizetési díjak beszedését és a hírlapok

kézbesítését a levélkézbesítő postahivatalok végzik. Ez a munka sok adminisztrációval jár. A hírlapokat a rendes levélkézbesítők a rendes indítások alkalmával viszik ki, tehát külön hírlapkézbesítés rendszere-
 sítve nincs. A nagy lapok a helybe szóló lappéldányokat nem a posta útján, hanem saját lapkihordóikkal kézbesítetik.

Bécsben és Németország nagyobb városaiban erőteljes propa-
 gandát folytatnak a házi levélszekrények általános meghonosítása ér-
 dekében. Az eredmény azonban még nem kielégítő, mert a posta azt
 a szabályt, hogy a levelezés a címzettek lakásán kézbesítendő, nem
 változtatja meg s a hatóság a lakóházaknak házi levélszekrényekkel
 való felszerelését az építési szabályrendeletben nem teszi kötelezővé.

Bécsben mindössze 12 levélkézbesítő járásban sikerült a házi
 levélszekrényeket nagyobb számban felszereltetni. E járásokban a le-
 velezést naponta három helyett ötször kézbesítik s a címzettek az első
 postát 7 és 7.45 órák között már kézhez veszik, anélkül, hogy sze-
 mélyzetszaporításra lett volna szükség. A háztulajdonosok ellenke-
 zése miatt azonban a házi levélszekrényeket a propaganda mellett sem
 sikerült több járásban felszereltetni.

A német városok közül Frankfurt (M)-ban a legtöbb ház fel van
 szerelve házi levélszekrényvel. Ez a berendezés az évtizedek során
 át teljesen átment a közhasználatba s minden új építkezésnél a házi
 levélszekrényeket is felszerelik. Minden lakónak külön szekrénye van,
 amely csengővel is el van látva. A levélkézbesítő két rövid csengetés-
 sel jelzi, ha a szekrénybe küldeményt dob be. A szekrényt az ujság-
 kihordó asszonyok is igénybe veszik. Ez a berendezkedés több év-
 tizedes multra tekinthet vissza. Frankfurt (M)-ban 1874. évben már
 216 szekrény volt felszerelve. Ebben az időben különösen a pékek
 szorgalmazták a szekrények kifüggesztését, mert abba dobták be a
 lakók süteményeit. Mivel a frankfurti patriciusok zárkózott termé-
 szetűek és nem szívesen bocsátottak be idegent a lakásukba, a házi
 levélszekrények gyorsan elterjedtek. 1884-ben 9346 szekrényt szám-
 láltak össze, 1903-ban 16.370 ház közül 10.284 házban 31.000 levélszek-
 rény, 1912-ben pedig már 77.000 levélszekrény volt kifüggesztve. Ma
 már külön gyárak állítják elő a szekrényeket s természetesen ezek is
 közreműködnek a berendezés terjesztése érdekében.

A házi levélszekrények általános alkalmazása nagyon megkönnyít-
 tette a kézbesítők munkáját. Így pl. a levélkézbesítőnek

az I. indítás alkalmával Frankfurt (M)-ban	22,	Wiesbadenben	79,
a II. „ „ „ „	14,	„	53,
a III. „ „ „ „	12,	„	60,

emeletet kell megtenni.

Frankfurt (M)-on kívül még Manheimban, Strassburgban, Stutt-
 gartban terjedt el a házi levélszekrények használata nagyobb mérték-
 ben, egyebütt azonban az erőteljes propaganda sem hozott sikert s
 azok a magánvállalkozások sem tudtak említésre méltó eredményt el-
 érni, amelyek a berendezés létesítési és fenntartási költségét hirdeté-
 sek alkalmazásával óhajtották fedezni.

A házi levélszekrények ügyével a berlini Verwaltungsrat is foglal-

kozott s a tapasztalatok alapján olyan határozatot hozott, hogy a kérdést nem kell erőszakolni.

A külföldi levélkézbesítő postahivatalok belső felszerelése közül említésre érdemes a kézi használatra szolgáló, gördülő hely- és kelti betűző (u. n. Rollstempel) és a levelezés továbbítására szolgáló kis zsákok.

A gördülő betűző a nagyalakú és egyenetlen felületű küldemények betűzésére igen alkalmas. Berlin C 2 postahivatalnál, ahol a helybe szóló levelezést dolgozzák fel, a társkézbesítőhivatalok részére szóló küldeményeket nem foglalják kötegbe, hanem kötegelés nélkül kis zsákokban továbbítják. A magyar tarisznyához hasonló kis zsák 40 cm. széles, 45 cm. hosszú. A zsák nyílása fölé hajtható 35 cm. hosszú fedél végén karikába fűzött zsinog van, amellyel az egész zacskót — ha levelezéssel telerakták — többszörösen át lehet kötni. Ezzel sok kötegelőt és zsinogot takarítanak meg.

A pénzküldemények kézbesítésénél a tanulmányúton felkeresett városokban — Köln kivételével — mindenütt a decentralizáció elve érvényesül. Ezt a teendőt Bécsben és a német városokban a levélkézbesítő, Zürichben a csomagkézbesítő postahivatalok végzik. A pénzkézbesítés azonban a forgalmas városrészekben nincs a levélkézbesítéssel összekapcsolva. A levélposta kézbesítésénél ugyanis a gyorsaság a legfőbb követelmény. A pénzösszegek kifizetését azonban körülményesen és lassabban lehet végezni. A két különböző küldeményfaj együttes kézbesítése tehát a levélposta gyors kézbesítését hátráltatná. A nagy levél- és csomagkézbesítő hivataloknak a pénzösszegek háznál való kifizetésére külön munkaezők (pénzkézbesítő) állanak rendelkezésre s csak a kisebb forgalmú, főként külvárosi hivataloknál van egyesített kézbesítés.

Pénzt általában naponta egyszer kézbesítenek. Napi két indítást csak a hamburgi 1. sz. postahivatal, továbbá a zürichi postahivatalok tartanak fenn. Ennek oka abban rejlik, hogy az előbbi hivatalnál a pénzkézbesítők az ajánlott küldeményeket is kézbesítik, Zürichben pedig a pénzforgalom, különösen az utánvételi forgalom, igen nagy.

A pénzkézbesítés a legtöbb helyen 8 órakor kezdődik és 14, illetőleg 15 órakor fejeződik be. Ahol a kézbesítés tartama ennél hosszabb, ott megengedik, hogy a pénzkézbesítők körútjuk közben hazatérjenek s ebédjüket otthon fogyasszák el.

A pénzkézbesítés általában gyalogszerrel történik.

Székesfővárosunkban a pénzösszegek háznál való kifizetését a gyér forgalmú budai oldalon, továbbá Kőbányán, a levélkézbesítő postahivatalok, a város többi — erősebb forgalmú — részében a csomagkézbesítő postahivatal látja el s általában napi két indítást tartanak fenn.

A levélkézbesítő hivataloknál a pénzkézbesítésre külön munkaezők nem állanak rendelkezésre s ez a körülmény a levélposta gyors kézbesítését akadályozza. Buda I. és II. közigazgatási kerületének forgalmasabb részein a kézbesítők első körútjuk alkalmával postautalványt és csekket nem is fizetnek ki, hanem az első posta (levelezés) gyors kézbesítése érdekében ezek a küldemények a második indításhoz maradnak vissza.

A csomagkézbesítő hivatalnál azonban, azokban a járásokban, ahol a csomagkézbesítés villamos gépkocsikkal történik, a pénzkézbesítést külön, gyalogos kézbesítők végzik. Ahol pedig lófogatok közlekednek, ott a csomagkézbesítő egyúttal pénzt is kézbesít.

Fővárosunkban tehát a pénzkézbesítés — a napi két indítást tekintve, — a nyugati városokét felülmúlja, viszont egyes területrészekben a külön pénzkézbesítő híján, — a kézbesítés lassúbb, mint a külföldi városokban. Emellett a mi lófogatú pénzkézbesítésünk kétségtelenül költséges is. A perifériális járásokban a csomagnak és pénznek kocsi-val való együttes kézbesítése megmaradhatna; a többi lófogatú csomagkézbesítő járásban azonban célszerűbb volna a pénzösszegek háznál kifizetését — a biztonsági szempontok túlzott mértékű érvényesítése helyett inkább a gazdaságosságra ügyelve, — gyalogos utalványkézbesítőkkal végeztetni.

A csomagok (kis csomagok) házhozkézbesítését a tanulmányutamon felkeresett városokban általában géperejű járművekkel végzik. Zürichben erre a célra kézikocsit, gépkocsit és lófogatú járművet vegyesen használnak.

Amíg a csomagkézbesítés lófogatokkal történt, a tanulmányutamon felkeresett városok nagy kiterjedése miatt ez a szolgálat többé-kevésbé decentralizált volt. A géperejű kézbesítés rendszeresítése óta azonban a csomagok kézbesítését a legtöbb helyen egyetlen nagy csomagkézbesítő hivatalnál központosították. Ahol a centralizációt nem vitték teljes mértékben keresztül, ott is a forgalom nagyobb részét egy hivatal bonyolítja le (Frankfurt/M. Zürich) s a törekvés a központosítás kiterjesztésére irányul.

A külföldi városok csomagforgalma sokkal nagyobb, mint fővárosunké. Budapesten a kézbesítendő csomagok száma az átlagos napi 8000 darabot nem éri el. Bécsben naponta átlag 8.500, Zürichben 10.000, Drezdában 15.000, Münchenben 20.000, Hamburgban 21.000, Berlinben hétfőn kb. 65.000, egyéb napokon 32.000—50.000 darab csomagot és kis csomagot kézbesítenek háznál. Ily tömegforgalom lebonyolítására természetesen nagy gépkocsiparkra van szükség. Nevezetesen Drezdában naponta 41—46, Bécsben 50—64, Hamburgban 55, Münchenben 60, Berlinben 240 gépjárművel végzik a csomagok kézbesítését. Több helyütt a járművek pótkocsival közlekednek (Bécs, Berlin, Hamburg).

Általában nagy befogadóképességű, 2—3 tonnás villamos gépkocsikat (elektromobilokat) használnak. Berlinben $\frac{3}{4}$ tonnás, tehát kisebb elektromobilok is vannak forgalomban s ezzel főleg a magáncsomagokat kézbesítik.

A géperejű csomagkézbesítés természetesen költséges berendezés s ezért minden intézkedést megtesznek a nagy gépkocsiparkok teljes kihasználására. Egy-egy nagy elektromobillal, egy járatban, naponta 200—400 darab csomagot (kis csomagot) kézbesítenek. Ez csak úgy lehetséges, hogy a két-három tonnás gépkocsihoz a rendes kézbesítőn kívül egy, esetleg két kiségitő kézbesítőt is beosztanak és szükség esetén a gépkocsivezető is segít. Egy járműnél tehát a gépkocsivezetővel együtt három, s ha pótkocsi is van, néha négy munkaerőt is foglalkoztatnak. Ezek eredményes munkát csak akkor tudnak végezni, ha egymástól függetlenül dolgozhatnak, tehát minden kézbesítőnek a gép-

kocsihoz külön kulcsa van. Így van ez Berlinben, Drezdában, Düsseldorfban és Zürichben. Münchenben a szolgálati utasítás szerint a gépkocsi kulcsa a főkézbesítőnél van, akinek a kíséző-kézbesítő csak segédkezik. A gyakorlatban — úgy látszik, — ettől eltérő eljárást követhetnek, mert mint az utcán megfigyeltem, az egyik gépkocsinál mind a két kézbesítő a kocsit saját kulcsával nyitotta ki s önállóan kézbesített. Frankfurt/M.-ban kísérleteznek, hogy mind a két kézbesítőt külön kulccsal lássák el.

A géperejű járművek teljes kihasználásának biztosítása céljából a csomagok házhozkézbesítését a külföldi városokban más küldeményfaj kézbesítésétől elkülönítették. Münchenben — kivételesen — a csomagot és az értéklevelet együtt kézbesítik. Zürich nagy csomagkézbesítő hivatalainál a csomagokat külön járatokkal kézbesítik és csak a kisebb hivataloknál van a csomag- és utalványkézbesítés egyesítve. Ilyen berendezés mellett ugyanis a jármű más küldemény kézbesítése, pl. utalvány kifizetése közben nem áll az utcán kihasználatlanul.

Mivel a géperejű csomagkézbesítés — mint már előbb is említettem, — költséges berendezés, a legtöbb helyütt csomagot naponta csak egyszer kézbesítenek. (Bécs, Drezda, Hamburg, Köln, München.) Napi két indítás Berlinben, Frankfurt/M.-ban és Zürichben van. Bécsben az oda reggel érkező csomagokat csak 24 órás késéssel kézbesítik. Hamburgban délelőtt elsősorban a kereskedelmi csomagokat viszik ki, a magáncsomagokra csak délután kerül sor.

Berlinben a $\frac{3}{4}$ tonnás, kis villamos gépkocsiknál nincs külön gépkocsivezető, hanem a csomagkézbesítő a gépkocsit maga vezeti. Körülbelül 90 csomagkézbesítő van a villamos gépkocsi vezetésében kiképezve, akik között számos, idős (50 év körüli) egyén is akad.

A gépkocsik úgyszólván mindenütt vagy a csomagkézbesítő hivatal udvarán vagy a közvetlen közelében levő garage-okban állanak, a holt út tehát teljesen jelentéktelen. Ugyanitt van a villamos gépkocsik töltőállomása is. Az accumulatorok utántöltése vagy kicserélése akadálytalanul történhetik, a gépkocsiknak holt utat nem kell tenniük.

Székesfővárosunkban a csomagkézbesítő járatokban géperejű és lófogatú járművek vegyesen használtak s véleményem szerint ez a rendszer felel meg a mi viszonyainknak. Budapest ugyanis nem olyan nagy kiterjedésű, hogy a lófogatú kézbesítés hátrányos volna, továbbá akkora tömegforgalmunk sincsen, amely a csomagkézbesítésnél nagy befogadóképességű gépkocsikat nagyobb számban tenne szükségessé. Agrárország lévén, hazánkban a fogattartási költségek alacsonyabbak, mint külföldön s a házi kezelésben tartott lófogatú üzem gazdaságosabb a géperejű üzennél. A város belső területén, a kereskedelmi negyedekben a csomagok kézbesítése fővárosunkban is villamos gépkocsikkal történik. Egyebütt lófogatú járatok közlekednek.

A géperejű üzem berendezése ott, ahol tömegforgalom nincsen, a szolgálat javítása és a gazdaságosság szempontjából igen kockázatos. Bécsben 1921. évben a csomagkézbesítés még lófogattal történt s naponta három indítást tartottak fenn. Amidőn a modern étellel való haladás hangoztatásával a géperejű csomagkézbesítésre tértek át s erre a célra villamos gépkocsikat állítottak szolgálatba, a csomag-

kézbesítést korlátozni kellett s még ma is naponta csak egyszer kézbesítik a csomagokat. Röviddel ezelőtt Salzburgban is még nyolc lófogatú járat közlekedett s naponta két indítást tartottak fenn. A közönség egyre sürgette, hogy a csomagkézbesítés modernizáltassék. A posta vezetősége az érdekeltség sürgetésére a géperejű csomagkézbesítést berendezte s két lófogatú járat helyett egy gépkocsit, összesen tehát négy gépjárművet állított szolgálatba. Jóllehet egy gépkocsinál két kézbesítőt alkalmaztak, a kézbesítés mégis lassúbb lett s rövidesen az ötödik gépkocsit is szolgálatba kellett állítani; sőt ezidőszent hétfőn és szombaton a hatodik gépjárművet is igénybe veszik. Emiatt azután a géperejű csomagkézbesítés költsége a lófogatú üzem költségeit meghaladta.

Budapesten a csomagokat a város egész területén naponta kétszer kézbesítik. A romló tartalmú csomagokat pedig a város belső részén háromszor viszik ki. A mi vegyes rendszerű csomagkézbesítésünk tehát első helyen áll.

A levélgyűjtő- és a kézbesítő szolgálat terén az üzem mechanizálása tekintetében a német postahivatalok vezetnek.

A levélgyűjtéssel kapcsolatban említésre érdemes a müncheni 1. sz. hivatalnál látható berendezés. Az utcán és a felvevő csarnokban elhelyezett levelezéskrényekből a levelezést mozgó szalag szállítja a hivatal belső kezelési helyiségébe. Frankfurt/M. 1. sz. hivatalnál is az utcai levelezéskrény, illetőleg a feladási csarnokban elhelyezett két szekrény útján feladott levelezést mozgó szalag viszi a rovincsoló asztalhoz. A szállító készülék automatikusan kapcsolódik be, ha a levelezéskrényekben kellő súlyú levelezés gyűlt össze s a kikapcsolás is automatikusan megy végbe. Teljesítménye óránként 5000 levél. A berendezést 1928. évben létesítették 18.600 RM. költséggel és egy év alatt 5936. RM. a megtakarítás a személyzeti kiadásoknál.

A mechanikus berendezésekkel ellátott levélkézbesítő postahivatalok közül Berlin C 2. és München 2. sz. hivatalokat emelem ki.

Berlin C 2. postahivatal a helybe szóló levélpostai küldemények központi irányító hivatala s ezenkívül a város egy kisebb kiterjedésű, üzleti szempontból igen forgalmas részén levélkézbesítést is végez. A helyi levelezés szétosztásánál a rovincsoló asztal porszívóval van felszerelve s a zárlatokat csúsztatón juttatják az udvaron várakozó járatokhoz.

A München 2. sz. postahivatal nincs közvetlen a pályaudvaron, hanem annak közelében (a Verkehrsministerium épületében) van elhelyezve. A pályaudvaron működő kisebb postahivatal az oda mozgópostákkal vagy a felvevő hivataloktól helyijáratok útján érkezett s München 2.-nek szóló összes anyagot földalatti kis vasúton továbbítja e hivatalhoz. A kis villamos vasút több kocsiból áll s a 300 méternyi utat két perc alatt futja be. A vasút földalatti állomásán egy munkakerő tart szolgálatot. Az állomás ugyancsak mechanikai úton továbbítja a zárlatokat a hivatal különböző osztályaihoz. A levélkézbesítő osztályban az egyes munkahelyekre (a Grob- és a Feinsortierunghoz) szintén gépi úton jut el a levelezés. A padlón ugyanis sínnek vannak lefektetve s a sín nyílásán pecék nyúlik fel, amely a sínre tolt s anyag-

gal teli kis kocsikat megragadja s a megfelelő munkahelyre viszi. A levélkézbesítő és a továbbító osztály kötélpályához hasonlítható gépi berendezéssel van egymással összekötve. A levéltovábbító osztálynál az egyes munkahelyek között a levelezést az ú. n. Kreisschaukel-förderbahn szállítja. Ez a berendezés a drótkötélpályákon látható kicsiny szállítókosztról áll, amelyek körben minden munkahely mellett elhaladnak. A kis szállítókosztrra bádogtartályokba helyezve teszik a levelezést. Minden beosztó munkahelyen billentő szerkezet és csúsztatópálya van. Ha olyan kocsit fut el a munkahely mellett, amely a munkahely nevének megfelelő felirattal van ellátva, vagyis oda szóló levelezést szállít, a megfelelően beállított billentő szerkezet felbillenti a kis szállító kocsit s a rajta levő bádogtartály a benne elhelyezett levelezéssel együtt a csúsztatópályán a munkahelyre kerül. Az elkészített zárlatokat a munkahelyek felett elhúzó, kötélpályaszerű szállítóberendezéssel továbbítják a munkahelyekről.

A csomagkézbesítő szolgálatban ugyancsak tág tere van a gépi berendezéseknek.

A Berlin M 3. sz. központi csomagkézbesítő hivatalban a csomagraktárak egy része az emeleten van. Ide a jól megrakott kézikocsikat síneken gépi erővel vontatják fel.

A Hamburg 3. sz. központi csomagkézbesítő hivatalnál az érkező csomagok szétosztása mozgó szalagokkal történik. Ezzel a berendezéssel négy átvevő óránként 5000 csomagot tud szétosztani. A berendezés 203.000 RM.-ba került s 17 munkaerőt takarított meg vele.

A München 3. sz. postahivatal csomagkézbesítő osztályában a csomagok szétosztása hat részre, a kör alakú épület központjában elhelyezett csomagszétosztó turbina segítségével történik. A további szétosztás kézbesítő járások szerint már emberi erővel megy végbe.

Bécsben csupán a boltíves pincehelyiségekben elhelyezett Bécs 46. sz. csomagkézbesítő hivatalnál látott csúsztatópályáról kell megemlékezni. A pályán óránként 1000 darab csomagot csúsztatnak le a szétosztó helyiségbe a hivatalhoz érkező postajáratoktól. A berendezés 24.000 Schillingbe került.

Zürichben a főpályaudvar közvetlen közelében modern berendezésű, új postapalota épül.

Az új palota földszintjén hatalmas felvevő hivatalt, első emeletén levélirányító-, a másodikon levélkézbesítő hivatalt rendeznek majd be. A földszinten különálló épületben lesz elhelyezve a csomagkézbesítő- és a csomagirányító hivatal. Ezenkívül negyven gépjárműre garage, javítóműhely és töltőállomás készül. Az épületet a pályaudvarral földalatti villamos kisvasút köti össze s a pályaudvari sínpárokhoz hatalmas alagút vezet. A hivatalban mindenütt mechanikus berendezések lesznek. Így pl. csomagszétosztó turbina, csomagszállító mozgó szalag, zsákszállító gépi berendezés, stb. A pincében hatalmas terem áll rendelkezésre az erősebb (pl. karácsonyi) forgalom lebonyolítására. Itt vannak a fürdők, pihenőhelyek stb. is.

Fővárosunkban a levélgyűjtő- és a kézbesítő szolgálatban ilyen gépi berendezések még nincsenek.

Miután a mechanikus berendezések létesítésének a tömegforgalom a legfontosabb előfeltétele, ami nélkül azok gazdaságosságát nem

lehet biztosítani, ilyenekre fővárosunkban a forgalom lebonyolításához *ezidőszerint* nincs is szükség.

A szolgálat ellátásának színvonala azonban e kétségtelenül bámulatraméltó berendezések nélkül is eléri, sőt itt-ott felül is múlja azt a mértéket, amelyet a nyugati nagy városokban tapasztaltam.

(Vége.)

A légipostáról.

Irtá és az Országos Postás Zene- és Kultúr-Egyesület szakirodalmi szakosztálya által 1930 február hó 12-én rendezett nyilvános ülésén felolvasta: STRASSER FERENC m. kir. postatanácsos.

De la poste aérienne. Par François Strasser conseiller de poste roy. hong.

L'auteur expose l'histoire de la poste aérienne hongroise et décrit la situation actuelle, en s'occupant des règlements concernant le service de la poste aérienne. Il donne des orientations pratiques aux employés exerçant le service de guichet et d'expédition, en tirant l'attention sur les difficultés qui se produisent dans la pratique. Il démontre le développement de la poste aérienne hongroise par des graphiques et communique des données sur la poste aérienne de quelques pays étrangers.

A magyar légipostaforgalom rövid története a következő:

Először a cs. és kir. katonai repülőjáratok szállítottak levélpostai küldeményeket a Budapest—Bécs—Krakkó—Lemberg—Kiew légvonalon, 1918. évi június hó 4-től július hó 23-ig, amikor is a felszállásnál történt sorozatos szerencsétlenségek miatt, ez a forgalom Budapest és Bécs között megszűnt.

Hosszabb ideig tartó légipostaforgalom volt a Magyar Aero Forgalmi R.-T. útján a Budapest—Győr—Pápa—Szombathely és Budapest—Szeged légvonalakon 1920. évi november 7-től 1921. évi április 1-ig.

Ez a forgalom a trianoni békehatározmányok következtében megbénult.

Légipostai küldeményeknek az említett légiutakon való szállítása csak kísérlet volt; a tulajdonképpeni légipostaforgalom akkor indult meg, amikor a posta erre nézve a Francia-Román Légiforgalmi R.-T., most Nemzetközi Légiforgalmi R.-T.-vel (Compagnie Internationale de Navigation Aérienne, röviden: Cidna) 1921. évi január 27-én szerződést kötött. E szerződés alapján rendszeres légipostaforgalom indult meg a Budapest—Bécs—Strassburg—Páris légvonalon, 1922 május 4-én Franciaországgal, 1922 július 21-én Ausztriával, továbbá a Budapest—Prága—Varsó-i légvonalon, 1922 szeptember 27-től Lengyelországgal.

A Budapest—Belgrád—Bukarest—Konstantinápoly-i légvonalon a légipostaforgalom 1923 május 15-től Jugoszláviával, 1923 május 11-től Romániával és 1924 október 10-től Törökországgal is megindult.

1923-ban a Nemzetközi Légiforgalmi R.-T.-nak légvonala nyugat felé megváltozott s a légipostaforgalom ez év április 15-vel a Budapest—Bécs—Innsbruck—Basel—Zürich—Paris légvonalon indult meg. A légipostaforgalom Svájcra is kiterjedt. 1925 július 1-től kezdve a tár-

saságnak Budapest—Bécs—Prága—Varsó légivonalán a légipostaforgalom a szorosan vett Csehország területével is megindult.

A légipostazárlatokat a Budapest 72. számú postahivatal a fentemlített országokba Bécs—Innsbruck—Basel—Zürich—Paris, illetőleg Belgrad—Bukarest és Prága, valamint Varsó illetékes postahivatalaihoz indította. Ellenkező irányban e helyekről a Budapest 42. sz. postahivatal kapott légipostazárlatokat.

Jelentős esemény volt a légipostaforgalomban, amikor a magyar posta a Magyar Légiforgalmi R.-T.-gal 1923 július 20-án, az Österreichische Luftverkehrs A.-G.-val pedig október 2-án szerződést kötött, amely szerződések alapján a légipostaforgalom az említett társaságok repülőgépei útján is megindult. A Magyar Légiforgalmi R.-T. Budapest—Bécs-i légivonalán Ausztriával 1923 július 30-án vettük fel a postaszállítást. Ebben az évben ez a társaság csak Bécsbe szállított zárlatokat. Onnan ide az Österreichische Luftverkehrs A.-G. hozta a postát. Viszont az utóbbi társaság Budapestről Bécsbe nem szállított légipostát.

1924-ben a Magyar Légiforgalmi R.-T. az osztrák postaigazgatással végleg még nem egyezett meg, ezért ebben az évben légipostaforgalom csak április 30-tól május 7-ig volt. Miután a végleges megegyezés megtörtént, 1925 május 20-án a légipostaforgalmat újból megnyitottuk.

A Budapest—Bécs—München—Zürich—Lausanne—Genf légivonalon a légipostaforgalom 1924 május 15-ével Ausztriával és Németországgal, 1924 július 19-től pedig Svájccal indult meg.

A légipostazárlatokat a Budapest 72. számú postahivatal Bécs, München, Zürich, Lausanne, Genf illetékes postahivatalaihoz indította, ellenkező irányban továbbra is a Budapest 42. sz. postahivatal kapott légipostazárlatokat.

A légipostaforgalom kiterjedt az összes levélpostai küldeményekre (levelek, levelezőlapok, nyomtatványok, áruminták és üzleti papírokra).

Ebben az időben az expressdíj kötelező volt. A küldeményeket ajánlva és tértivevénnyel is fel lehetett adni.

1925 és 1926-ban a légipostaforgalom további kiterjesztése volt folyamatban. Felvettük a légiposta-csomagforgalmat Ausztriával és Törökországgal is.

További fejlődést mutat a légipostaforgalom 1927. évben is. Élénkítette a forgalmat különösen az a körülmény, hogy a légipostai pótdíjak a felére mérsékeltek és a kötelező express-feladást is el-ejtették.

Nagyon fontos és új korszakot hoz a légipostaforgalomban az 1927. év. Ez év őszén a Hágába összehívott légiposta-konferencián 38 állam postaigazgatása képviseltette magát. A postaigazgatásoknak az egyes légiforgalmi-társaságokkal volt már különböző megállapodásuk. Az egymásközi leszámolás céljából azonban szükség volt az összes légiforgalmi-társaságokra nézve kötelező, lehetőleg egységes szállítási alapidjában megállapodni. A postaigazgatások tehát már előzetesen megegyeztek abban, hogy mint szakértőket, a légiforgalmi-társaságok képviselőit is meg fogják hallgatni. Így remélni lehetett, hogy a légi-szállítás díjában érdemleges határozatokat lehet hozni. Ez sikerült is.

A megegyezés értelmében az igazgatások a légiforgalmi-társaságoknak az általuk szállított minden kg. levélpostai küldeményért (a bruttó-súlyt, azaz a burkolatot is beleértve) a légi-út minden kilométere után 0.6 arany centimeot fizetnek. A súlyt repülő-utankint 100—100 gr-ra kerekítik ki. Csomagoknál az igazgatások a légitársaságoknak az áru-küldeményekre megállapított díjat fizetik. Megállapodás történt az egymásközt történő leszámolásra nézve is. Kimondották, hogy a díjtérítés alapja itt a netto-súly. Ennek ellenében azonban a díjat valamivel felemelték. Egymásnak tehát az igazgatások a légi levélpostai küldemények minden 100 g-ja és a légiút minden 100 km-e után 6.5 aranycentimeot térítenek meg.

A konferencia eredménye, hogy légiposta-küldeményeket a megjelent 38 állam hozzájárulása folytán most már Európa majdnem minden országába és azonkívül néhány tengerentúli államba is lehet küldeni. A hágai légiposta-konferencia értelmében 1928. évi április 23-tól kezdve a levélpostai küldemények légipostai pótdíjai egységesen, zónák szerint, 20 gr-ként, illetőleg levelezőlapokként vannak megállapítva. A konferencia eredménye volt az is, hogy a légipostaforgalom a tengerentúli államokkal, nevezetesen az Északamerikai Egyesült-Államokkal, továbbá a Középamerikai Államokkal, Kanadával, Kubával és Mexikóval is megindulhatott. A forgalmat ezidőszerint természetesen még csak úgy bonyolítják le, hogy Budapestről az Atlanti-Oceánig és New-Yorktól az illető ország felé eső legközelebbi légi-állomásig szállítják repülőgépen a postát, míg a tengeri utat még teljes egészében hajóval teszik meg.

A nálunk feladott ilyen küldeményeket a svájci postaigazgatás közvetíti. Mi azokat Zürich Flugplatz postahivatal zárlatában továbbítjuk. Svájc eljuttatja a tengerpartig repülőgépen, a legközelebb induló hajóhoz. Az európai, valamint az amerikai légiútért fizetendő díjakról a leszámolást a svájci postaigazgatás negyedévenként küldi meg nekünk.

1928-ban 14 országgal vettük fel a csomagforgalmat.

A tengerentúli államokat illetően a légipostaforgalom fokozatosan szintén tovább fejlődik. Így ez évtől kezdve Magyarországból a francia posta közvetítésével Délamerikába, Argentínába, Braziliába, Chilébe, Paraguayba, Peruba és Uruguayba is lehet küldeni légiposta-küldeményeket. Ezeket a rendes postai úton tett 32 nap helyett 8 nap alatt és pedig majdnem teljesen légiúton szállítják Délamerikába.

A légiposta-küldeményeket szállító repülőgép, több menetrendi változás után, jelenleg minden vasárnap indul Marseilleből 4 óra 30-kor, illetőleg Toulouse-ból 5 óra 30-kor. Hogy tehát a Magyarországon feladott, Délamerikába szóló légiposta-küldemények a légijárhoz a csatlakozást elérjék, azokat Budapesten legkésőbb csütörtökön este, vidéken pedig legkésőbb szerda estig kell feladni. Az ide szóló légipostaküldeményeket a Budapest 72. sz. postahivatal a Paris gare d' Austerlitz postahivatalhoz küldi, ahonnan a légizárlatokat egy éjjeli gyorsvonattal juttatják el Marseille-be. A légijárat Spanyolország, azután Afrika partjai mentén a következő útvonalon közlekedik: Casa-blanca, St. Louis (Sénégal), Porto-Praia, Natal, Pernambuco, Maceio, Bahia, Caravellas, Victoria, Rio de Janeiro. A nyolcadik napon

ér a légiposta Buenos-Airesbe, a légiposta-járat végállomására. A légi-utat csak a Zöldfok-szigetektől egészen Natalig szakítja meg egy kis rövid tengeri út. Ezen a részen hajóval történik a légiposta továbbszállítása.

Az 1929. év nagy haladást hozott a légipostaforgalom terén. Ez év tavaszától kezdve Európa majdnem minden nagyobb városába, így Németországba, Svájcba, Párizsba, Londonba, Varsóba, Konstantinápolyba, Rómába és Athénbe már egy nap alatt szállította a repülőgép a postát.

Ugyancsak ebben az évben indította meg Nagybritannia a Brit-Indiába menő légiposta-járatát, amelyek minden szombatn indultak a London-Croydon-i repülőtérrel s Franciaország, Svájc, Olaszország, Görögország, Egyiptom, Palesztina, Irak, Perzsia érintésével 8 nap alatt érkeztek Brit-Indiába Karachi végállomásra. A rendes postai úton küldött küldeményeknek erre az útra egy hónapi szállítási időre van szükségük. Ennek a légijáratnak a magyar posta szempontjából azért volt nagy jelentősége, mert az Imperial Airways Limited angol légitársaság a svájci és olasz útirányt az ősz folyamán megszüntette s az útirányt Németország, Ausztria, Magyarország, Jugoszlávia és Görögország irányában változtatta meg. Ennek következtében Budapest egyik éjjelező állomása lett a repülőgépnek, amely a Mátyásfüldi repülőtérre vasárnap délután érkezett és hétfőn indult tovább déli irányban. A repülőgépnek itt történő éjjelezése folytán Budapest egyik közvetítő-állomása is lett a repülőposta-járatnak. Így a belga, a németalföldi és a svájci postaigazgatások ide küldték közvetítésre légipostazárlataikat.

Addig, amíg a légijárat nem érintette Budapestet, mi küldtük Svájcba közvetítés végett az itt feladott légipostaküldeményeket.

Az ellenirányban, vagyis Brit-Indiából Londonba menő gép pedig hétfőn indult Karachiból és a menetrend szerint kedden reggel érkezett Londonba. Budapest ugyancsak a vasárnapról hétfőre virradó éjjel állomása volt a repülőgépnek, úgy, hogy a *felülről*, valamint az *alulról* jövő gép Budapesten találkozott egymással. Budapest érintése folytán a palesztinai, iraki és perzsiai postaigazgatások Európa több államába szóló légiposta-levelezésüket, u. m. a Svájcba, Cseh-Szlovákiába, Németalföldre, Lengyelországba, Esztországba, Litvániába, Danzigba és Oroszországba szóló levelezésüket küldték a Budapest 72. sz. postahivatal címére indított légiposta-zárlatokban.

A téli kedvezőtlen időjárás tartama alatt a repülőgép csak Athén és a brit-indiai végállomás, Karachi között közlekedhetett, ezért a légipostát London és Athén között vasuton továbbították. A légipostazárlatok súlya 6—8 mm. között mozgott.

Az angol repülők közlése szerint az Imperial Airways Limited a légipostajáratokat a folyó évben Alexandriától elágazólag Afrika keleti partjai mentén egészen Capetown-ig fogja járatni.

Megemlítem még a németalföldi postaigazgatásnak 1928-ban, úgyszintén az 1929. év őszén kísérletképpen újból megindított holland-indiai légijáratát is, amelyek szeptember és december között két hetenkint indultak Amszterdamból és ugyancsak Budapest érintésével nagyrészt az angol Imperial Airways Limited brit-indiai légivonalát

követve, 11 nap alatt érkeztek meg Holland-Indiába, Batávia végállomásra. Jellemző a holland repülők kiválóságára, hogy ezek még a decemberi ködös időjárás alatt is, bármilyen rossz időben repültek. A repülőgépek az 1928. évi 6 repülés alatt 103,367 drb. közönséges és 9000 drb. ajánlott levélpostai küldeményt szállítottak.

Miután a légipostaforgalom történetét és mai állását nagy vonásokban előadtam a továbbiakban a légipostaforgalom szabályait és kezelését ismertetem nagy vonásokban.

Légipostával levélpostai küldeményeket, postautalványokat és csomagokat lehet küldeni.

A levélpostai küldemények közül közönséges és ajánlott levelet, levelezőlapot, nyomtatványt, árumintát és üzleti papírt Európa minden országába és néhány tengerentúli államba is lehet feladni.

A díjak a levélpostai küldeményeknél, az Európát illető forgalomban egységesen vannak megállapítva és pedig oly módon, hogy a levél, nyomtatvány, áruminta és üzleti papír minden 20 g-jára, illetőleg minden levelezőlapra a rendes postai díjon felül a zónákban megállapított pótdíjat kell leróni. Különleges díjszabásuk van a Dél-Amerikába szóló légiposta küldeményeknek. Ezeknek a légi levélpostai küldeményeknek a légipostai pótdíja 5 g-ként emelkedik. A Brit-India-i, valamint a Holland-India-i vonalra szóló küldeményeknek szintén különleges légipostai pótdíjuk van. Az összes légiposta küldemények díjszabását a Kivonatos Posta-, Távíró-, Távbeszélő- és Rádió-Díjszabás tartalmazza.

Postautalványokat légipostával mindazokba az országokba lehet küldeni, amelyekkel postautalványforgalom van, kivéve azokat az államokat, ahova jegyzékrendszerű utalványforgalmunk van.

Légiposta csomagforgalmunk ezidőszerint a következő országokkal van: Ausztria, Belgium, Bulgária, Cseh-Szlovákország, Dánország, Észtország, Jugoszlávia, Lengyelország, Lettország, Nagybritannia, Németalföld, Németország, Norvégország, Olaszország, Spanyolország, Svájc, Svédország és Törökország.

A légipostai levélküldemények címdoldalának bal felső sarkára „Légiposta“ „Par avion“ feljegyzést kell írni, vagy a kékszínű légipostai ragjegyet kell felragasztani. Ilyen ragjeggyel minden postahivatal el van látva. A légi levélpostai küldemények bérmentesítésére külön légipostai bélyegek is vannak. A küldeményeket azonban rendes postai bélyeggel is lehet bérmentesíteni. A londoni egyetemes postakongresszus, amely a légipostára vonatkozóan általában elfogadta a Hágában 1927. évben tartott első légiposta konferencia határozatait és amely azokat, mint különálló részt a szerződéshez csatolta, kimondja, hogy a légipostai küldeményeket 1930. évi július hó 1-től kezdve készpénzben is lehet bérmentesíteni. Ez esetben a felvevő tisztviselő felírja a küldeményre a beszédett díjat. Az intézkedésnek az volt az oka, hogy a nagyobb távolságra szóló légipostai küldemények díja oly magas, hogy a megfelelő értékű bélyegeknél a küldeményekre való felragasztása sokszor lehetetlen volt és pótlapokat kellett a küldeményekhez tűzni.

A fent előadottak után a továbbiakban a légiposta levelezésnek továbbítását és szállítását ismertetem.

Légipostai levélzárlatokat a Budapest 72. sz. és a Mátyásföld repülőtéri postahivatal indít. A postahivatalok a náluk feladott küldeményeket légiúton való továbbítás céljából a Budapest 72. számú postahivatalhoz küldik. A légipostával való szállításra felvett „Légiposta” jelzéssel ellátott ajánlott küldeményeket sommás ajánlott küldeményként kell rovatolni a díjszabásban, illetőleg a Posta Rendeletek Tárában jelzett ahhoz a postahivatalhoz, mely azokat a légipostának át fogja adni. (Jelenleg a Budapest 72. sz. postahivatalhoz.) A közönséges levélpostai küldeményeket a felvevő postahivatal a rovatlap III. részében sommásan bejegyezve (pl. 5 drb légipostai közönséges levél) továbbítja a jelzett hivatalhoz. *A küldemények gyors továbbítására kiváló gondot kell fordítani.*

A légipostai levélküldeményeket úgy kell rovatolni, mint a rendes postai úton szállított küldeményt, azaz a rendes nemzetközi rovatlap felhasználásával, amelyre azonban a légipostai ragjegyet is fel kell ragasztani. A közönséges küldeményeket itt sem rovatolják, az ajánlott küldeményeket pedig úgy, mint az illető országgal való rendes forgalomban váltott ajánlott küldeményeket. Minthogy a légiküldemények súlya a légi szállító társaságokkal való leszámolás és díjfizetés alapja, minden zárlatnál pontosan meg kell állapítani és a zárlaton fel kell tüntetni a zárlat teljes súlyát és a benne levő küldemények tiszta súlyát is. Erről a hivatal pontos kimutatást készít. Ha a zárlatban olyan küldeményeket kell elhelyezni, amelyeket a rendeltetési hivatal légi úton egy másik országba fog továbbítani, akkor e küldeményeket külön kötegjelző alatt kell összefoglalni ilyen felírással: „Pav avion de Hongrie pour...” (ide jön a rendeltetési ország neve). Amennyiben ajánlott küldemény van, ezt a többi ajánlott küldemény közé kell sorolni. A kötegjelzőn fel kell tüntetni a benne levő küldemények tiszta súlyát. Ehhez hozzá kell számítani az esetleges külön levő ajánlott küldemények súlyát is. A súlyfeljegyzés így történik: „Poids net... g. y compris... (ide jön az esetleges ajánlott küldemények darabszáma)... envois recommandé”.

Minthogy a díjtérítés alapja a hágai légiposta konferencia határozmányai értelmében a zárlatok, illetőleg a benne levő küldemények tiszta súlya, az indító hivatalnak gondoskodnia kell arról, hogy a zárlat burkolásánál a lehető legkisebb súlyú borítékot használják és a boríték lezárására ne alkalmazzanak felesleges számú pecsétjegyet. Az igazgatások kölcsönös megállapodása alapján vignettát is lehet használni. Hogy ez mely országokkal való forgalomban van megengedve, erre nézve az indító hivatalok külön utasítást kapnak.

A londoni egyetemes postakongresszus határozatai értelmében a légipostai díjakról való leszámolás 1930 július hó 1-től kezdve az igazgatások között a bruttó súly szerint fog történni.

A légiposta zárlatokat a pilóta részére átadójegyzékkel adják át. Minden zárlat részére külön átadójegyzéket kell készíteni. Az átadójegyzéket három példányban kell kiállítani. Ebből egy példányt az indító hivatal őriz meg, egy példányt kap az átadáskor a légiforgalmi társaság (a pilóta), egy példányt pedig a zárlattal együtt a rendeltetési hivatalhoz kell küldeni.

Az egy-egy indítással indított zárlatokról főátadójegyzéket kell

kiállítani. Az indítóhivatal az áradójegyzékek alapján havonta az érdekelt légiforgalmi r.-t.-ok részére számadást készít. Az indítóhivatal számadását mellékleteivel együtt a m. kir. posta központi számvevőségének küldi be, amely azután az érdekelt légiforgalmi társaságokkal leszámol.

Légipostacsomagokat a már fentebb említett országokba lehet küldeni. Azoknak súlya egyes országokkal való viszonylatban 10, más országokkal való forgalomban pedig 20 kg. Terjedelmük a $100 \times 50 \times 50$ centimétert nem haladhatja meg. A csomagok minden 10 dm^3 -ét díjazás szempontjából legalább 1 kg súlyúnak kell venni, még akkor is, ha a tényleges súly ezt nem is éri el. (Oka a gép jó kihasználása, mert pl. kalapskatulyákért alig fizetnének valamit, ha csak súly szerint történnék a díjszámítás.) A légiposta csomagokért a Kivonatos Posta-, Távíró-, Távbeszélő- és Rádió Díjszabásban feltüntetett díjakat kell fizetni. E díjak magukban foglalják a rendes postai díjakat és a légipostai pótdíjat. A díjak a következőképpen alakulnak: a felvevő és rendeltetési országot illető végdíjből, valamint a légi társaságnak járó szállítási díjből. Ezeknél a csomagoknál átszállítási díj nincsen. A csak átrepült országoknak sem légipostai, sem egyéb postai díjra nincs igényük. Ha pedig valamely államban a gép leszáll ugyan, de a posta nem vesz részt a csomagkezelésben, az illető postának nem jár postai transitsomagdíj.

Légipostai csomagzárlatokat a Budapest 78. sz. postahivatal indít és erre a célra a hágai légipostai konferencián rendszeresített légipostai csomagrovatlapot használja. A rovatlapokat három példányban kell kiállítani. A három példányban kiállított rovatlapnak a hivatalban maradó példánya alapján a légiforgalmi társaságok részére havonta kell a számadást készíteni. A légi társaságok az általuk szállított csomagok minden kg-ja, vagy annak töredéke után meghatározott díjakat kapnak. Ezek a díjak ugyanúgy, mint a levélpostai díjaknál bizonyos meghatározott légivonalak mentén fekvő repülőállomásokig vannak megállapítva.

Miként történik a légiforgalmi társaságokkal a leszámolás?

A Magyar Légiforgalmi R.-T.-gal a szállított levélzárlatok után a leszámolás olyképpen történik, hogy a Budapest 72. és Mátyásföld repülőtéri postahivatalok által beküldött súlykimutatások alapján a számvevőség megállapítja a levélzárlatok havi teljes súlyát. Ezeket összegezi és a végösszeget a legközelebbi 500 g-ra kikerekíti, azután a társaságnak minden 500 g anyagért az egyezményben megállapított díjat utalványozza.

A Nemzetközi Légiforgalmi R.-T.-gal a Budapest 72. és Mátyásföld repülőtéri postahivatalok által beküldött súlykimutatások és áradójegyzékek alapján a m. kir. posta központi számvevősége — a Párisba küldött zárlatok kivételével — az egyes zárlatok teljes súlyának havi összegét megállapítja és ezt kikerekíti a legközelebbi 100 g-ra. A Párisba szóló zárlatok napi teljes súlyát kikerekíti ki a legközelebbi 100 g-ra. A kikerekítés után állapítja meg a havi összsúlyt, azután

pedig a társaságnak a minden 100 g anyagért, a vele kötött egyezményben megállapított díjat utalványozza.

A szállított csomagzárlatokért a leszámolás olyképpen történik, hogy a Budapest 78. sz. postahivatal által beküldött rovatlap másodpéldányok alapján a számvevőség államonként kimutatja a csomagok súlyát, kikerekíti a legközelebbi kg-ra és ezeket államonként összegezi s a társaság által megállapított szállítási díjjal beszorozza.

A külföldi államokkal a levélpóstát illetően évenként kétszer és pedig június hó 2-ik hetében, valamint november hó 2-ik hetében felveendő transitstatisztika alapján történik a leszámolás. Mindama levélpostai küldemények trnasitdíjkötelesek, amelyeket azokon a vonalakon túlmenően szállít még légiúton az illető állam postaigazgatása, amely légivonalra nézve nekünk valamely légiforgalmi társasággal nincsen szállítási szerződésünk. A Magyar Légiforgalmi R. T.-gal kötött egyezmény értelmében a magyar posta a Budapest—Bécs—Prága—Berlin—Lübeck—Malmö-i és a Budapest—Bécs—München—Zürich-i vonalra átalányösszeget fizet. A Nemzetközi Légiforgalmi R. T.-nak pedig a Budapest—Prága—Nürnberg—Strassburg—Páris és Prága—Varsó vonalra, úgyszintén a Budapest—Belgrád—Sofia—Bukarest—Konstantinápoly-i vonalra kilométerikus díjat fizetünk. Transitdíj alá tehát azok a légipostai küldemények esnek, amelyeket az említett vonalakon túl légiúton szállítatunk. Ezeknek a szállítási díját annak az államnak a postaigazgatása részére kell megtérítenünk, amelyik azokat az említett vonalakon túl még légi úton szállította.

A jó postának a megbízhatóságon kívül fontos kelléke a pontosság és a gyorsaság is. A légipostaforgalom természetesen a szállítás gyorsítására hivatott.

A vasúton történő postaszállításnál, hacsak valami rendkívüli körülmény közbe nem jön, vagy a hajón való szállításnál a nagy viharok esetét kivéve, percnyi pontossággal történik az érkezés és továbbítás. Ha valami belső kezelési hiba nem történik, a posta eleget tehet a felek jogos kívánságának. Ha nagyobb késésről nincsen szó, a felek nem is panaszkodnak.

Más és nehezebb a helyzet a légipostánál. Aki légipostán adja fel küldeményét, joggal várja, hogy az előbb jusson el címzett kezébe, mint a rendes postán küldött küldeménye. Ha tehát a postát szállító repülőgépnak valahol kényszerleszállást kell eszközölnie, s ehhez még valami kisebb incidens — mondjuk kisebb baleset — is járult, s a postát nem lehetett rögtön továbbítani, persze mindjárt rossz véleménnyel van a légipostáról. A kezdeti nehézségek miatt és különösen azon oknál fogva, hogy a forgalom ma még aránylag mérsékeltbb keretek között mozog, előadódik még sok más kérdés is, amit a mindennapi élet felvet. Ilyen pl. amikor a légiúton menetrendszerűen szállított légipostai küldemény a körülmények sajnálatos közrejátszása folytán késedelmesen jut a címzett birtokába. A légipostajáratok menetrendjét tudvalevően nemzetközi konferenciákon állapítják meg. Ma, amikor különösen a kis országokban még nem oly sűrű a légijáratok száma s azok az évszakoknak megfelelően is folytonosan változnak, a kézbesítő postajáratok már pénzügyi szempontból is nem igazodhatnak a légipostajáratok érkezési idejéhez. Végeredményben

nem lehet azt kívánni, hogy a posta a késő reggel beérkező repülőgépeket várja meg s azután történjék az egész anyagnak kézbesítése. A légipostaküldeményeknél a kötelező express kikötést éppen az olcsóbbátétel és így a légiposta népszerűsítése érdekében ejtették el annak idején a postaigazgatások. Sokszor pedig éppen az expresskézbesítés kikötésének elhagyása teszi illuzoriussá a gyors kézbesítést. Ennek illusztrálására szolgáljon az az eset, ha pl. szombaton vagy ünnepnap előtti napon a kora délelőtti órákban esedékes repülőgéppel érkezik egy *nem express* levél, amely egy bankigazgató címére sürgős üzleti ügyben érkezett. A reggel 10 óra után érkező repülőgéppel hozott levelet a kézbesítőhivatal csak délután, mondjuk 3 órakor, kézbesíti, amikor a weekend-ezni menő bankigazgató már vonaton ül és így csak hétfőn, illetőleg az ünnepnap utáni napon kapja kézhez légipostalevelét. Kit fognak ilyenkor panasszal illetni? Megint csak a postát! Ha a küldeményt express adták volna fel, akkor azt a délelőtti órákban a címzett feltétlenül megkapta volna. Mindenesetre nagy szerep jut itt a kézbesítőhivatalnak, s ha módját tudja ejteni, legyen mindenképpen azon, hogy címzett idejében megkapja levelét.

Ezek mind olyan kérdések, amelyek ha a légipostaforgalom továbbra is az eddigi arányokban fejlődik, idővel kiküszöbölhetők. Célszerű volna a külföldön is felhívni a feladók figyelmét arra, hogy a légi levélpostai küldeményeket *ajánlatos* express kézbesítés kikötésével feladni.

Más a helyzet a nálunk feladott és innen továbbítandó légipostaküldeményeknél. *Itt* már a postának kell alkalmazkodnia és alkalmazkodhatik is a légiforgalmi r.-t.-ok menetrendjéhez. Ebben az esetben legfeljebb pénzügyi kérdés játszik szerepet, hogy t. i. a várostól nagyobb távolságra fekvő repülőtérré ne kellessen minden légijárat-hoz postai járatot kiküldeni. Ezt akként oldottuk meg, hogy a légiforgalmi társaságok autóbuszai szállítják ki a repülőtérré a légipostai zárlatokat. Az átadás a keleti pályaudvar érkezési oldala előtt levő járdaszigeten történik. Fontos és elengedhetetlen kellék azonban, hogy úgy a felvevő, mint a továbbító postahivatal feltétlenül tudja és tisztában legyen a légipostajáratok menetrendjével, ezenkívül különösen a továbbítóhivatal jól ismerje a vasutak menetrendjét, hogy egy feladott légipostaküldemény, ha az a légijárat-hoz a csatlakozást már lekéste, miképpen és hova továbbíttassék vasúti úton, hogy egy más országban még elérje a légijárat-hoz a csatlakozást. Ilyen eset pl. amikor a kora tavaszi, őszi és téli idő tartama alatt a Nemzetközi Légiforgalmi R.-T. repülőgépei a délutáni órákban indulnak Prága, Nürnberg, Strassburg, Páris, továbbá Varsó felé és Bécsben éjjeleznek. Ha kizárólag arra szorítkoznánk, és csupán a légiúton való szállítást erőszakolnánk és nem az volna a főcél, hogy a küldemények szállítását a repülőgépek útján meggyorsítsuk, a késő délutáni órákban feladott küldeményeket csak a másnap induló repülőgéppel továbbíthatnánk. Éppen ezért a délutáni gép elindulása után feladott légipostai küldeményeket az éjjeli gyorsvonattal elküldjük Bécsbe. Ezek olyankor érkeznek oda, hogy azokat az osztrák posta még kiszállíthatja az asperni repülőtérré, elérik tehát a repülőgéphez a csatlakozást és már másnap este kézbesíthetők. Ezáltal a rendes postai szállítással szem-

ben közel egy napos nyereséget érünk el. Ugyanez az eset fordul elő a Magyar Légiforgalmi R.-T. repülőgépeinél is, amikor ezeknek a téli időszak tartama alatt Bécsen túl nem volt csatlakozása. Ekkor is ugyancsak a fenti eljárást követtük, vagyis a délután feladott légipostaküldeményeket szintén az éjjeli gyorsal továbbítottuk és így a korlátozott légiforgalom mellett is sokszor egy napos időnyereséget értünk el a távolfekvő országokba szóló légipostaküldemények szállításánál. Ilyen esetünk nemcsak az Ausztriával való forgalomban volt, hanem már több más országgal való viszonylatban is követtük ezt az eljárást, mint pl. a cseh-szlovák posta is több ízben közvetített nekünk Párisba szóló légipostazárlatokat.

A légipostaforgalom akadálytalan lebonyolításánál kellő érzék és sokszor a helyzetnek gyors felfogása és átgondolása is szükséges. Megemlítem az egyik postahivatalnak azt a helyes érzékről tanuskodó eljárását, amikor az elmúlt év nyarán a postahivatal előtt személyesen ismert részvénytársasági igazgató d. u. fél 5 óra után néhány perccel telefonon felhívta a felvételi osztály vezetőjét és érdeklődött, hogy mikép juttathatná el a R.-T. Bécsben tartózkodó elnöke részére, aki még aznap este utazik Németország felé, a budapesti telefonkönyvet, amire az elnöknek további külföldi útján feltétlen szüksége volna! Nyáron a Magyar Légiforgalmi R.-T.-nak 17 órakor induló repülőgépe indult Bécs felé, amellyel még el lehetett küldeni a telefonkönyvet. A délután 16 óra 25 perckor induló bécsi gyorsvonatot már nem lehetett számításba venni. Jóllehet még rendelkezésre állt a repülőgéppel való szállítás, mégis bizonytalan volt, hogy ha az illető r.-t.-i igazgató autóba is ül, vajjon fel tudja-e még adni a könyvet a Mátyásföld-repülőtéren postahivatalnál, mert a repülőtérre 30 perc gépkocsin is az út. Ezt átlátván az osztályvezető, megkérdezte a féltől, hogy a költségeket mily mértékben hajlandó viselni. Minthogy a válasz az volt, hogy költség nem számít, az osztályvezető megígérte a r.-t.-i igazgatónak, hogyha csak valami rendkívüli körülmény közbe nem jön, a telefonkönyv estére Bécsben lesz. Nyomban felhívta tehát telefonon — természetesen a fél költségén — a Mátyásföld repülőtéren postahivatal vezetőjét, hogy amennyiben tartalék távbeszélő névsora van, azt a megadott címre továbbítsa Bécsbe, a költségeket és a távbeszélőkönyvet pótlásként haladéktalanul megkapja, mert a r.-t. igazgatója autóján már útban van. A Mátyásföld-repülőtéren postahivatal becsomagolta a nála levő távbeszélő névsort és azt expressz légipostai küldeményként továbbította. A r.-t. elnökének, de még inkább a Sacher Pensio portásának nagy ámulatára este fél 8 órakor kézbesítették is a telefonkönyvet, amelynek Bécsből $\frac{1}{4}$ 5-kor történt kérését hallotta a szálloda portása. Mint jó portás, aki ismeri a Budapest—Bécs közti vonatok menetrendjét, hallgatólag azt gondolta, hogy az majd csak másnap reggel érkezik meg. Azt hiszem, nem kell bővebben magyaráznom, hogy azontúl az illető r.-t. a légipostát igénybevevő felek közül az egyik leggyakoribb feladó lett.

A felvevő postahivatalok személyzetének kellő tapintattal, udvariassággal és mindenre kiterjedő figyelmességgel kell rendelkezésre állaniuk a légipostát igénybevevő felek részére. Nem is gondoljuk, milyen hathatós idegenforgalmi propagandát mozdít elő ezáltal a posta.

Az olimpiászokra, a nemzetközi tornákra és versenyekre és egyéb mérkőzésekre a magyar nemzet a legkiválóbb és legjobb fiait küldi ki, hogy babért, megbecsülést szerezzenek a hazának s hogy a külföldiek megismerjenek bennünket. Mindenütt, ahol a külföld szeme ránk-irányul a legjobbat kell nyujtanunk. Nemcsak kívül, hanem belül is az országban. Éppen ezért nemcsak a magyar posta jóhírveve, de a magyar név becsülete és az ország érdeke, hogy az itt megforduló külföldi otthonosan érezze magát, innen jó emlékekkel távozzék s legyen és maradjon barátunk. Már pedig, aki nálunk megfordul, mind igénybeveszi a légipostát. Vegyük a nálunk járó angolokat, amerikaiakat, olaszokat és franciákat, vagy a többi nemzet fiait, akik ma már nemcsak filatelista célból, de főleg azért adják fel postai küldeményeiket légi úton, hogy otthoni hozzátartozóik minél előbb hírt kapjanak róluk. A felvevő tisztviselők tehát legyenek előzékenyek, ha pedig nem tudnak az illető idegen fél nyelvén, kalauzolják ahhoz az illető tisztviselőhöz, aki velük meg tudja magát értetni. Mindenképpen legyenek segítségére a nálunk járó külföldinek, mert a posta tisztviselői, mint a nemzetközi érintkezésnek munkásai, sok-sok barátot szerezhetnek ennek az országnak. Lebegjen előttünk itt Svájc példája, amelyet az idegenforgalom tett gazdaggá. Felemlítem azt a példát, hogy amikor a montreux-i postahivatalnál a délutáni órákban a légipostai összeköttetések iránt érdeklődtem s az illető tisztviselő nem tudta egészen biztosan megmondani a járatok menetrendjét, elkérte lakás címetem s jól lehet nem tudta, hogy kolléga vagyok, estére lakásomon volt egy feljegyzés, amit Zürich mondott be telefonon.

Tartsuk szem előtt a kezelési szolgálatban is ezt a jó példát.

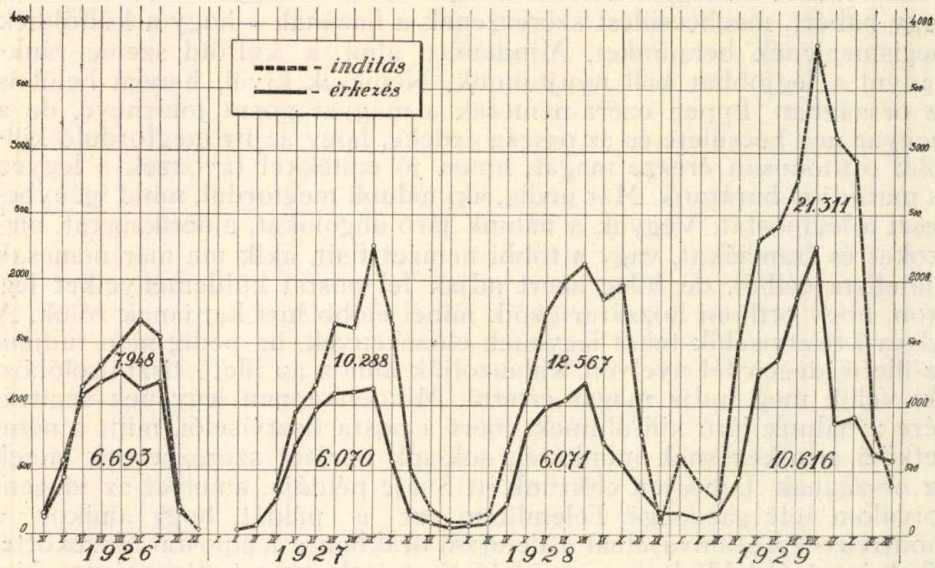
A légipostának főleg nagy távolságoknál van jelentősége és ezért a légiposta egyik legjelentősebb szállítási eszköz a nemzetközi érintkezésben, mert a gyorsabb szállítási mód folytán közelebb hozza egymáshoz a távoli országrészekben lakó egyéneket.

Hogy a magyar posta is mindent elkövet a légipostaforgalom emelése, népszerűsítése érdekében, legjobban kitűnik abból, hogy a légipostaforgalom fokozatosan emelkedik. Ennek illusztrálására bemutatom a légipostaküldemények darabszámát, valamint a szállított légipostalevélzárlatok súlyát feltüntetető grafikonokat. (L. 160—161. old.)

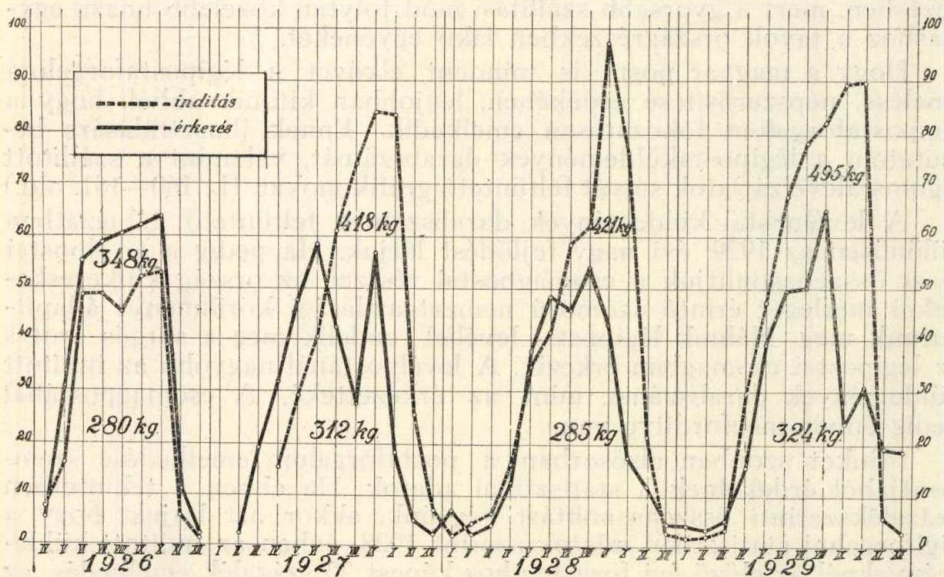
A levélpostai küldemények darabszámát feltüntetető táblázatban különösen az 1929. évi nagy fejlődést látjuk. Ha pedig a levélpostai részt összehasonlítjuk a csomagpostai résszel, az ország külkereskedelmi mérlegét érintő szomorú nemzetgazdasági körülményt állapítunk meg. Nálunk légipostai levéllel rendelik meg a sürgős árut s az légipostai csomagban érkezik. A levélpostánál nagyobb az indított küldemények darabszáma, mint az érkezetteké. A csomagpostánál pedig éppen megfordítva van.

Minket azonban elsősorban a postaforgalom emelkedése szempontjából érdekelnek a statisztikai adatok. Ha ebben a tekintetben százalékszerinti összehasonlítást végzünk, akkor azt látjuk, hogy a légiforgalmi statisztikai adatok szerint 1928. évben az indított küldeményeknél az előző évi forgalomhoz képest 23 százalék emelkedés, az érkezett küldeményeknél pedig 2 százalék emelkedés mutatkozik.

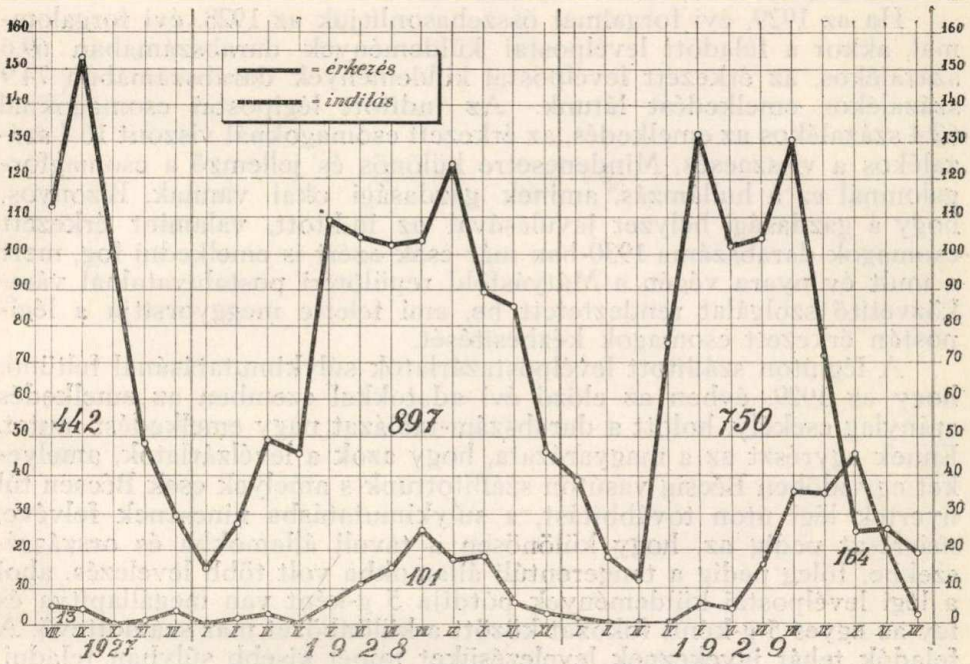
① *Légi úton szállított levelezési küldemények darabszáma.*



② *Légi úton szállított levelezési zárlatok súlya (kilogrammokban).*



③ *Légi úton szállított csomagok darabszáma.*



Külföldi légitársasági statisztikai adatok.

FRANCIAORSZÁG

Tárgy	egység	1926	1927	1928
Levélp. küld.	kg	103.445	87.780	72.727

SVÁJC

Tárgy	egység	1926	1927	1928	1929
Levélp. küld.	db	879.798	1.224.478	2.013.216	2.355.899
Csomag...	"	1.944	2.292	2.905	3.639
Összesen	"	881.742	1.226.770	2.016.121	2.359.538

NÉMETALFÖLD

Tárgy	egység	1926	1927	1928
Levélp. küld.	kg	1.750	11.124	7.611
Csomag...	db	4.485	4.692	4.424

SVÉDORSZÁG

Tárgy	egység	1926	1927	1928	1929
Levélp. küld.	kg	6.080	11.326	18.236	61.007
Csomag...	"			2.030	5.200
Összesen	"	6.080	11.326	20.266	66.207

OLASZORSZÁG

Tárgy	egység	1927-1928	1928-1929
Levélpostai küld.	db	7.500	200.000

AMERIKAI EGY. ÁLLAMOK

Tárgy	egység	1926	1927	1928	1929
Összes küld.	szélfont	3.000	473.102	1.861.800	5.635.680

Végeredményben a légipostán szállított összes küldemények száma 17 százalékkal több, mint 1927-ben volt.

Ha az 1929. évi forgalmat összehasonlítjuk az 1928. évi forgalommal, akkor a feladott levélpostai küldemények darabszámában 69.6 százalékos, az érkezett levélpostai küldemények darabszámában 74.9 százalékos emelkedést látunk. Az indított légipostai csomagoknál 62.4 százalékos az emelkedés, az érkezett csomagoknál viszont 16.4 százalékos a visszaesés. Mindenesetre különös és jellemző a csomagforgalomnál ez a hullámzás, aminek gazdasági okai vannak. Bizonyos, hogy a gazdasági helyzet javulásával az indított, valamint érkezett csomagok darabszáma 1930-ban már csak azért is emelkedni fog, mert a múlt év nyara végén a Mátyásföld repülőtéri postahivatalnál vámközvetítő szolgálat rendeztetett be, ami felette meggyorsítja a légipostán érkezett csomagok kézbesítését.

A légiúton szállított levélpostazárlatok súlykimutatásánál feltűnő, hogy az 1929. évben az előző évi adatokkal szemben az emelkedés aránylag csekély, holott a darabszám-táblázat nagy emelkedést mutat. Ennek egyrészt az a magyarázata, hogy azok a levélzárlatok, amelyeket egy időben Bécsig vasúton szállítottunk s amelyek csak Bécsen túl nyertek légi úton továbbítást, a súlykimutatásba nincsenek felvéve, másrészt pedig az, hogy különösen a távoli államokba és országrészekbe, főleg pedig a tengerentúli államokba volt több levelezés, ahol a légi levélpostai küldemények pótdíja 5 g-ként van megállapítva és így az egyes 5 g-kénti fokozat között a különbség már számottevő. A feladók tehát igyekeznek levelezésüket minél kisebb súlyban feladni.

Természetesen a mi légiforgalmunkat nem lehet összehasonlítani a nagy államok légipostaforgalmával. Ha ugyanis ránézünk Európa légihálózati térképére, szomorúan állapíthatjuk meg, hogy Magyarország éppen megcsonkítottságánál fogva milyen hátra van azoktól a nagy és gazdag államoktól, ahol az állam nagy kiterjedése jobban előmozdíthatja a légi közlekedést és a légiposta forgalmat. A légipostának a mai helyzetben, csak nagy távolságokra van különösen nagy jelentősége. A mai sűrű vasúti hálózat mellett, a légijáratok korlátolt volta miatt, még nem olyan nagy az időnyereség légi úton a rövid távolságokra, mint a nagy távolságokra. Vegyük pl. azt, hogy hány gyorsvonatpár fut csak Bécsbe egy nap alatt. Mily sok alkalmunk van a postát vasúton is küldeni. A légijárat azonban még kevés. De már, ahol nagyobb távolságról van szó s ahol huzamosabb időt vesz igénybe a vasúti, sőt különösen a tengeri szállítás, ott hatalmasan domborodik ki a légiforgalom jelentősége. Vegyük csak azt a példát, hogy amikor a nyári forgalom ideje alatt egy nap alatt szállítjuk Németország egész területére, továbbá Svájcba, Párisba, Londonba, Stockholmba, Varsóba, Konstantinápolyba, Rómába és Athénbe a légiposta levelezésünket, itt már 50—70 százalékos, vagy Dél-Amerikát és Indiát, ahol 300—400 százalék az időnyereség. Itt már előtérbe lép a légipostaforgalom gazdaságos kihasználása.

Ha a légijáratok is sűrűbbek lesznek s a repülőgépeken fog járni a mozgóposta is, nincs kizárva, hogy a repülőgép kiszorítja és esetleg feleslegessé teszi a többi közlekedési eszközt.

A légiforgalmi technika ugyanis mindinkább elhárítja az eléje

tornyosuló akadályokat. Amerikában már két év óta vannak éjjeli postajáratok. Európában 1929-ben éjjeli légijáratok voltak Páris—London, Berlin—Hannover, továbbá Berlin—Königsberg—Moszkva között, amelyek postán kívül utasokat is szállítottak. A svéd postaigazgatás pedig az elmúlt év nyarán szintén üzembe helyezett éjjeli légipostajáratokat, amelyek nemcsak légipostát, hanem a repülőgép teherbírása erejéig pótdíj nélkül rendes postát is szállítottak. A kísérletek igen jól beváltak.

Az emberiséget azonban ma legjobban az óceánrepülés problémája foglalkoztatja. A rendes légiforgalom megnyitása pedig úgy látszik már csak hónapok kérdése. Erre nézve a „The Nations Buseniss” című washingtoni lap a következő érdekes közleményt hozta:

„A Du Pont és a General Motorkonzern érdekkörébe tartozó gyárosok agyveleje termelte ki és Armstrong amerikai mérnök meg is oldotta azt az érdekes tervet, amely Amerika és Európa között a légi közlekedést az Atlanti-óceánon úszó kikötőlánccal akarja biztosítani. E terv szerint 5—10 fokkal délre a nyári hajóútvonaltól nyolc úszó „Armstrong” kikötőt építenének egymástól 600 km-nyi távolságban, miáltal megszűnne az óceánrepülés veszedelme és lehetővé válna — természetesen az amerikai tőkésék számára —, hogy az Egyesült-Államokat pénteken elhagyva, szombat este és vasárnap Európa valamelyik metropolisában szórakozzanak, hogy hétfőn már megint otthon végezzék pénzszerző munkájukat. De nemcsak a szórakozni vágyás szülte e tervet. Ez a 24 órára redukált távolság a devizák átutalásánál óriási kamatmegtakarítást eredményezne.

Mint az amerikai lapok közlik, mostanában bocsátották vízre az Armstrong mérnök által elkészített kísérleti modellt, amelynek mintájára, minthogy a kísérlet teljesen bevált, munkába került már az első „seadrom”. Az úszó acélsziget 350 méter hosszú, 110 méter széles és 22 millió kg-ot nyom. Az úszószigetet 423 tengeri mérföldnyire New Yorktól délkeletre, fele úton New-York és a Bermuda-szigetek között fogják állomásoztatni. Az úszószigeten külön erőmű, 300 személyre való szálló, kávéház, táncterem, világító torony, rádióállomás és repülőgépek számára való hangár és műhely van. Az úszó repülőkikötő épületestül együtt másfélmillió dollárba került. Tervbe van véve, hogy öt ilyen kikötőhelyet építenek Amerika és az Azori-szigetek közt és három továbbit az Azori szigetek és Brest között.

Legyen szabad végül még néhány adatot felsorolni a külföldi államok légiposta forgalmának kifejlődéséről:

Az év elején vagyunk és így, sajnos, csak egyes külföldi postaigazgatásoktól tudtuk megkapni az 1929. évi légipostaforgalmi adatokat. A bemutatott adatok azonban így is a légipostaforgalom nagyarányú fejlődéséről adnak számot. (L. 161. oldalt.)

Meg kell jegyezmem, hogy a francia, valamint a németalföldi postaigazgatások az 1928. évi súlyviasszaesést azzal indokolják, hogy egyrészt a feladók is igyekeztek levelezésüket minél könnyebb súlyban feladni, másrészt a postaigazgatások maguk is azon voltak, hogy a légipostazárlatok burkolására szintén a lehető legkisebb súlyú anyagot használják.

Minden újításnak, így tehát a technikai vívmányoknak és ezzel

szorosan a közlekedési, valamint szállítási eszközöknek, ezzel összefüggésben pedig a postaforgalom fejlesztésének két dologra van szüksége: időre és pénzre! Idővel minden tökéletesedik! A pénzt azonban csak lassan lehet előteremteni. Ami kis országunk a sok pénzügyi nehézség ellenére is azon fáradozik, hogy a légiforgalmat s így a légi postaforgalmat is, nemcsak a külföldi viszonylatokban, hanem a bel-földi forgalomban is lehetővé tegye. Az elmúlt években 1928. és 1929-ben ilyen légipostajáratok kísérletképpen Budapest—Szeged, úgyszin-tén Budapest—Szombathely között és mindkét ellenirányban is közlekedtek. A kísérleti jelleg miatt a postaszállítás pótdíj nélkül történt.

Ezeknek a küldeményeknek darabszáma és súlya a fenti kimutatókban nincsen felvéve. Csak a pótdíjjal feladottaké. Belföldön 1929-ben 1304 levélzárlatot szállítottunk 2112 kg. súlyban.

Ha a mai megcsonkítottságunkban még kevés is az anyagi eszköz, az idő meg fogja hozni erre is a gyógyírt, meg fognak oldódni azok a problémák, amelyek ma még az akadályokat okozzák. Mindnyájunk törhetetlen hite, hogy amint a nagy államok repülőgépei egyik tengerparttól a másikig, északról-délig és keletről-nyugatig látják el a légiforgalmat és a légipostaszállítást, a mi magyar repülőgépeink is nemsokára a világ minden tája felé és nagy távolságokra is fogják szállítani a magyar postát.

JOGESETEK ÉS JOGGYAKORLAT.

Cas juridiques et jurisprudence.

9.

Dr. L... Á... ny.....-i lakos: 1927. évi február hó 14. és 15. napján az ottani postahivatalban többek jelenlétében N... K... postakiadóra vonatkozólag a következő kijelentéseket tette: „a napi zárlatot a kezelőnő egyedül végezte és mást is kimutathatott, mint tény; a papír türelmes és sokat elbír, különben ez nem hiteles okmány, vagy okirat, többször előfordult már, hogy ha hivatalba pénzt vagy bármit is küldött, mindig kevesebbet kapott vissza és ha reklamálta, nem vették figyelembe, csak nem kapta vissza cselédje azt a pénzt, ami neki jár“. Ezen kijelentések miatt nevezett postakiadó ellene a ny.....-i kir. járásbírósnál rágalmazás vétsége miatt feljelentést tett. A bizonyítási eljárás lefolytatása után a kir. járásbírótság dr. L... Á... vádlottat az 1914. évi XLI. t.-c. I. §-ába ütköző s e szerint minősülő rágalmazás vétsége miatt egy heti fogházra és 80 pengő pénzbüntetésre ítélte. Az ítélet ellen vádlott és védője fellebbezéssel élt, mert, ha a vádlott által tett kijelentések a rágalmazás vétségének tényálladékát kimerítik, ellene

a bűnvádi eljárás csak felhatalmazásra indítható meg és ez esetben az ügy a törvényszék hatáskörébe tartozik.

A ny.....-i kir. törvényszék 1927. Bf. 2945/15. szám alatt hozott ítéletével a vádlottat a Btk. 92 §-ának alkalmazásával 80 pengő pénzbüntetésre, mint fő és 20 pengő pénzbüntetésre, mint mellékbüntetésre ítélte. A védő által a felhatalmazás hiánya miatt bejelentett semmiségi okot a kir. törvényszék alaptalannak találta azért, mert N... K... főmagánvádló, mint postakiadó, közhivatalnoknak nem tekinthető. A kir. törvényszék álláspontja szerint ugyanis az állammal szerződéses viszonyban a postamester áll, az alkalmazottakat ő fogadja a fel és az átalányból ő fizeti s így a vádbeli esemény nem tekinthető az 1914. évi XLI. 9. §. 6. pontjában megjelölt oly rágalmazásnak, mely csupán felhatalmazás alapján üldözhető, hanem csak egyszerű magánindítvány alapján üldözendő rágalmazásnak.

A védő a kir. törvényszék ítélete ellen a debreceni kir. ítélőtáblához semmiségi panaszt jelentett be. A semmiségi panaszt a fellebbezésében előadottakra, vagyis arra alapította, hogy a bűnvádi eljárás megindí-

tásához szükséges felhatalmazás hiányzik. A debreceni kir. ítélőtábla a semmisségi panaszt B. I. 1086/1928/18. szám alatt hozott végzésével elutasította. Végzését azzal indokolta, hogy az állammal szerződéses viszonyban csak a postamester áll, főmagánvádló a postamesternek csak egyszerű magánalkalmazottja, aki közhivatalnoki jogkört nem tölt be s így a bűnvádi eljárás megindításához a felettes hatóság felhatalmazása nem szükséges.

A határozatok ellen a koronaügyész a jogegység érdekében perorvoslattal élt és kérte a határozatok megsemmisítése mellett az ügynek illetékes elintézés végett a ny....-i kir. törvényszékhez való utasítását, mert ezek a bírói határozatok törvénysértők, mivel a kir. Kúria állandó újabb gyakorlata szerint a m. kir. posta alkalmazottai, mint állami feladatot ellátó szervek közhivatalnokoknak tekintendők akkor is, ha fizetésüket nem az államtól húzzák.

A kir. Kúria büntető jogegységi tanácsa a koronaügyész perorvoslatát alaposnak találta és B. I. 6355/1928/21. számú határozatában kimondotta, hogy az államkincstárral szerződéses viszonyban álló postamester által a postaigazgatóság engedélyével felfogadott s fogadalmat tett postakiadó a büntetőtörvény szempontjából közhivatalnoknak tekintendő s így hivatása gyakorlására vonatkozólag elkövetett rágalmazás az 1914. évi XLI. t.-c. 3. §-ának 2. pontja szerint minősítendő s a 9. §. 6. pontja értelmében csak felhatalmazás alapján üldözhető s ennek folytán az 1897. évi XXXIV. t.-c. 17. §-ának 3. pontja értelmében a kir. törvényszék hatáskörébe tartozik.

Megsértette tehát a törvényt a ny....-i kir. járásbíró B. 988/1927/2. számú ítéletével annyiban, amennyiben dr. L... Á... vádlott által N... K... postakiadó hivatásának gyakorlására vonatkozólag elkövetett rágalmazást, mint a Bv. I. §-a alá eső egyszerű rágalmazást, saját hatáskörében bírálta el s a vádlottat egyszerű rágalmazás miatt elítélte, —

de megsértette a törvényt a ny....-i kir. törvényszék is 1927. Bf. 2949/15. számú ítéletével s a debreceni kir. ítélőtábla B. I. 1086/18—1928. számú végzésével, amelyekben ezt a minősítést helyesnek jelentette ki azzal az indokolással, hogy a sértett postakiadó azért nem tekinthető közhivatalnoknak, mert az állammal csak a postamester áll szerződéses viszonyban s a postakiadó csak a postamester egyszerű — közhivatalnoki jogkört be nem töltő — magánalkalmazottja.

Ennek folytán a jogegységi tanács mindhárom bíróság határozatát a Bp. 442. §.

utolsó bekezdése értelmében megsemmisíti és utasítja a kir. járásbírókat, hogy az ügyet elsőfokú elbírálás végett tegye át a ny.... i kir. törvényszékhez.

A kir. Kúria büntető jogegységi tanácsa határozatát a többek között a következőkkel indokolta:

A sértettet S... Gy..., az államkincstárral szerződéses viszonyban álló ny....-i postamester fogadta fel és alkalmazta postakiadó utalványfelvevőnek.

A postamester által ily módon felvett alkalmazottak fogadalmat tesznek le s felvételüket a postaigazgatóság jóváhagyja, a postamester őket a saját átalányából fizeti, nyugdíjukat nem az állam, hanem a postamester külön nyugdíjintézete fizeti, — a postai hatóság által azonban fegyelmi eljárás alá vonhatók.

A Btk. 461. §-a értelmében közhivatalnoknak tekintendők azok, akik „az állam közigazgatási teendőjének teljesítésére hivataluknál, szolgálatuknál vagy különös megbízatásuknál fogva kötelezve”.

A közhivatalnoki minőségnek e szerint nem előfeltétele az, hogy az alkalmazott kinevezett s esküt tett állami hivatalnok legyen s hogy fizetését az állampénztárból kapja, hanem a büntetőtörvények szempontjából közhivatalnok mindenki, aki az állami igazgatás valamely ágába tartozó teendőknél különös megbízatásánál fogva kötelezve van.

Már pedig az kétségtelen, hogy a m. kir. posta állami igazgatási feladatot teljesítő intézmény, mely a levelek és egyéb postai küldemények szállításával és kézbesítésével az állam gondozó igazgatási teendőjét teljesíti.

Kétségtelen továbbá az is, hogy a postamesternek azon ténye, hogy — bár a saját átalányának terhére — kisegítő alkalmazottakat fogad fel s azokra bízta a postai szolgálat egyes mozzanatainak (pénzfelvétel, csomagszállítás) elvégzését, olyan különös megbízatásnak tekintendő. aminő a Btk. 461. §-ában említve van.

Nem rontja le ennek a megbízatásnak ezt a jelentőségét és súlyát az a körülmény, hogy az ekként alkalmazott egyén fizetését nem az államkincstártól húzza s hogy az alkalmazó postamester is csak szerződéses viszonyban áll az államkincstárral, — mert ezek a körülmények nem érintik az általa végzett államigazgatási funkció természetét és jogi minőségét, tehát ethikai tartalmát.

Annak folytán tehát, hogy a postamester az államkincstárral, vagyis az állammal szerződést kötött, amely szerint köteles a postai és távirtdar, esetleg távbeszélő szolgálatot a fennálló hivatali utasítások értelmében ellátni s annak folytán, hogy a

postamester az általa vállalt eme teendők egy részének teljesítésére segédeket fogad fel, akik fogadalmat tesznek s akiknek felvételét a postaigazgatóság jóváhagyja,

ez utóbbi alkalmazottak és az állam között létrejön az az etikai kapcsolat, amely büntetőtörvények szempontjából olyannak tekintendő, mint a rendes közhivatalnoki viszony.

Merőben téves s a Btk. 461. §-ának teljes félreértésén alapul tehát az eljárásbíróknak az az álláspontja, hogy a sértett postakiadó (kezelő) nem töltött be közhivatalnoki jogkört, hanem csak egyszerű magánalkalmazottja volt a postamesternek.

A koronaügyész perorvoslatát tehát a jogegységi tanács alaposnak találta s ehhez képest kimondotta azt, hogy jelen ügyben szereplő sértett közhivatalnoknak tekintendő s minthogy a szóbanforgó rágalmas az ő hivatása gyakorlására vonatkozott, következésképpen a Bv. 3. §. 2. pontja szerint minősül s a Bv. 9. §. 6. pontja értelmében csak felhatalmazásra üldözhető.

Minthogy pedig a rágalmasnak ez az esete a Bp. 17. §-ának 3. pontja értelmében a kir. törvényszék hatáskörébe tartozik, — a hatáskör megsértésével járt el ez ügyben elsőfokon a ny...-i kir. járásbíró s ennek folytán törvénysértők a fellebbviteli bíróságok határozatai is.

A jogegységi tanács ezért a törvénysértést megállapította, a hozott határozatokat megsemmisítette s minthogy hatáskört megsértésének esete forog fenn: a Bp. 442. §. utolsó bekezdése értelmében az ügynek elsőfokú elbírálásra hatáskörrel bíró kir. törvényszékhez való áttételét rendelte el.

Ez utóbbi rendelkezésnek nem akadályozza az a körülmény, hogy az iratok között nincs meg a sértett felettes hatóságának felhatalmazása, mert ez — az elévülési időn belül — a kir. ügyszség által beszerezhető.

Közli: Dr. Tajthy József.

10.

A posta az esetben sem adhat a szabályszerűnél nagyobb kártérítést, ha azt módjában állna harmadik személynre át-hárítani. (K. M. 47.249 1929. X/4.)

Tényállás: Egyik dunántúli kincstári hivatalnál 1929. év július havában „Kézmű-árú“ tartalomielzéssel 8 kg súlyú csomagot adtak fel Budapestre, amelyben a feladó különböző selvemáruft küldött vissza budapesti üzletfelének. Ez a csomag postaszállításközben megsérült. Nevezetesen egyik hiányosan csomagolt olajtartalmú

csomagtól e kényes tartalmú csomag nagyobb része olajfoltokat kapott és így a tartalom lényeges értékcsökkenést szenvedett. A címzett emiatt a csomagot nem vette át. Főladó a tértiként visszaérkezett csomag átvételét szintén megtagadta, később azonban a bizottságilag felbontott csomagot kártérítési igényének föntartásával átvette.

Értéknyilvánítás nélkül föladott csomagról lévén szó, a feladóhivatal felettes igazgatósága a P. Ü. Sz. 137. § 2. pontjának 2. bekezdése értelmében a kártérítés összegét kilogrammonként 4 P-ben állapította meg. A kárigénynek ez összeget meghaladó részével pedig feladót elsőfokú határozatával elutasította.

A feladó az igazgatóság elutasító határozatát szabályszerű időn belül megbízott ügyvédje útján fellebbezte. Fellebbezésében hivatkozással a P. Ü. Sz. 137. § 11. pont 2. bekezdésében, illetőleg a 20. pontban foglaltakra, kérte a tényleges kárának térítését s a kárnak az olajtartalmú csomag föladójára való áthárítását.

A hivatkozott 137. § 11. pont 2. bekezdésének az adott esetre vonatkozatható szövegrésze így szól:

„Ha valaki oly tárgyakat, amelyek csak feltételesen szállíthatók, az ezekre vonatkozó szabályok figyelmen kívül hagyásával... ad föl, nemcsak kártérítési igényét veszti el, hanem még az ebből keletkezett károkért is anyagilag felelős.“

A fellebbezésben hivatkozott 20. pont pedig kimondja, hogy: „Ha valamely csomag tartalma más csomagban kárt tett és ez a kár nem valamely postaalkalmazott szándékos cselekménye, vagy mulasztása következtében állott elő, a kártokozó csomag föladója a feltételesen szállítható... küldeménynél általában... tartozik kártérítéssel...“

A föladó fellebbezésében hivatkozik még a P. Ü. Sz. 26. §. 3. pontjában foglalt arra a határozott rendelkezésre is, hogy: „a feltételesen szállítható... küldemény föladója az általa postára föladott küldemény által személyekben, berendezési tárgyakban és más küldeményekben okozott károkért kártérítést tartozik adni. Amennyiben az adott körülményekből feltehető, hogy a kár az illető tárgy szállításával járó veszélyből keletkezhetett, az ellenkező bizonyításáig azt abból származottnak kell tekinteni.“

A föladó fellebbezésében azzal is érvelt, hogy a P. Ü. Sz.-nek az igazgatóság által is hivatkozott rendelkezése csak akkor alkalmazható, ha a posta saját maga volna kénytelen a kárt viselni és nincs harmadik személlyel szemben visszkeregeti joga. „Mikor azonban — mondja a

fellebbezés — a kárért a postával szemben teljes kártérítésre felelős harmadik személy létezik és így módjában áll a postának azon, aki a kárt okozta, a teljes kárösszeget megvennie, nagyfokú méltánytalanság volna a károsultat kártérítési igényétől elütni már csak azért is, mivel a károsult a kártokozó harmadik személlyel semmiféle közvetlen jogviszonyban nem lévén, ellene közvetlen kártérítési igényrel fel nem léphet. Méltánytalan volna, ha a posta e harmadik személlyel szemben a károsult érdekében kártérítési igényét nem érvényesítené, de még ennél is több, egyenesen erkölcssten volna, ha a posta az így megszerzett kártérítési összeget a károsultnak a P. Ü. Sz. fentidézett szabályára hivatkozva, ki nem szolgáltatná és így az ő kárára jogtalanul gazdagodnék.

Határozat: Kereskedelemügyi m. kir. miniszter úr a feladó fellebbezése folytán az igazgatóság elsőfokú határozatát felülvizsgálta s azt a fellebbezéssel szemben helybenhagyva kimondotta, hogy a posta értéknilyvánítás nélkül postára adott csomagoknál még az esetben sem ad a szabályszerűnél nagyobb kártérítést, ha annak megfizetését módjában állana harmadik személyre áthárítani.

Indokolás: Az elutasító határozat indoklásából a következőket emeljük ki:

Minthogy a földadó küldeményét értéknilyvánítás nélkül adta postára, az igazgatóság a P. Ü. Sz. 137. §. 2. pontjának 2. bekezdésében foglaltak szerint helyesen járt el, amikor a csomag sérüléséért kitulandó kártérítési összeget kilogrammonként 4 P.-ben állapította meg

Mint fentebb láttuk, a P. Ü. Sz. 26. §. 3. pontja „a más küldeményében okozott károk” térítéséről beszél. A 137. §. 11. pont 2. bekezdése pedig a szabályok figyelmenkívül hagyásával postára adott, feltételeesen szállítható tárgyak földadóját „a keletkezett károkért” teszi anyagilag felelőssé.

A P. Ü. Sz.-nek most idézett részei tehát „tényleges” és „valódi” károkról nem beszélnek; a 137. §. 2. pont 1. bekezdése pedig általában kimondja, hogy a csomagoknak a posta hibájából bekövetkezett sérülése esetében a „valódi” kárt, a feladás helyén és idején való értékelés alapul vétele mellett téríti. Ámde e pont 2. bekezdése értelmében értéknilyvánítás hiányában a kártérítés nem lehet nagyobb, mint a csomag egész súlyát alapul véve, kilogrammonként 4 P. Minthogy pedig az igazgatóság által megállapított és feladónak már kifizetett kártérítés az e határon belül adható kártérítési lehetőséget teljes egészében kimerítette, a földadó további

kárigényét a fennálló szabályok keretén belül az igazgatóságnak nem állott módjában kielegítenie.

De méltányossági alapon sem enyhíthető az igazgatóság határozata.

A feladó és a m. kir. posta között a posta igénybevételeből eredő mindennemű jogviszonyra nézve egyedül irányadó Postaüzleti Szabályzatnak a feladó fellebbezésében is idézett 137. §. 2. pont 2. bekezdése ugyanis határozottan kimondja, hogy értéknilyvánítás nélkül postára adott csomag utólag kilogrammonként 4 P.-nél nagyobb kártérítést adni még akkor sem lehet, ha a csomag postai kezelés közben teljesen megsemmisülne. (Pl. elvész, elég, stb.)

Minthogy pedig jelen esetben a csomag csak egy részének értékcsökkenéséről van szó, a posta máris elment a méltányosság legmesszebb határáig, amikor ugyanazt a kártérítést adta meg a csomag tartalmának részbeni értékcsökkenéseért, amelynél többet a csomag teljes megsemmisülése esetén sem adhatott volna.

Egyébként is a földadónak módjában állott volna magát a szállítás esetlegességeinél előállható károsodás ellen oly módon védenie, hogy csomagját megfelelő értéknilyvánítással adta volna postára. Ennek elmulasztásával kockázatot vállalt magára feladó s ennek következményeit méltányosság címén sem állott a m. kir. posta módjában utólag elhárítani, figyelemmel a feladó fellebbezésében is idézett szabályok rendelkezéseire.

A m. kir. posta az esetleg kártokozó harmadik személytől sem követelhet nagyobb kártérítést, mint amelynek térítésére, mint szerződő fél a földadókkal szemben saját szabályaik értelmében önön-maga is kötelezve van. Ezért a fellebbezőnek az a kérelme, hogy a már kiutalt kártérítési összeg felül számított kárát a kártokozó csomag földadójának terhére utólagosan térítse meg a m. kir. posta, szintén nem volt teljesíthető. (Közli: k. j.)

11.

Sommás kezelés mellett egyetlenes térítési felelősség pusztán egyenleg eltérés esetében nem állapítható meg. (K. M. 50.610—1929. X/4.)

Tényállás: A kassai postaigazgatóság közölte a postavezérigazgatósággal, hogy a Kassa 3. sz. postahivatalnál 1928. év december 3-án, 1128. ragszámmal feladott ajánlott levél a feladó panasza szerint nem érkezett meg címzettjéhez. A rendeltetési postahivatal felettes igazgatósága a nyo-

mozás során megállapította, hogy a kérdéses ajánlott levél az 1928. december 3-iki Hidasnémeti—Budapest 10. sz. mozgópostához tényleg beérkezett s azt 1—163 darab ajánlás között nevezett mozgóposta a Budapest 62. sz. postahivatal részére készített közvetlen helyi zárlatában sommásan továbbította. A mozgóposta aznapi egyenlege két többlettel zárult.

A Budapest 62. sz. hivatal ajánlott átvevő-osztályának kezelője a mozgópostától beérkezett helyi zárlatot kifogás nélkül átvette s annak anyagát a kerületés ajánlott kezelők között szétosztotta. Helyes kezelést föltételezve, a nyomozott levél címzése szerint a VI/2. kerületés ajánlott kezelőnek kellett volna további feldolgozásra, illetőleg a kézbesítők között való kiosztásra megkapnia. Sommás kezelésként lévén szó, az ajánlott átvevő-osztály kezelője, aki a mozgópostától érkezett zárlatokat feldolgozta, a nyomozott ajánlott levélnek tételes továbbadását kimutatni már nem tudta. Abból a körülményből, hogy a nyomozott ajánlott levél a számbajöhető kézbesítők könyvében sem a beérkezés reggelén, sem pedig később a kézbesítésre kiosztott ajánlott levelek között már nem szerepelt, a vizsgálat megállapította, hogy a levél a mozgóposta és a kerületés ajánlott levél kiosztó közötti kezelésben esett ki a nyilvántartásból.

A kassai postaigazgatóság a m. kir. posta főhatalmazására az ajánlott levél fölődját 250 cseh korona = 42.85 P-vel kártalanította. E kártérítési összeg térítésére a kerületi postaigazgatóság a Budapest 62. sz. postahivatal központi ajánlott átvevő és a VI/2. kerületés ajánlott kiosztó osztályok kezelőit közösen, egyetemlegesen kötelezte, azzal az indokolással, hogy e két tisztviselő mindegyikének egyenlege hiánnyal és pedig az egyik 12, a másik két darab ajánlott levél hiánnyal zárul. Így fel lehet tenni, hogy a nyomozott ajánlott levél e két tisztviselő valamelyikének szolgálata alatt esett ki a nyilvántartból.

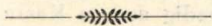
Az igazgatóság határozatát az érdekelt tisztviselők megfellebbezték. Fellebbezésükben méltányossági okokra hivatkozással kérték a térítési kötelezettség alól való mentesítésüket.

Kereskedelemügyi m. kir. Miniszter úr ez ügyet a fellebbezés következtében fe-

lülvizsgálta s a többek között kimondotta, hogy sommás kezelés mellett postaalkalmazott egyetemes térítési felelőssége pusztán egyenleg-eltérés esetében nem mondható ki.

Indokolás: Ez elvi jelentőségű döntés indokolásaként a vonatkozó miniszteri rendelet többek között megállapította, hogy az igazgatóságok az a határozata, mellyel a nyomavesztett ajánlott levél kezelésében érdekelt két tisztviselőt pusztán az egyenlegükben megállapított eltérés alapján egyetemlegesen kötelezte az elvesztett ajánlott levélért folyósított kártérítési összeg megfizetésére, nem helytálló, mert az egyenleghiányon kívül tárgyi bizonyíték sem egyik, sem másik tisztviselő részessége mellett felhozható nem volt. Ha ugyanis a Budapest 62. sz. hivatal központi ajánlott levél átvevő-osztályának kezelőjét, mint akihez a szolgálati teendők sorrendje szerint a nyomozott ajánlott levél először került, egyenlegében megállapított hiány alapján az igazgatóság a nyomozott ajánlott levél kártérítési összegének fizetésére kötelezte, ezt a határozatot csak abban a feltevésben hozhatta, hogy a nyomozott ajánlott levél, melynek továbbadását a központi ajánlott átvevő-osztály kezelője már nem tudta okmányilag igazolni, ennél az osztálynál veszett el s így tehát az már nem is kerülhetett a központi ajánlott átvevő-osztállyal összefüggésbe álló többi belkezelési osztályokhoz. E tényállás mellett a VI/2. ajánlott kiosztóosztály kezelőjét csak az esetben lehetett volna az egyetemes térítésre kötelezni, ha netalán kimutatható lett volna, hogy valamely szolgálati ténykedésével, vagy mulasztásával ennek az osztálynak kezelője hozzájárult, vagy elősegítette az ajánlott levél elveszését. Erre azonban pusztán az a körülmény, hogy a VI/2. ajánlott kiosztó-osztály egyenlege szintén hiánnyal zárult, elég alapot nem szolgáltatott.

Egyébként is a P. K. U. 3. §. 2. pont 2. bekezdése tételesen is elősorolja azokat az eseteket, amikor a postaalkalmazottak a bekövetkezett kárért együttesen és egyetemlegesen felelőssé tehetők. Az itt tárgyalt esetben azonban az érdekelt alkalmazottak együttes felelőssége megállapítható ez alapon sem lett volna. (Közl: Dr. Kovács József.)



Döntőbírói ítélet, amelyben a magyar postaigazgatás is érdekelve volt.

Jugement arbitral dans lequel l'Administration des Postes de Hongrie était aussi intéressée.

Egyrésről Románia, másrésről Magyarország, Olaszország, Jugoszlávia és Svájc postaigazgatásai között a Simplon-Orient-Express útján továbbított levelezések tranzitdíjának kérdésében vita támadt, amelynek eldöntésére a román postaigazgatás a németalföldit, a többi pedig a svéd postaigazgatást kérte fel döntőbíróul.

A vita tárgya a következő volt:

A Nemzetközi Hálókocsi Társaság által fenntartott Simplon-Orient-Express vonatokat, amelyek Páris—Konstantinápoly és Bukarest között közlekednek, közvetlen zárlatokban elhelyezett közönséges és ajánlott levélpostai küldeményeknek szállítására is felhasználták. A zárlatok szállítását a Társaság és az érdekelt országok postaigazgatásai között külön-külön kötött szerződések szabályozták, amely szerződésekben a szerződő felek kölcsönös jogait és kötelezéseit is megállapították.

Megjegyzem, hogy e zárlatok szállítására nézve az érdekelt postaigazgatások, amelyek területén a vonat áthalad, egymásközött külön szerződést nem kötöttek.

Az 1921. évi május havi tranzitstatisztikai számlálás időtartama alatt a Simplon-Orient-Express Olaszországon, Svájcban és Jugoszlávián áthaladva Szeged—Horgos között kb. 24. km. hosszú vonalon Magyarország területén is átfutott.¹⁾ A magyar postaigazgatás tehát, úgy mint a többi érdekelt igazgatás is, a Romániából eredő s az Egyetemes Posta-Egyesülethez tartozó országokba szóló s területükön átszállított közvetlen zárlatok után a román postaigazgatástól a madridi Egyetemes Postaszervezés 4. cikkében megállapított tranzitdíjakat kérték.

A román postaigazgatás e díjak fizetését a felsorolt országok postaigazgatásainak mindegyikével szemben az alábbi indoklással tagadta meg:

1. A postaigazgatások, amelyek területén a Simplon-Orient-Express áthalad, a zárlatok kezelésében nem vettek részt.

¹⁾ 1921. november havában a Simplon-Orient-Express más irányba terelték, úgyhogy ma már Magyarországon nem halad keresztül.

2. Valamely zárlatért az érdekelt postaigazgatás csak az esetben követelhet tranzitdíjakat, ha a zárlatot a postaigazgatás területén átszállították és a postaigazgatás a zárlat kezelésében részt vett, vagy pedig, ha nem is szállították át, de a zárlat szállításában részt vett. (Például ilyenek mindazok a postaigazgatások, amelyek a külföldön postai szolgálatot tartanak fenn.)

3. A Romániából eredő szóbanlevő zárlatok a 2. pont alatt tárgyalt kategóriák egyikébe sem tartoznak. A román igazgatás a Nemzetközi Hálókocsi Társaságnak úgy az általa indított, mint a Romániába szóló zárlatok után szállítási díjakat fizetett.

4. A román postaigazgatás a Simplon-Orient-Express vonatjaival történt szállítást a madridi főszerződés 4. cikkének 6. §-a értelmében „rendkívüli szállítási mód”-nak tartja azért, mert a postaigazgatások amelyek területén a vonat áthaladt, a román igazgatás érdekében nem teljesítettek szolgálatot és mert ez utóbbi a Társaságnak zárlatai szállításáért kg-ként 40 centim szállítási díjat fizetett.

Ezzel szemben a magyar, olasz, jugoszláv és svájci igazgatások a következőképpen érveltek:

1. A madridi főszerződés 4. cikke alapján a közvetítő igazgatásoknak fizetendő tranzitdíjak valamennyi postaigazgatás terhére megállapított kötelezettséget jelentenek és semmiben sem érintik azokat a külön megállapodásokat, amelyeket a román posta a Nemzetközi Hálókocsi Társasággal kötött.

2. A vita tárgyát képező zárlatokra nézve érdekelt postaigazgatások a Hálókocsi Társaságnak valamennyien tranzitdíjakat fizettek, nemcsak a saját, hanem a román posta által feladott s területükön átszállított zárlatokért.

3. A Simplon-Orient-Express vonatjaival történt szállítás nem tekinthető a madridi főszerződés 4. cikkének 6. §-a értelmében vett rendkívüli szállítási módnak.

A döntőbírák a magyar, olasz, jugoszláv és svájci postaigazgatásoknak adtak igazat és ítéletük alapján a román igazgatás kénytelen volt mindegyik igazgatásnak megfizetni a madridi főszerződés 4. cikke értelmében járó tranzitdíjakat.

Az ítélet indokolása lényegében a következő:

A madridi főszerződés 3. és 4. cikkeiben, valamint a foganatosító szabályzat I., II. és III. cikkeiben foglalt rendelkezések szabályozzák az Egyetemes Postaegyesülethez tartozó igazgatásoknak egymás között postazárlatok váltására vonatkozó jogait. Amennyiben tehát az egyes igazgatások a zárlatok szállítására nézve külön meg egyezést nem kötöttek, úgy e szerződésnek rendelkezéseit kell alkalmazni.

Az a kérdés már most, hogy a vitás esetre nézve a szerződésnek 3. vagy 4. pontjában foglaltak az irányadók?

Ha figyelembe vesszük egyrészt azt, hogy a román igazgatásnak, amely a vita tárgyát képező zárlatokat indította, nem áll módjában a zárlatokat rendeltetési igazgatásaival közvetlenül, harmadik igazgatás közvetítő szolgálatának igénybevétele nélkül levelezni, másrészt pedig azt, hogy külön szerződést nem is kötött az érdekelt 4 igazgatással, amely szabályozta volna a zárlatoknak az egyik ország határáról a másikhoz való szállításának feltételeit, a szállítási díjakat, valamint a zárlatokban elhelyezett közönséges és ajánlott küldeményekért való felelősségnek kérdését, úgy nincs kétség az iránt, hogy e vitás esetre a szerződésnek nem a 3. hanem a 4. cikkében foglalt rendelkezéseit kell alkalmazni.

2. A 4. cikk elsősorban azt állapítja meg általában, hogy a szerződő országok mindegyikének kötelessége megengedni a Postaegyesülethez tartozó összes igazgatások zárlatainak területén való átszállítását. Ugyanezen cikk értelmében az igazgatások a zárlatok átszállításában felajánlják egymásnak szolgálataikat, s végül ez a cikk állapítja meg az átszállított zárlatokért járó díjakat.

E cikk 3. §-a, amely meghatározza a tranzitdíjakat, a következőképpen kezdődik: „Az egyesület két postaigazgatása közt egy vagy több egyesületi igazgatás közvetítésével küldött zárlatokban váltott levélpostai küldeményekért mindegyik igazgatás részére, amelynek területén az átszállítás történik vagy amelynek szolgálatai a szállításban résztvesznek, a következő szállítási díjak járnak:”

A szöveg szerint e mondatot a következőképpen kell magyarázni:

Egyrészt ahhoz, hogy valamely harmadik igazgatásnak tranzitdíjakra legyen igénye, szükséges, hogy két postaigazgatás között a zárlatok váltása az ő szolgálatainak igénybevételével történjék. Másrészt a zárlatokért az e cikkben megállapított tranzitdíjakra valamennyi igazgatásnak

joga van, amelynek területén a zárlatokat átszállították, vagy amely igazgatás a zárlat átszállításában részt vesz.

A szerződés nem gondol oly eshetőségre, hogy két ország között, amelyeket egy harmadik ország választ el egymástól, lehetséges volna zárlatot váltani anélkül, hogy ennek a harmadik országnak postája az átszállításban részt ne venne, vagy pedig, hogy a harmadik ország közvetítése nélkül ily szállítás egyáltalában lehetséges volna, anélkül, hogy az érdekelt országok postaigazgatásai erre nézve külön meg egyezést ne kötöttek volna. A 4. cikk 3. §-ának bevezető soraiban foglalt rendelkezést tehát csakis úgy lehet magyarázni, hogy az érdekelt igazgatások között kötött külön szerződések hiányában vaia mely közvetítő igazgatás területén való átszállítás olyannak tekintendő, mintha az az illető ország postai szolgálatának igénybevétele mellett történt volna.

E tekintetben meg kell jegyeznünk, hogy valamely ajánlott küldemény elveszése esetén a felelősség azt az igazgatást terheli, amelynek területén, vagy amelynek szolgálatában az ajánlott küldemény elveszett. A felelősség kérdésében is azt az igazgatást kell a szolgálatot teljesítő igazgatásnak tekinteni, amelynek területén a küldeményt átszállították, kivéve amikor a szolgálatot valamely más posta látja el. (Pld. Egyiptom területén az angol posta.)

3. Az Egyetemes Postaegyesülethez tartozó postaigazgatások a madridi főszerződés 23. cikkének 2. §-ában fenntartották maguknak a jogot arra, hogy a díjak leszállítása vagy a postai viszonylatok minden más javítása céljából külön megállapodásokat köthetnek. Világos, hogy a tranzitdíjak csökkentése vagy teljes elengedése nem történhetik annak az országnak beleegyezése nélkül, amelynek érdekei kockán forognak. Tehát e díjakat csakis az érdekelt államok postaigazgatásaival kötött külön szerződések alapján lehet módosítani. Ilyen külön megállapodásnak hiányában a madridi főszerződés 4. cikkének 3. §-ában meghatározott díjakat lehet követelni.

4. Bár elvben a postaigazgatások között csakis a postai szerződések és egyezmények bírnak joghatállyal, a postaigazgatások mégsem tartoznak maguk teljesíteni sem a szárazföldi, sem a tengeri szállításokat, amelyek biztosítására postai szerződésekkel kötelezték magukat. Általában a postaigazgatások a szállítást más nyilvános vagy magánvállalatra bízzák, amely vállalat a szállítást a postaigazgatással közösen megállapított feltételek alapján vál-

lalja. Ilyen megegyezés más postaigazgatásokra nem vonatkozatható. Ezek csak azal a postaigazgatással lehetnek jogviszonyban, amely a szolgálatért felelős és ez az igazgatás az, amelynek részére a tranzitdíjakat fizetni kell, — függetlenül azoktól a tényleg felmerült költségektől, amelyeket ez az igazgatás a szolgálat ellátására kiadott. A postaegyesülethez tartozó igazgatásokkal szemben ugyanis — az érdekelt igazgatások között kötött ellenkező megállapodás hiányában — minden esetben nem a magánvállalat, hanem a postaigazgatás tekintendő olyannak, amely a szolgálatot teljesítette.

5. Az előadottakból következik, hogy az érdekelt postaigazgatások között kötött külön egyezmény hiányában a feladó igazgatás az Egyetemes Postaszerveződésben megállapított tranzitdíjakat tartozik fizetni mindegyik igazgatásnak, amelynek területén zárlatait átszállították.

6. Egyébként a Hálókocsi Társaságnak az érdekelt postaigazgatások mindegyikével külön-külön kötött szerződésai egyszerű vállalkozói szerződések, amelyek csakis a Társaság által mindegyik igazgatás területén teljesített szállításra vonatkoznak. Kétségtelenül bizonyítja ezt a Társaság s a román postaigazgatás között kötött szerződésnek szövege, amelynek 4. pontja a következőképp rendelkezik: „A Hálókocsi Társaság az I. cikkben felsorolt postai zárlatoknak luxus vonatjaival román területen történt szállításáért kilogrammonként — díjakat kap.”

7. A közvetítő postaigazgatások hasonló szerződéseket kötöttek nemcsak saját zárlataiknak, hanem az átszállított (tranzit) zárlatoknak területükön történt szállítására nézve. Ezzel ezek az igazgatások tényleg biztosították a Simplon-Orient-Expresssel továbbított román zárlatoknak szállítását.

8. A román igazgatás érvelését, amely szerint senkisémet követelhet díjakat oly szolgálatokért, amelyeket nem teljesített s hogy valamely igazgatás szolgálatának igénybevétele nélkül csupán a területén történt átszállítás ténye alapján tranzitdíjakra jogot igényelni nem lehet, az ítélhetőzatal szempontjából nem jön figyelembe, mert — amint az előadottakból is kitűnik — ily eset a jelen vitás kérdésben nem is fordult elő. Az érdekelt igazgatásokat ugyanis, amelyek területén a zárlatokat átszállították, szolgálatot teljesítő igazgatásoknak kell tekinteni.

9. Hátra van még afelett dönteni, hogy a Simplon-Orient-Express vonatjaival történt szállítás a madridi főszerződés 4.

cikk. 6. §-ának 1. bekezdése értelmében vett rendkívüli szállítási módnak tekintendő-e.

Erre nézve elegendő megállapítani azt, hogy a főszerződés aláírásával egyidejűleg a foganatosító szabályzat III. cikkében a szerződő felek minden kétséget kizáró módon kimondották, hogy: „Az egyesület területén végzett oly különleges szolgálatok, amelyekért járó különdíjak egyezség útján való megállapítását a szerződés 4. cikkének 6. szakasza az érdekelt igazgatásoknak tartja fenn, kizáróan csak az úgynevezett indiai postának gyorsított szárazföldi szállítására fenntartott járatok.” E rendelkezésből következik, hogy a Simplon-Orient-Express nem tekinthető a román igazgatás által hangsúlyozott rendkívüli szolgálatnak.

Ami pedig a főszerződés 4. cikke 6. §-ának 2. bekezdésében foglalt következő rendelkezést illeti: „Egyébként mindenütt, ahol akár a szárazföldi, akár a tengeri átszállítás ezidőszert díjmentesen vagy kedvezőbb feltételek mellett történik, a jelenlegi rendszer továbbra is érvényben marad” — megállapíthatjuk, hogy az itt említett különleges körülmények a döntőbírói ítéletre bízott jelen esetben nem fordultak elő.

10. A zárlatoknak magyar területen történt átszállítására nézve a román igazgatás megjegyezte még azt is, hogy az átszállítás minimális területen történt s csak rövid ideig tartott.

Ez az ellenvetés nem helytálló, mert egyrészt a madridi főszerződés 4. cikkének 3. §-a az 1. pontban a) alatt előírja azokat a díjakat, amelyeket akkor kell fizetni, ha a megtett út 3000 km-nél nem több, anélkül, hogy bizonyos határt szabna, amelyen belül a szállítás ingyenes. Másrészt pedig, tekintettel arra, hogy a Simplon-Orient-Express Magyarország területén a román zárlatokat az 1921. év május hó 1-től 28-ig tartott tranzitstatisztikai számlálás egész időtartama alatt átszállította, nincs semmi indok arra, hogy a döntőbírák a román igazgatást az e cikkben előírt díjak fizetése alól mentesítsék.

Azokra a díjakra nézve pedig, amelyek oly időtartamra esnek, amelyre a statisztika érvénye ugyan kiterjed, de a Simplon-Orient-Express már nem haladt át Magyarországra területén. a román igazgatásnak a főszerződés foganatosító szabályzata XXXII. cikkének 3. §-a értelmében a magyar igazgatással kell megegyeznie.

Közli: Dr. Rácz Alfons.

KÜLFÖLDI SZEMLE.

Revue étrangère.

Tájékoztató közöljük, hogy azokat a külföldi szaklapokat, melyekből híreket veszünk át, az egyes hírek végén a következő rövidésekkel jelöljük: Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones = A. P. T. T., Archiv für Post und Telegraphie = A. P. T., Belga Radio Q. T. C. = B. R., Blätter für Post und Telegraphie = Bl. P. T., Das Postfachblatt = P., Deutsche Post = D. P., Deutsche Postzeitung = D. Pz., Deutsche Verkehrs-Zeitung = D. V. Z., Die Postwelt = Pw., Die Verkehrsnachrichten für Post und Telegraphie = Vn. P. T., Europäischer Fernsprehdienst = E. F., France Radio = F. R., Funk = F., International System News = I. S. N., Journal Télégraphique = J. T., L'Antenne = A., L'Electrotecnica = El., Le Petit Radio = P. R., L'Union Postale = U. P., Organ der Vereinigung van Electrotechnische Ambtenaren der Telegraphie = O. V. E. A. T., Post-Nachrichten = P. N., Przegląd Teletechniczny = P. T., Radio-Magazine = R. M., Radio Science = R. S., Radiowelt = R. We., Radio Woche = R. Wo., Revista Telegrafica Mexicana = R. T. M., Rivista delle comunicazioni = R. D. C., Technische Mitteilungen = T. M., Tekniske Meddelelser fra Telegraftret, = M. T., Telephony Publishing Corporation = T. P. C., The Journal of the Institution of Electrical Engineers = J. I. E. E., The Telegraph and Telephone Journal G. P. C. North = T. T. J., Verkehrs- und Betriebswissenschaft in Post und Telegraphie = Vb. P. T., Wirtschaftsbericht = Wb.

A rövidítés után következő első számcsoport az évfolyamot, a második a lap folyószámát jelenti.

Az Italcable társaság terjeszkedése. A múlt évi december hó 10-én az Italcable társaság Lisszabonban új hivatalt nyitott meg, amely a legújabban fektetett Lisszabon—Malaga kábel útján összeköttetésbe került a társaság főkabelvonalával. (I. S. N. 1930. évi 1. száma.)

Az Egyesült-Államok és Peru közt megnyitott a rádiótávíró forgalom. Az új összeköttetésen a hivatalos üdvözlő beszédek a múlt év december 11-én délelőtt 11 órakor váltották, mely alkalomból az Unió elnöke, Hoover Herbert Washingtonból üdvözölte Augusto B. Legnia perui elnököt Limában. Ugyancsak üdvözlő szavakat váltottak egymással Stimson Henry, az Egyesült-Államok államtitkára és Pedro

José Rada J. Gamio perui külügyminiszter, valamint John L. Merrill, az All America Cables Inc., vezérigazgatója és Don Manuel G. Masias perui pénzügyminiszter. Az új viszonylatban a forgalom a Mackay rádiótársaság Sayville-ban lévő új adóállomása és az All America kábeltársaság által Limában (Peru) épített új rádióállomása útján bonyolódik le. (I. S. N. 1930. évi 1. száma.)

Rádió-műsorcsere Németország és Amerika közt. A Németország és több európai ország közt már hosszabb idő óta folyamatban lévő rádióhírmondó-műsorcserek folytatólag fejlődéseként felmerült a terv, hogy a közeljövőben ilyeneket Németország és az Egyesült-Államok közt is rendezzenek. Ebből a célból az utóbbi időben próbaadások folytak. A leadásokra vonatkozó Amerikából beérkező jelentésekből arra lehet következtetni, hogy az elengedhetetlenül szükséges műszaki előfeltételek meg vannak. Rendes, 14 naponként ismétlődő műsorcsereket terveznek, melyek keretében az egyes leadások hossza 1½ óra volna. A leadások idejét a vevő országok legjobbnak mutatózó vételidő szerint fogják megállapítani. A Németországból Amerikába történő átvitelnél a hajnali 1—4 órák közötti (közép-európai idő) napszak bizonyult a legjobbnak, amely Amerikában az esti 7—10 óra közötti időnek felel meg (kelet-amerikai idő). A fordított irányban történő leadásoknál a legalkalmasabb idő tekintetében még nem alakult ki végleges vélemény. Előreláthatólag a leadásoknak a megszokott időben, vagyis esti 19—20 óra közt nem lesz komoly akadály. A leadandó műsor összeállításánál természetesen első sorban a műsort átvevő másik állam kívánságaira kell majd tekintettel lenni, melyek teljesítése után a különösen aktuális számok leadására kerülhet még sor.

Minden remény meg van rá, hogy ez a tervezett műsorcsere a rádióhírmondót népeket összekapcsoló hivatásának betöltésében újabb léppéssel fogja előbbre segíteni. (D. V. Z. 1939. évi 2. száma.)

Rádióhírmondó megfigyelő és átvivő-állomás Stuttgartban. A Reichs-Rundfunk-Gesellschaft a stuttgarteri állomás felállításával megfigyelő, illetőleg távoli vételek átvitelére szolgáló állomásainak számát újból szaporította. Erre különösen az szolgáltatott alapot, hogy a Stuttgart melletti Solitude kastélyban, ahol a „Süddeutsche

Rundfunk A. G. -nak már volt kiegészítő vevőállomása, a vételviszonyok különösen az amerikai leadások vételénél igen előnyöseknél bizonyultak. Többször előfordult, hogy oly esetekben, mikor a kedvezőtlen helyviszonyok miatt Berlinben még a legtökéletesebb készülékekkel sem, illetőleg nagyon rosszul sikerült a vétel, Stuttgartban a vételviszonyok olyanok voltak, hogy a német adókra való átvitel még mindig lehetővé vált. Ezzel a Reichs-Rundfunk-Gesellschaftnak immár három állandó nagytávolságú vevőállomás áll rendelkezésére (a stuttgártin kívül a zehlendorfi laboratórium és a buchi megfigyelőállomás), melyekhez szükség esetén még a Transradio társaság geltowi és beelitz-i telepei is hozzászámíthatók. Kizárólag megfigyelési célokra (átvitel céljaira azonban nem), ezeken felül még a Berlin—Schlachtensee-ben, valamint a Wyk auf Föhr-ben működő állomások is rendelkezésre állanak. (D. V. Z. 1930. évi 2. száma.)

A német táviró- és távbeszélő 1929-ben. A Deutsche Verkehrs-Zeitung közlése szerint Németországban a táviróforgalom 1929-ben 5 százalékos visszaesést mutat az 1928. évi forgalomhoz képest. A visszaféldést a távbeszélő forgalom erős terjeszkedésével, a gazdasági válsággal s a szokatlanul hosszú és szigorú téllal magyarázzák, mely a hajóforgalmat és a külső munkákat erősen hátráltatta. Összesen 41.5 millió távirat fordult meg 1929-ben a német távirászatok kezén, az előző évi 43.5 millióval szemben. Az összes táviróforgalomban csak a táviratlevelek mutatnak 11 százalékos, a díszes úrlapon kézbesítendő üdvözlő táviratok pedig 73 százalékos emelkedést. Egy hónapban átlag 30.000 táviratlevél és 130.000 üdvözlő távirat került feladásra az előző év havi 27.000 táviratlevelével és 75.000 üdvözlő táviratával szemben. A legnagyobb volt az üdvözlő táviratok forgalma 1929 októberében, amikor 182.000 darabot adtak fel.

Erős propagandával sikerült a táviratoknak távbeszélő útnak való feladását és kézbesítését továbbfejleszteni. Ezzel szemben a közönség alig vette igénybe a német posta ama újítását, mely lehetővé tette, hogy 20 pfennigért a távbeszélőn feladott táviratról a feladó a táviróhivataltól felvett táviratról másolatot kapjon. A táviró üzem és hálózat egyszerűsítése és átalakítása lehetővé tette a távirókészülékek számának csökkentését, a légvezeték kiterjedésének redukálását s a távirattovábbítás jelentős meggyorsítását.

Az eddig a magántáviró-vezetékeken használt távbetűnyomó (Springschreiber v. Teleprinter) készüléket 1929-ben már

nagyszámú állami táviróvezetéken is alkalmazták, a táviratoknak a hivatalok helyiségeiben való gyors továbbítása céljából pedig több táviróhivatalt mozgószalagokkal és házi csöpostával szereltek fel. A berlini csöposta üzemének tökéletesítése érdekében a munkálatok tovább folytak. A már az előző évben a berlini központi táviróhivatal és a berlini O. 17. számú postahivatal közt berendezett gyorscsöposta-vonal mellett ugyancsak a berlini központi táviróhivatal és a Berlin NW 21. számú postahivatal közt új gyorscsöposta vonalat nyitottak meg. A központi táviróhivatal és a Charlottenburg 2. számú postahivatal közti csöpostavonalnak gyorscsöposta-vonallá való átépítését szintén megkezdték. Más városokban is folytatták a csöpostahálózatok átépítését és bővítését. A táviratok kézbesítésének gyorsítása érdekében a német posta nagyszámú motorkerékpárt állított szolgálatba.

Abból a célból, hogy a táviróösszeköttetések a szelek és a csapadék káros behatásaitól mentesítsék, folytatták a táviróvezetékek távkábelhálózatba való áttelepítésének munkálatait. Így a többi közt váltóáramú táviróvonalak létesültek 6—6 összeköttetéssel a Nürnberg—Wien és a Frankfurt a/M—Milano távkábelek igénybevételével. Más viszonylatokban a távkábeleket szimultan rendszerű táviróösszeköttetések létesítésére használták fel. A nemzetközi táviróforgalom meggyorsítása és gazdaságosabbá tétele céljából egységes irányítási utasítást adott ki a német posta. A legtöbb szomszédos országgal való táviróösszeköttetéseket újból rendezték (Belgiummal, Olaszországgal, Hollandiával, Lengyelországgal, Svájcjal.) A nélkülözhető összeköttetéseket megszüntették, a többit a nagyforgalmú gócpontokba vonták össze. Az éjjeli, valamint a vasárnapi szolgálatot mennyire csak lehetett, csökkentették.

Számos viszonylatban megnyitott a képtáviró-forgalom, nevezetesen: Berlin—Kopenhága, Berlin—Frankfurt a/M, Frankfurt a/M.—Kopenhága, Berlin—Stockholm, Berlin—Wien közt. A meglévő képtáviróösszeköttetéseket felhasználása mellett a német posta rendszeresítette az oly országokba irányuló képtáviróforgalmat is, ahová képtáviróösszeköttetés még nem viz. Az ilyen rendeltetési helyekre az utolsó képtáviró-hivatal a képtáviratot bérmentesítetlen levélben küldi tovább. Újabb képtáviró viszonylatok megnyitása iránt a tárgyalások folynak.

Tőzsdei hírek, árfolyamok, áruforgalmi hírek, sportközlemények egy meghatározott előfizetői körhöz való gyors eljutta-

tása céljából a német posta vezetékes táviró útján hírszolgálatot (Tickerdinst) rendszersített. E híreket a berlini központi leadóállomás a vele vezetékkel összekötött és írógépszerű táviró-vevőkészülékkel felszerelt vevőállomásoknak adja le. E szolgálatot egyelőre Berlin és a vele interurbán távbeszélő forgalomban álló helyekkel rendezték be. Az új szolgálat lebonyolításával a „Deutschen Ticker Dienst G. m. b. H.“, berlini társaság bízott meg, mely a leadandó híranyag beszerzéséről is gondoskodik.

A mérsékelt díjú tengerentúli kábellevél és hétvégi táviratforgalmat továbbfejlesztették s annak díjszabását az Észak-Amerikával való forgalomban mérsékelték. A Berlin—New-York közti táviratozás egyszerűsítése és gyorsítása érdekében közvetlen összeköttetést létesítettek a berlini központi táviróhivatal és a Western Union Társaság hivatala közt. A Deutsche Atlantische Telegraphengesellschaft az egyrésztől Németország és a mögötte fekvő országok, másrésztől a Spanyolország, Portugália, a középtengeri országok, Dél-Amerika, Afrika, Azsia és Ausztrália közti táviróforgalom lebonyolításának céljaira megépítette Emden és Vigo közti kábelét, melyet az elmúlt év november hó 1-én helyeztek üzembe.

A külfölddel való rádiótáviró forgalom az 1929. évben 5.5 százalékkal emelkedett. Kereken 36.2 millió szót továbbítottak a német rádiótáviró összeköttetéseken az 1928. évi 34.3 millióval és az 1927. évi 29.2 millióval szemben. Az eddigi egyirányú Berlin—Osaka (Japán rádiótáviró összeköttetésen felvették a kétirányú forgalmat. Mint új összeköttetések megnyitak a Berlin—Mexikó és Berlin—Zágráb viszonylatok. Az 1926 óta pangó Berlin—Sofia viszonylatban a Sofiában berendezett új adóállomás üzembehelyezésével kapcsolatban újból élénk forgalom fejlődött ki. 1929 április 1. óta az éjjeli órákban Santiago-val (Csile) közvetlen rádiótáviró forgalom bonyolódik le. A Berlin—Sarajevo összeköttetést a Berlin—Zegreb összeköttetés megnyitásával kapcsolatban megszüntették. Az év végén Németországnak összesen 24 közvetlen nemzetközi rádiótáviró összeköttetése működött és pedig egyrésztől Berlin, másrésztől Barcelona, Belgrád, Budapest, Bukarest, Hapsal, Lisszabon, Madrid, Moszkva, Riga, Sofia, Stambul, Wien, Zagreb, Abu, Zabal, Bangkok, Mukden, New-York, Osaka, Rio de Janeiro, Santiago (Csile) közt.

A tengeri rádióforgalom az elmúlt évben szintén jelentős fejlődést mutatott fel. A nyilvános levelezés darab száma 105.000

távirat volt. Az azelőtti évi 86.000 távirattal szemben (22 százalék emelkedés.) A tengeri hajókkal való nagytávolságú forgalom céljaira a norddeichi főrádióállomásnál új 10 Kw-os rövidhullám rendszerű adót helyeztek üzembe. A német kereskedelmi hajókon berendezett fedélzeti adóállomások száma 818-ról 920-ra emelkedett az év folyamán. A nyílttengeri rádióhírmondó szolgálatban harmadik leadást rendszeresítették. E szolgálatban kereken 4000 hírt adtak le 400.000 szónyi terjedelemben. E híreket az év elején 319, az év végén 380 hajó vette. A cuxhaveni partiállomásnál rádiótávbeszélő adót helyeztek üzembe. Az új adó 150—200 m. hullámmezőben dolgozik s egyrészt a hajókra szóló táviratoknak távbeszélőn való közvetítésére, másrészt Németország és a tengeren levő hajók közti távbeszélgetések közvetítésére vehető igénybe. Az év végén már 26 német hajónak volt rádiótávbeszélő berendezése. A hajó-rádiótávbeszélő forgalom életének eme néhány első hónapjában erős fejlődésnek indult. A swinemünde parti állomásnál 150—200 m. hullámon dolgozó rádiótávbeszélő adót s azonkívül egy 16—90 méteren dolgozó rövid hullámrendszerű adót helyeztek üzembe, melyekkel egyelőre még csak kísérleteket folytatnak. A német hajók és külföldi partiállomások közti rádiótávbeszélő forgalom rendszeresítése iránt folynak a tárgyalások. Egyes angol, dán és norvégparti állomásokkal ez a forgalom rövidesen megindul. A német repülőszolgálat céljaira különböző légikikötőkben 10 új rádióállomást helyeztek üzembe. A rádióberendezésekkel felszerelt német légijárművek száma 64-ről 149-re emelkedett. Az európai légiforgalmi meteorológiai szolgálat küszöbön álló szabályozásával kapcsolatban az átnézeti meteorológiai jelentéseket a repülőforgalom céljaira a német állomások is körözni fogják.

A rádióhírmondó 1929-ben is öröndetes módon továbbfejlődött. Az előfizetők száma 1929 végén már a 3 milliót is meghaladta. A Königswusterhausen mellett épített rövidhullámrendszerű világ-rádióhírmondó állomás a szeptember 26-án megkezdte működését. A legtöbb európai adóállomás teljesítményének emelkedésére való tekintettel a németországi rádióhírmondó-vétel biztosítása céljából szükségessé vált a német adóhálózat átalakítása s 60 kilowatt antennateljesítményű nagyadók létesítése, amit elvben el is határoztak. Az első ilyen nagy adót Dél-Németországban Mühlacker mellett építik meg, a másodikat Kelet-Poroszországban. A német táviróhálózat fővonalain a zenei át-

vitelek céljaira szolgáló négyeseknek megfelelő erősítővel való felszerelését továbbfolytatják.

A távolbalátás fejlődésének előmozdítása céljából szeptember 23 óta a Reichs-postzentralamt a berlini rádióhírmondó adóállomás útján távolbalátási kísérleteket folytatott. Az 1928 november 28-án megkezdett rádióhírmondó képleadásokat azonban 1929 december 20-val beszüntették.

A távbeszélő terén az 1929. év további nagy előretörésről tesz tanuságot. A nyilvános távbeszélő állomások száma tovább szaporodott s azok a 60.000-et már meghaladták. Ezek közt 15.000 a községi nyilvános állomások száma. Berlinben az 1928. évi 3470-ről 4735-re szökött fel 1929-ben. A német posta a további fejlődés érdekében felkérte úgy a német és porosz városnapot (Deutscher und Preussischer Städte-tag), mint a birodalmi városi szövetséget, hogy a városi igazgatásokra oly irányban gyakoroljanak befolyást, hogy ezek a birodalmi postaigazgatást nyilvános távbeszélő állomásoknak az utcákon, tereken s nyilvános helyiségekben mentől nagyobb számban való felállítása iránti törekvésében a lehetőséghez képest támogassák. A gyors és interurban távbeszélő forgalom céljaira új, pénzbedobásra működő több bedobónyílással felszerelt (5, 10, 50 pfennig és I márka) távbeszélő automatákat rendszeresítettek.

A kézikapcsolású helyi távbeszélő központoknak automatikus üzemre való átalakítása az elmúlt évben folytatódott. A készülékhozzájárulás és a díjminimum összegének leszállításával együttjáró erős szaporodása az új előfizetőknek sok automatikus központ kibővítését tette szükségessé. Új automatikus központot 1929-ben 46-ot rendeztek be és pedig a 10.000-es, 100.00-es és 1.000.000-os rendszerek szerint, melyekből a többi közt Berlin, Bochum, Bonn, Elberfeld, Gelsenkirchen, Giessen, Hamburg, Hannover, Köln, Magdeburg, Mülheim (Ruhr), Osnabrück és Trier városoknak jutott; 133 hivatal az 1.000-es rendszer szerint, 34 hivatal pedig a 100-as rendszer szerinti automatikus központokból kapott. Az új állomásokat is beleszámítva 1929-ben kereken 152.000 előfizetői főállomást kapcsoltak be automatikus központba. Magában Berlinben az elmúlt évben a Bleibtreu, Cornelius, Friedrichshagen, Pestalozzi, Steinplatz és Wedding nevű automatikus távbeszélő központokat helyezték üzembe. Újabb automatikus központok építése folyamatban van.

Az új berlini interurban távbeszélő központot 1929 május 18-án helyezték üzembe. A vidéki városok közül Auerbach (Vogtland), Berncastel, Biedenkopf, Bochum,

Bonn, Borna (Bz. Leipzig), Bruchsal, Freiburg (Schles.) Giessen, Gollnow, Gütersloh, Heisberg, Lüneburg, Lyck, Meissen, Neuhaldensleben, Neustettin, Norden, Osnabrück, Reppen és Rochlitz kaptak új interurban központokat.

Az új berlini gyorstávbeszélő hivatal (Schnellverkehrsamt), melyet az új interurban központ épületében rendeztek be, még szerelés alatt áll, 1939 folyamán azonban elkészül. Bochumban a gyorstávbeszélő hivatalt modernizálták. Új gyorstávbeszélő központokat kapott Chemnitz, Krefeld, Lüdenscheld és Magdeburg, a lübecki gyorstávbeszélő hivatal megnyitása pedig közvetlenül küszöbön áll. A gyorstávbeszélő forgalom különösen a rajnai és westfáliai ipari vidéken fejlődött.

A nagy kábelhálózat további építésével kapcsolatban a már meglévő erősítőállomások egy részét ki kellett bővíteni. Új erősítőállomásokat Apen-ben, Emden-ben és Freiburg-ban (Schles.) építettek. A kábeláramkörök szaporodása, valamint a beszélgetések érthetőségével szemben táplált fokozott igények következtében az interurban központok zsinórerősítő berendezéseinek kibővítését is szükségessé tette. Új zsinórerősítő váltókat Chemnitz, Koblenz, Köslin, Osnabrück és Rostock kaptak.

A távbeszélő kábelhálózatot a nagy távkábel-vonalak kiépítésén kívül — tervszerűen továbbfejlesztették. A helyi hálózatok kábelbe helyezésén kívül az egyes helyi központok közti összekötő áramkörök kábelbe helyezése is nagy arányokban folyt. E munkából nagy rész esik az automatikus üzemű kis vidéki központok s a körzeti interurban gyűjtőközpontok közti összekötő áramkörök kábelmunkáira.

A fontosabb távbeszélő vonalaknak a helyi hálózatokon kívüli kábelbe helyezésénél új irányelveket állítottak fel, melyek a kábelépítést egységesebbé s egyúttal olcsóbbá tették. Ezután az olyan kábeleket, melyeknél két-két alapáramkörnek egy harmadik áramkör képzésére való felhasználásával számolni nem kell, a kábeltechnika szempontjából előnyösebb és gazdaságosabb csillagkötésben (Sternver-seilung) állítják elő.

1929-ben a következő távkábeleket helyezték üzembe: Hannover—Dortmund II., Dortmund—Düsseldorf II., Emden—Groningen, Nürnberg—Prag, Dresden—Breslau, valamint a Berlin—Frankfurt a/M. 2-ik kábel Berlin—Bitterfeld szakaszát.

1929 végén a német birodalomban 8978 km. távkábelvonal volt üzemben az 1928. évi 8190 km-rel szemben. Épülőben vannak a Bitterfeld—Leipzig—Frankfurt a/M. kábel, a második Berlin—München távkábel

Berlin—Leipzig és Plauen—Bayreuth szakaszai, a Halle—Magdeburg, Flensburg—Sylt, Frankfurt a/M.—Stuttgart és Frankfurt a/M.—Saarbrücken kábelek kereken 1200 km vonalhosszban.

A régebbi távkábeleknek rádióhírmondó átvitelek céljaira való speciális pupinizálása néhány még munkában lévő szakasztól eltekintve, befejezést nyert.

A német tengeri távbeszélő-kábelhálózat a Kelet-Poroszországgal létesített harmadik tengeri kábelösszeköttetéssel újabb jelentős lépést tett előre. Ez a kábel, miként az eddigiek, Leba és Pillau parti erősítő állomásokat köti egymással össze, hossza 188 km s rádióhírmondó átvitel céljaira szolgáló áramkörön kívül még 22 négyes áramkört foglal magában. A kábel 3 áramköre már kisegítésképpen üzemben van, a többieket a szükséghez képest a Leba és Pillau erősítőállomások bővítési munkálatainak befejeztével fogják fokozatosan üzembe helyezni.

A külfölddel való távbeszélő végforgalom fejlődése terén 1929 januárja meghozta a német—finn távbeszélő forgalom megnyitását, mely forgalomban mindkét oldalon az összes távbeszélő központok résztvesznek. Februárban megnyitott a távbeszélő forgalom a breslaui, frankfurti (Oder), köslini, liegnitzi és oppelni főpostaiszolgálati kerületek összes hivatalai, valamint Lengyelország közt. Ugyancsak e hóban felvették a forgalmat Németország összes hivatalai az Ir szabadállam összes hivatalaival. Szeptemberben Man angol sziget kapcsolódott be a Németországgal való távbeszélő forgalomba. Az Észak-Amerikával való távbeszélő forgalmat az összes, úgy éjjeli, mint nappali órákra kiterjesztették. Decemberben megnyitották a távbeszélő forgalmat a Németalföldi Indiákkal.

1929 folyamán a következő fontosabb nemzetközi távbeszélő áramköröket helyezték üzembe:

Berlin—Amsterdam 6 és 7

„ —Brünn
 „ —Budapest 3
 „ —Genf 2
 „ —Hága
 „ —Helsingfors
 „ —Kattowitz 2
 „ —London 7
 „ —Milano 1 és 2
 „ —Páris 6 és 7
 „ —Posen 3
 „ —Rotterdam 3
 „ —Stockholm 4
 „ —Wien 9

Bremen—Rotterdam 2

Breslau—Prag

Dortmund—Amsterdam

Frankfurt a/M.—London 2

„ —Páris 3.

Hamburg—Antwerpen 2

„ —Fredericia 2
 „ —Kopenhága 5 és 6
 „ —London 6
 „ —Milánó
 „ —Nyköping
 „ —Páris 3
 „ —Prága 3
 „ —Rotterdam 5
 „ —Zürich 2

Köln—Basel 2

„ —Zürich 2

Königsberg (Pr)—Kaunas 2

„ —Riga 2 és 3

München—Zürich 3

Münster (Westf.)—Rotterdam

Rostock—Kopenhága

Stuttgart—Zürich 3

Idegen országoknak Németországon át lebonyolított távbeszélő forgalma az elmúlt évben szintén erősen emelkedett. A transit viszonylatok száma 79-ről 128-ra emelkedett. Az újonnan megnyitott átmenő viszonylatok a következők voltak:

Argentína—Dánia

„ —Danzig
 „ —Nagybritannia
 „ —Olaszország
 „ —Luxemburg
 „ —Németalföld
 „ —Norvégia
 „ —Ausztria
 „ —Lengyelország
 „ —Svédország
 „ —Svájc
 „ —Csehszlovákia
 „ —Magyarország

Belgium—Finnország

„ —Lengyelország

Dánia—Olaszország

„ —Portugália

„ —Spanyolország

Danzig—Finnország

Finnország—Franciaország

Finnország—Franciaország

„ —Nagybritannia

„ —Luxenburg

„ —Németalföld

„ —Ausztria

„ —Lengyelország

„ —Svájc

„ —Csehszlovákia

„ —Magyarország

Franciaország—Lengyelország

Nagybritannia—Lengyelország

Olaszország—Norvégia

„ —Lengyelország

„ —Svédország

„ —Csehszlovákia

Jugoszlávia—Németalföld

Litvánia—Németalföld

Luxemburg—Norvégia
 Németalföld—Lengyelország
 Norvégia—Lengyelország
 „ —Portugália
 „ —Spanyolország
 „ —Magyarország
 Ausztria—Portugália
 „ —Spanyolország
 Lengyelország—Svédország
 Portugália—Svédország
 „ —Csehszlovákia
 Svédország—Spanyolország
 Spanyolország—Csehszlovákia
 (D. V. Z. 1930. évi 3. száma.)

A villamos vasút csengetése zavarja a rádiót. A berlini Reichspostzentramhoz nagyszámú levélben panaszt tettek a rádió-előfizetők, hogy az új berlini közúti villamos kocsik csengetése a vételt zavarja. A Reichpostzentram miatt a berlini Verkehre A.-G.-hoz fordult s a zavarás megszüntetését kérte. Az azonnal megkezdett kísérletekkel sikerült bizonyos védekezési eljárásokat kitalálni, melyek a zavarás megszüntetésére alkalmasoknak látszanak. Ezek az elhárító berendezések azonban még nem felelnek meg teljesen a közúti vasúti szolgálat természetének, úgyhogy a vasúttársaság a kísérleteket továbbfolytatja s ezekben a Reichspostzentramt mint tanácsadó szintén résztvesz. Biznak benne, hogy rövidesen olyan elhárító berendezést tudnak szerkeszteni, mely elég tartós és a villamos vasúti szolgálat természetének megfelelő lesz. Ezzel aztán az összes új kocsit (300 darab) haladéktalanul fel fogják szerelni. (D. V. Z. 1930. évi 3. szám.)

A beszélgetés tartamának automatikus jelzése. Az „Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones“ 1930. évi 1. számának közlése szerint a távbeszélőt igénybevevők már gyakran nyilvánították aziránti óhajukat, hogy szívesen vennék, ha beszélgetés közben a beszélgetés tartamáról tudomást szerezhetnének. Az óhajnak eleget teendő a francia igazgatás a Paris—Lille, Roubaix, Tourcoing és Rouen közvetlen áramkörökbe automatikus jelzőberendezést szereltetett, mely minden 3 perces beszélgetési egység letelte előtt 5 másodperccel működésbe jön. A jelzés, melyet háromszor lehet hallani s 3—4 másodpercig tart, igen jól kivehető anélkül, hogy magát a beszélgetést zavarná. Ily módon az előfizetők maguk azonnal ellenőrizhetik beszélgetésük tartamát s egyben meg is állapíthatják, hogy a beszélgetésért mit kell fizetniök.

Az új berendezéssel a többi városokat egymással összekötő közvetlen áramköröket is fel fogják szerelni.

A ruralis automatikus távbeszélő Angliában. Az angol igazgatás a vidéki távbe-

szélő automatizálásánál a következő megoldást fogadta el: A legújabbban üzembe helyezett vidéki automatikus távbeszélő központok központi teleprendszerűek. Az előfizetők, kik távbeszélő központjukat a hallgató egyszerű leemelése útján hívták fel, egy kétjegyű szám tárcsázása után közvetlen összeköttetést kaphatnak úgy az ugyanazon automatikus központhoz tartozó valamelyik távbeszélő előfizetővel, mint ama manuális központok kezelőnöivel, melyek a hívófél központjával össze vannak kötve. Két automatikus központ egymással közvetlenül nem működhet együtt, két manuális központ azonban egy automatikus központot át hívhatja egymást.

E rendszer legjellegzetesebb sajátossága a következő: Minden egyes váltó 25 irányba fűtő összeköttetés létesítésére használható fel (előfizetői áramkörök és manuális központokhoz vezető áramkörök). Ugyanabban a központban legfeljebb 4 ilyen váltót lehet felállítani. A kapcsolások létesítésére minden egyes váltón 4 összekötő áramkör áll rendelkezésre. Különböző berendezések vannak a túlságos áramfogyasztás megakadályozására. Az olyan előfizetőt, aki helytelenül tárcsázta a számot, kb. 20 másodperc elteltével a berendezés ismét kikapcsolja a központból. Esetleges hibák előfordulása esetén az előfizetői vonal egy nagy ellenállású jelfogóra kapcsolódik s ha a hiba megszűnt, az összeköttetés ismét rendesen helyreáll.

Valamely manuális hivatal kezelője az automatikus központ állapotáról a 99-es szám tárcsázása útján győződhet meg. A különböző jellegű és színezetű zümmögésből a kezelő az esetleges különböző hibákról szerzethet tudomást.

E berendezésekből az angol igazgatás 1927 februárja óta már többet üzembe helyezett. Az első eredmények kielégítőeknek bizonyultak s a brit igazgatás e berendezésekkel a legalább 8 előfizetővel bíró vidéki központokat kívánja felszerelni. (J. T. 1930. évi 1. száma.)

A rádióelőfizetők száma ezidőszent:

Ausztrália	309.820
Németország	3.066.682
Kanada	260.488
Belgium	43.950
Dánia	295.952
Danzig	16.160
Esztország	14.960
Nagybritánia	2.956.736
Irország	25.733
Japán	611.9442
Norvégia	65.938
Lengyelország	196.119
Románia	31.740
Svédország	427.564
Svájc	83.757

Csehszlovákia	251.417
Szovjetország	444.864
Ausztria	371.011
Magyarország	276.811

(J. T. 1930. évi 1. száma. D. V. Z. 1930. évi 1. száma).

Rádiótávbeszélő Anglia és Délafrika közt. Nagybritannia és Pretoria közt legújabbán rövidhullámrendszerű rádiótávbeszélő kísérletek folynak kielégítő eredménnyel. (J. T. 1930. 1. száma.)

Képtáviró Ausztriában. Sydney és Melbourne közt a mult és szeptemberében megnyitott a képtáviró forgalom. Az új üzem a Siemens—Karolus—Telefunken rendszeren jó eredménnyel működik. (J. T. 1930. évi 1. száma.)

Brit-India villamos közlekedésének fejlődése. A villamos szállító berendezések rohamos fejlődésével párhuzamosan Brit-Indiában az elektromos hírszolgálat is nagy léptekkel halad előre. Különösen áll ez a nagytávolságú távbeszélő forgalomra.

Elteltekintve attól az eseménytől, hogy a mult év aug. 2-án egy kalkuttai újság tudósítója Karachi-ból az Indo-Europen telegraph company táviró vonalán Londonnal távbeszélőletést folytatott, melyről azonban a „The Electrical Review“ lap megjegyzi, hogy részletek hiányában nem áll módjában a beszélgetés létesítésének körülményeit megállapítani, tény az, hogy Indiában a nagytávolságú távbeszélő forgalom valósággá vált. Ha sikerült az afganisztáni határon fekvő Landi Khana és Bombay közt rendes távbeszélő forgalmat berendezni, úgy bizhatnak benne, hogy Európa is rendszeresen fog beszélni Indiával, nevezetesen annak fontos ócépontiáival, beleszámítva Madrast és Burmah-t is.

Ezidőszert az összes egyesült indiai tartományok, a Ganges völgye Kalkuttától az északnyugati határig mind összevannak távbeszélővel kötve Bombay-val. Legújabbán déli irányban építik ki a hálózatot, jóllehet az ebben az irányban való terjeszkedést a pénzügyi szempontok nem ösztönzik annyira, mint az említett északi irányba való fejlődést.

További reményekre jogosítanak azok az adatok, melyekről az „Indian Institute of Science, Bangalore“ tudományos intézet számol be s melyek mind az elektromos berendezések és kísérletek terén elért haladást bizonyítják. Így a táviró- és távbeszélő kísérletezés céljaira kísérleti állomást (direction finding house) építettek, mely a modern táviró- és távbeszélő berendezésekkel bőségesen fel van szerelve, úgyhogy nem tekinthető tisztán elméleti dolgokkal foglalkozó intézetnek, hanem

gyakorlati téren működő organizmusnak. Az intézet természetesen a rádióhírmondó megfigyelésekből és kísérletekből is kivesszi részét, különösen a bombay-i broadcasting állomás alaphullámainak megfigyelése terén (T. T. J., 1930. februári száma.)

Bécs és Tirana (Albánia) közt a mult év december hó 1-én közvetlen rádiótáviró összeköttetés nyílt meg. Az új összeköttetést Albániában a posta-, táviró- és távbeszélő vezérigazgatóság, Bécsben a Radio Asztria-társaság tartja üzemben. (J. T. 1930. évi 1. száma.)

A vakok és az automatikus távbeszélő. A vakokat gyámolító „Association Valentin-Hany“ párisi egyesület az automatikus távbeszélő készülékeinek oly módon való átalakításával foglalkozik, hogy azt a vakok is használhassák. Az egyesület tanulmányi bizottsága a kérdést oly módon gondolja megoldhatónak, hogy a szám-tárcsára egy fémgűrűt erősített, melybe a tárcsa számaira ráillően a Braille rendszerű s a vakok által való olvasásra alkalmas dombornyomások jelek vannak rányomva, úgyhogy azok az ujjakkal könnyen kitapinthatók. A bizottság az ily módon átalakított készüléket bemutatta Scapini úrnak az egyesület szakértőjének, aki azt a francia postaigazgatás elé terjesztette. A postaigazgatás kedvező elintézése küszöbön áll.

A Valentin—Hany egyesület a készülékhez ugyancsak dombornyomások leírását és használati utasítást is készített. (T. M. 1930. 1. szám.)

A rádió segítségével megmentett gyermek. A közelmúltban a toulousi rádióhírmondó adóállomáshoz távirat érkezett, melyben Dr. Richard Saint-Michel-de Maurienne (Savoie)-ben lakó orvos közölte, hogy lakóhelyén egy gyermek-paralyzisben szenvedő kis betege van, kit nem tud a szükséges szérummal beoltani, mert a gyógyszer a Pasteur-intézetben kifo-gyott.

Az orvos tehát arra kérte a toulousi adóállomást, intézzen sürgősen a rádióútján felhívást orvos kollégáihoz s kéri fel azokat, kiknek a szérumból készletük van, hogy küldjenek neki belőle.

A toulousi rádió megfelelő eredménnyel kétszer is leadta a kérelmet, s rövidesen a leadás után Dax-ból egyik orvos felhívta az állomást telefonon s közölte, hogy a kért szérumot haladéktalanul elküldi Dr. Richardnak. Kéri, hogy ezt nevezettel közöljék. Ezt természetesen azonnal meg is történt.

Dr. Richard, aki rövidesen megkapta az értékes szérumot, beoltotta kis betegét s megmentette az életét.

A toulousi állomást ebből az alkalom-

ból a rádióbarátok és orvosok nagy tömege halmozta el szerencsekívánataival szerencsés kezdeményező intézkedéséért. (T. M. 1930. 1. száma.)

Az angol király rádióbeszéde. Az angol király Ófelségének a tengeri leszerelési konferencia január hó 21-én történt ünnepélyes megnyitása alkalmából mondott beszédének rádióhírmondó útján való terjesztése tárgyában egyezményt kötöttek egymással az érdekelt rádiótársaságok. Ennek értelmében az Északamerikai Egyesült Államok érdekelt 124 rádióhírmondó leadóállomásához a beszédet Európából Amerikába két rádióösszeköttetésen továbbították. Ennek az Amerikába való átvitelnek a kiegészítéseként az angol Post Office az Európai rádióhírmondó állomásokhoz történő átvitek céljaira a következő távbeszélő áramköröket bocsátotta rendelkezésre: 2 áramkört London és Páris közt a francia állomások számára történő átvitel céljaira, 2 áramkört Brüsszelbe a belga és holland állomások átvitelének közvetítésére és 2 Páris—Berlin áramkört (via Köln) a Stockholm, Oslo, Kopenhága, Prága, Bécs és Budapest számára történő átvitel céljaira. A német leadóállomások Köln közvetítésével vették át a beszédet. Ezekhez az átvitekhez még további közvetítések is csatlakoztak, pl. Olaszország, Lengyelország stb. felé, úgyhogy a beszédet kb. 270 adóállomás juttatta el a figyelő emberiséghez.

Ezenkívül a Kanadába történő leadás céljaira London és a Marconi társaság Bridgewaterben (Anglia) levő rádióhírmondó adóállomása közt trunk-áramkör állott rendelkezésre, a Post Office Rugby-ben levő leadóállomása pedig Ausztráliának továbbította a beszédet, ahonnan viszont Új-Zéland és Japán számos állomása vette át igen jól a királyi szavakat.

A fenti terv eredményes kivitele természetesen a brit postaigazgatásnak, a brit broadcasting társaságnak, valamint a többi érdekelt igazgatásnak és társaságnak, úgy a kontinensen mint a tengerentúlon való legteljesebb együttműködését tette szükségesé. Ezért találoán jegyzi meg az „Observer“ angol lap:

„Hála a jó szándéknak és a megszerzésnek minden simán ment s az ellenőrző teremben levő figyelő bizonyára meg lett volna igazgyve, ha hallgatja a szolgálati vonalakon Párisból, Berlinel és más városokkal az átvívó vonalak állapotára és az átvitelre vonatkozólag a mérnököknek az ottani kezelőkkel folytatott beszélgetéseit.

Bécsből pl. azt telefonálták, hogy a vonalak Prágáig jók és Bécsből keletre is jók, de magában Bécsben még a rádióösszeköttetésekénél is nagyobb az elváltozás. Ez

a közlés tipikusan mutatja, hogy mi ment végbe két órán át, azaz hogy még annál is hosszabb ideig“.

Óvatosak vagyunk ahhoz, hogy a megnyitási ünnepélyt s annak szószerint a széles világon rádióhírmondón történt leadását korszakalkotónak nevezzük. Mégis úgy véljük, hogy még a legkevésbé gondolkodót is meghatotta az alkalom ünnepélyessége s a népek reményének ez a kinyilvánítása. Szeretnők hinni, hogy a vezetékes és drótnélküli távbeszélő korlátlan lendületű erői a béke ügyének szolgálatába állva azt előbbre fogják vinni s valóban elmondhatjuk, hogy új korszak kezdődött. (T. T. J. 1930. évi februári száma.)

Dr. Havas Ferenc.

Az angol posta kutatja táviróforgalma visszaesésének okait és orvosságait. Minden európai országban, úgy Angliában is, a táviratforgalom évről-évre feltűnően csökken. Ennek megfelelően e szolgálati ág gazdaságossága is évről-évre rosszabbodik. Az angol szaklapok szerint 1923. év óta az angol postaigazgatás évenként átlag 1.5 millió font sterling, azaz közel 43 millió pengőt fizet reá erre az üzletágra. Az angol postaigazgatásnak a táviratforgalom emelésére irányuló kísérletei mind-ezideig csak annyira eredménnyel jártak, hogy az évi ráfizetés összegszerűen — a csökkenő táviratforgalom ellenére — sem növekszik.

Az angol postának táviratforgalma csökkenő irányzatának megakadályozására irányuló sokféle kísérlete között legérdekesebb az a próbálkozása, amikor is 1927-ben az ipar és kereskedelem képviselőiből, táviró szakemberek teljes kizárásával — tehát teljesen laikusokból — bizottságot küldött ki az angol táviratforgalom visszaesése okainak megállapítására. Ez a Hardman—Lever-féle bizottság a maga elfogulatlanságát vélte védeni azzal az intézkedéssel, hogy a bizottság tagjai sorába távirászokat egyáltalában nem vett fel, hanem tisztára a külső gazdasági érdekeltiségi körök képviselőiből állította össze a bizottságot.

Az eredmény nem volt kielégítő. A bizottság javaslatai a szakértelem és a kivihetőségi lehetőségek ismerete hiányában legtöbb esetben nem számoltak a pénzügyi nehézségekkel és így e javaslatok nagvobbrésze a gyakorlatban kivihetetlennek bizonyult. Egyetlen komoly és eovébként is nagyon megszívlelendő megállapítása a bizottságnak az volt, hogy a távirószolgálatnál évről-évre jelentkező hiány a mai viszonyok között az esetben sem szűnnék meg, ha az angol táviró magántársaság kezébe menne át.

A magánérdekeltiségi körök képviselői-

ből összeállított Hardman-Lever bizottság eredménytelen kísérletezése után az angol igazgatás szakterületekből álló külön bizottságot küldött Amerikába, hogy műszaki szervezeti, üzemi és tarifális szempontokból megvizsgálva az ottani távirószolgálatot, javaslatokat tegyen az állandó költségvetési hiány megszüntetésére.

E szakbizottság az amerikai viszonyok alapos tanulmányozása után észleleteiről terjedelmes jelentésben számolt be.

Javaslatai számoltak az angol viszonyokkal és így gyakorlatilag több szempontból eredménnyel kecsegtetnek. Amíg pl. a Hardman—Lever-bizottság főleg külsőségeken akadt meg és javaslatai alig érintik a táviró szolgálatnak lényeges részleteit, a tanulmányozó-bizottság javaslataiban figyelembevette a gyakorlati követelményeket is.

A Hardman—Lever-bizottság elsősorban kifogásolta, hogy az angol posta a távirónál túl magas járandóságot élvező személyzetet foglalkoztat. Kifogásolta az ellenőrzést és felügyeletet gyakorló tisztviselők létszámának nagyságát. A gépkezelők létszámának is rövidebb időközönként történő felülvizsgálását és a forgalommal való arányosítását követelte. Az egyes tisztviselők által feldolgozott munkaegységek számát keveselte. Követelte a készülékek normalizálását, a Morse készülékek a forgalomból való kivonását, egyúttal a távirási díjaknak bizonyos mérvű emelését is javaslatba hozta.

Az Amerikába küldött tanulmánybizottság javaslatai között foglalnak helyet a következők:

A Morse- és távbeszélőkészüléken vett táviratokat írógéppel kell a jövőben a kézbesítendő táviratokra felírni; az adásvételben a személyzetet a jelenleginél lényegesen nagyobb gyorsaságra kell szorítani;

a táviró felügyeleti szolgálatot olyan módon kell átszervezni, hogy a vezetékek üzemképességének felülvizsgálását, szabályozását a kezelő tisztviselőkre kell rábízni;

a különösen nehéz szolgálatot tartó hivatalok személyzetét, nemkülönben hivatalonkint a legjobb teljesítményt nyújtó alkalmazottakat időről-időre megfelelően jutalmazni kell;

az újonnan szolgálatba lépő személyzetnek alapvető iskoláztatására nagyobb gondot kell fordítani;

a géptermekek kezelőszemélyzetének étkezési és pihenő szünetjét lényegesen jobban kell megszervezni; a nagyobb hivatalok készülékteljesítményéről összehasonlító kimutatásokat kell készíteni s ahol az egyesek teljesítménye az átlagon alul

lenne, ennek okát bizottságilag meg kell állapítani. Vegül ajánlja a bizottság az üzleti reklámnak bevezetését a táviróforgalom emelésére. Ebből a célból az üzleti negyedekben a táviratokat a kézbesítők téru utjukban kotelesek összeszedni és díjmentesen a legközelebbi táviróhivatalba beszállítani.

Mint hogy azonban ennek a bizottságnak a javaslatai sem látszottak a helyzet gyökeres orvoslását biztos eredménnyel szolgáltni, az angol táviró igazgatás felnyújtott tette közzé, amelyben most már magát a gépszolgálatot teljesítő személyzetet kérte fel a táviró szolgálat javítására vezető javaslatok előterjesztésére.

E felhívásra a személyzet köréből állandóan érkeznek a javaslatok. Jellemző, hogy az angol táviróigazgatásnál állandósult költségvetési hiány, sem a személyzetet, sem pedig a nagyközönséget nem veszti meg, sőt különösen nem is nyugtalanítja. Az angol üzletember tisztában van azzal, hogy a sokoldalú nagy vállalkozónak csak a végleges üzleti eredmény a fontos; az csak ritkán történik, hogy az üzemi nagy vállalkozásnál minden üzletág egyforma üzleti eredménnyel dolgozzék. Így mindenki természetesnek találja, hogy az angol postaigazgatása postai és távbeszélő szolgálatánál jelentkező jövedelmi többletekből fedezetet talál a táviró szolgálatnál mutatkozó hiányokra s ezért nem mindenki tartja helyesnek az állandó panaszt, mely a távirószolgálat pénzügyi eredménytelenségét állítja előtérbe.

A személyzet és a közönség sorából érkező hozzászólások azt is megállapítják, hogy a távbeszélő és a táviró között napról-napra erősödő gazdasági versenyben a távbeszélő állandóan előnyben van, ez előny nagyrésze azonban a táviróforgalom rovására alakul ki. Éppen ezért a táviróforgalomnál jelentkező költségvetési hiányok a távbeszélőnek állandóan emelkedő jövedelemfeleslegéből teljes mértékben fedezetet kell, hogy találjanak. A légiposta-szolgálat révén maga a posta-üzem is hova-tovább csökkentően hat a nyugati államok táviratforgalmára. A táviró ma már csak nagy távolságokra, rövidebb távolságoknál pedig csak akkor és ott jelent előnyöket, ahol távbeszélő nem áll rendelkezésre. A távolsági távbeszélgetések terén a szárazföldi távkábelek fektetése útján utóbbi időben elért óriási eredmények a távirónak ezt az alkalmazhatóságát is állandóan csökkentik.

(A német takarékosági kormánybiztos is kb. hasonló megállapodásokat tett a németországi táviróforgalom visszaesését illetően.)

A személyzet sorából érkező felszólalások szerint az érkeztet táviratok kézbesítését nagyon megnehezíti az a körülmény, hogy a táviratkézbesítéssel London területén csak néhány hivatal foglalkozik s emiatt azok késése állandó. A felvevő hivatalok szolgálati ideje a közönség igényeinek nem felel meg. Vasár- és ünnepnapokon nemcsak délelőtt, hanem délután is kellene táviratokat felvenni. Abból a célból, hogy az „A” napon fölvett táviratok lehetőleg még aznap kézbesíthetők legyenek, egyik javaslat kéri kimondani, hogy az összes angliai táviróhivatalok a rendes hivatalos órák után még egy fél óráig meghosszabbított táviró szolgálatot legyenek kötelesek tartani, amely idő alatt a közvetítő állomástól megkínált táviratokat még átvenni és kézbesíteni tartozzanak; kéri kimondani, hogy a távirószolgálat minden postai szolgálati tevékenységet megelőz; a távirókészülékekben előálló hibákat lehetőleg a helyszínen végezzék, hogy aránylag csekély hibáért ne küldjék be a távirókészülékeket meszszefekvő műhelyekbe javításra. Ebből kivételően a gépek javítása Angliában nincs megfelelően decentralizálva.

Panaszkodnak a tisztviselők, hogy a távirógépek nem eléggé üzembiztosak, igen sokféle típusúnak; az újabb és újabb készülékek kezelési módját nem magyarázzák meg kellőképpen a személyzetnek, de különösen nincsen tisztában a személyzet a készülékeken föllépő hibák elhárítási módjával. Nincsen kellő számú tartalék-vezeték és tartalék-készülék, amelyeket vezeték zavarok, avagy készülék-hibák esetén pótlásképpen késedelem nélkül fel tudnának használni. Szemben a Hardman—Lever-bizottság megállapításával a személyzet megosztása nem mindenben megfelelő. Ma az a helyzet Angliában, hogy a gépeknél továbbításra váró táviratok hevernek és így a táviratokat várnak tisztviselőre, nem pedig fordítva: a tisztviselők várják készülékeiknél a leadandó táviratokat. A távirat kézbesítése ma Angliában „walk”-rendszer szerint történik. Ennél a rendszernél a táviratkézbesítők előre meghatározott időközökben, — ezidőszertint 10—15 percenként, — indíthatnak, amikor is minden egyes addig beérkezett táviratot, — tekintet nélkül azok darabszámára és a távolságra, — magukkal visznek. Ezzel szemben a személyzet sürgeti, hogy a táviratkézbesítésnél a régi „docket”-rendszert állítsák vissza, amelynél a táviratokat nvomban kiküldik, mielőtt táviratkézbesítő rendelkezésre áll anélkül, hogy bizonyos időközöket bevéárnának a visszaérkezett táviratkézbesítők indításánál. A táviratkézbesítő-szolgálat

javítására azt javasolják, hogy a kézbesítőket a végzett munka nagysága, tehát a kézbesített táviratok darabszáma és a távolságok szerint, amelyet egy-egy kézbesítő körütnél meg kellett tenniük, az alapidjazáson felül, külön díjban is részesítsék. Az első kézbesítési kísérlet eredménytelensége esetén másodsor kivitt táviratokért pótdíj szedését hozzák javaslatba. Nem kevésbé járul a táviró-szolgálat eredménytelenségéhez az alkalmazottak előlépési lehetőségeinek kilátástalansága, a gyenge járandóság, az ezzel kapcsolatos elégedetlenség, amely a munkateljesítmény rovására megy. Éppen ezért a személyzet javasolja, hogy a forgalmasabb vezetékekre pótdíjakkal jutalmazott, kitűnő munkaképességű tisztviselőket ültessenek akiknek egyébként is az évi szabadság kiszabásánál is kedvezményeket adjanak.

A távirószolgálat jövedelmezőségének emelése céljából a táviratok díjazásánál a jelenlegi szódijrendszert díjvevők szerint emelkedő díjazással óhajtják javítani. A javaslatok szerint rövidebb távolságoknál ez a rendszer a mai díjnak némi csökkenését, nagyobb távolságoknál pedig e díjak a jelenlegi díjakkal a távolsággal emelkedő némi növekedését jelentenek. E zónarendszer tervének sok ellenkezője akadt, mert a távirási költség nem mindig arányos a távolság növekedésével. Ezzel szemben kétségtelen, hogy a távbeszélőnél és a csomagpostánál a zóna-tarifa megállapítása határozott eredményekre vezetett.

Ugyancsak a pénzügyi eredmények javítására a belföldi forgalomban a sürgős táviratok, valamint a külön helyi táviratok rendszeresítését is javasolják, mely távirat-fajokat az angol igazgatás ezidőszertint még nem vezetett be. Javasolják a forgalommentes időszakokban kedvezményes díjú táviratoknak rendszeresítését. Ugyanakkor javasolják a hírlaptáviratok eddig engedélyezve volt díjkezdésének teljes megszüntetését azon a címen, hogyha valaki, úgy a hírlapok éppen azok, amelyek a teljes díjakat megtudják fizetni távirataikért is. Javasolják az utazó közönség kényelmére és azok távirási kedvének fokozására utas táviró-blokkok kiadását, amelyek 10 szó terjedelmig olcsó fizetett táviratlapokat tartalmaznak. Az ennél hosszabb táviratokért rendes szódíj fizetendő; az első 10 szóznak díja azonban a blokk vételénél az eredeti szódíjnál lényegesen olcsóbb. Az ilyen utas-táviratok tartalma azonban korlátozott lenne és az csak az utazással összefüggő szöveggel volna föladata. Ezen a blokkokon hirdetések is helyezhetne el a táviró-igazgatás. Az alkalmi, üdvözlő és részvételtáviratok rendszeresítésével szín-

tén lehetne a táviró forgalmát növelni. Nagy súlyt kellene helyezni arra, hogy a felvetélnél a közönséget udvariasan kiszolgáló alkalmazottak üljenek, akik a közönségnek legmesszebbmenő felvilágosításokat tudjanak adni. Forgalomszerző tisztviselők alkalmazását is javaslatba hozták több oldalról, akik üzletemberek, kereskedelmi és iparvállalatok táviróforgalmának emelését s annak megszerzését a táviratozásban rejlő előnyök megmagyarázásával biztosítanák; sőt az elől sem zárkózik el egyik-másik javaslat, hogy az Amerikában jól bevált rendszernek megfelelően, a táviratfelvevő munkahelyekre csakis csinosabb női alkalmazottakat ültessenek. (Bl. f. P. u. T. 1920:1.)

(k. j.)

A Newyork—Hamburg között berendezett német-amerikai tengeri hajóposta. Az United States Lines Társaság első hajópostája 1929 december 22-én érkezett meg Hamburgba a „George Washington” nevű amerikai óriás gőzösön. Ez alkalommal érkezett a legnagyobb postaanyag, melyet valaha Amerika Németországnak eddig egyetlen hajóval küldött. E hajóposta összesen 26.532 zsák anyagot rakott ki; ebből 10.357 zsákban levélanyag és 16.175 zsákban csomag volt. A hajópostával utazó személyzet, 4 német és 3 amerikai postaalkalmazott útközben 432 levélzsákban és 18 nyomtatványzsákban, összesen 34.781 darab ajánlott küldeményt dolgozott fel. (D. V. Z. 1930. 2.) (k. j.)

Mozgópostakocsik a német postánál különösen a gyorsvonatokban közlekedő meneteknél valamennyi 20 méter hosszú acélváz és éppen ezért nagy ellenállóképességű. Ezekből a kocsikból az elmúlt évben beszerzett 40 darab kocsit betudásával, ezidőszerezt 154 egység áll rendelkezésre. Hasonlóan igen jól beváltak a 17 méter hosszú mozgópostakocsik is, amelyek szintén acélvázal készülnek. Ezekből 220 darabot tart a német posta ezidőszerezt üzemből. 46 mozgópostakocsit hűtőberendezéssel szereltetett fel a német posta, különösen a nagyobb tömegű vajszállítványokra tekintettel. (D. V. Z. 1930:2.)

(k. j.)

Takarékossági rendeletet adott ki a német posta. Nemcsak nálunk, hanem a birodalmi német postának is nagyon komoly helyzetet teremtett a gazdasági helyzet általános rosszabbodása. A német szaklapok közlése szerint a német postaminisztérium az elmúlt év december hó 31-én valamennyi postafőigazgatóságához rendeletet intézett, mely igen komoly hangon, a legmesszebbmenő takarékosagot ajánlja a kerületi főigazgatóságok figyelmébe.

E rendelkezés többek között megállá-

pítja, hogy az általános gazdasági helyzet az elmúlt évben nem javult oly mérvben, mint ahogy azt a német posta költségvetési előirányzata feltételezte. A gazdasági élet eme visszaesése nem maradhatott hatás nélkül a német posta pénzügyi helyzetének alakulására sem. Ennek egyenes következménye az a tény, hogy a posta bevételei messze elmaradtak a költségvetési előirányzat tételeitől.

Miután pedig a német posta bevételeinek feltétlenül fedezniük kell a kiadásokat — beleértve a német postának az államkinestárral szemben vállalt készpénzszolgáltatási kötelezettségét is — kényszerítően fellépett annak szükségessége, hogy a rossz gazdasági helyzet következtében elmaradt bevételi tételeket a kiadások végtelékig menő megszorításával pótolják. A birodalmi postaminiszter ugyan előrelátásból gondoskodott megfelelő eszközökről, hogy a bevételi tételek elmaradását bizonyos mértékig a kerületi főigazgatóságok kiadási tételeinek megrövidítése nélkül is pótolhassa. A várható jövedelemcsökkenés azonban előreláthatóan kétszerese lesz az ez úton előrelátásból fedezhetőnek vehető költségvetési hiánynak. Éppen ezért az egyes kerületi postafőigazgatóságok, amelyeknek annak idején a költségvetési hitel csak bevételeinek arányában bocsájtott rendelkezésükre, a forgalomcsökkenés következtében esetleg előálló bevételi hiányokat a már engedélyezett kiadási tételeknél szigorúan keresztülvitt takarékosag által kötelesek fedezni. Erre figyelemmel a költségvetési év utolsó időszakában még esedékes kiadási tételeknél a birodalmi postaminisztérium a szükségesnek mutatókozó hitel elvonásokat már is keresztülvitte.

Valamennyi postafőigazgatóság szigorú utasítást kapott, hogy a költségvetési év még hátralevő idejében minden elkerülhető és egyelőre elodázható kiadást feltétlenül mellőzzön és a rendelkezésre bocsátott költségvetési hitelnek még felhasználására váró maradványaival csak a szigorúan vett szolgálati érdekek által követelt mértékben éljen. A már folyamatba tett építkezéseket azonban beszüntetni nem kell. Hasonlóképpen nem kell visszavonni a kiadott megrendeléseket és ipari munkákat sem. Azokon a vidékeken, hol anélkül is nagy a munkanélküliség, a közmunkák visszatartásánál vigyázni kell arra, hogy ez intézkedésekkel a munkanélküliséget ne növeljék. Takarékoskodni tulajdonképpen azoknak a kiadási tételeknek visszatartásával kell, melyek a munkapiac helyzetének rosszabbodására nem vezetnek. Itt tehát elsősorban a kész

beszerzések mellőzéséről és az üzemi kiadások elhalasztásáról lehet szó, ha e beszerzések későbbi, kedvezőbb időpontra történő áthárítása lehetséges.

Arra nézve, hogy mely költségvetési tételknél lehetséges további takarékoság, főként az egyes főigazgatások gazdasági helyzete az irányadó. Forgalmi korlátozásokat azonban egyelőre nem követel a takarékosági rendelet, de viszont a postaforgalom javítására irányuló mindennemű tevékenységet egyelőre szüneteltetni kell. Új személyzet főlvetelénél, de különösen távirómunkások alkalmazásánál a legmészszebbmítő takarékoság kötelező. Ez a takarékoság a költségvetésnek nemcsak az át nem ruházható tétéleinél, hanem figyelemmel a végső kényszerhelyzetre, az egyik rovatról másik rovatra áttolható kiadási tétéleinél is kötelező. (D. V. Z. 1930:2.)

Strasbourg—Brumath új rádióállomás kísérleti üzemét legkésőbb március hó elején fogja megkezdeni. Antennateljesítménye 12—20 kilowatt. (R. M. 331/30.)

Tunis Kasbah rádióállomás adatait hivatalosan most tették közzé: antennateljesítménye 500 watt; hullámhossza 1350 m. Naponta este 19 óra 15 perccig déligyümölcs árfolyamokat, meteorológiai közleményeket, gramofonzenét, esetleg hangversenyeket és előadásokat közvetít. Az állomást katonai hatóság kezeli; a műsort a tuniszi Radio-Club és a tuniszi Mezőgazdasági Kamara szervezi. (R. M. 331/30.)

Rádió a francia vonatokon. Folyó évi február hó 8-tól a Paris—Le Havre között közlekedő vonatokon üzembehelyezték a rádió vevőberendezéseket. A fejhallgatók kölcsöndíja 5 frank. Nemcsak a rádióállomások műsorát lehet hallgatni, hanem saját gramofonzenét is nyújtanak és az út aktuális nevezetességeit, mind pld. vár, város, rom stb. is ismertetik. (R. M. 331/30.)

A népszövetség rövidhullámú rádiótelefon kísérletei. Az 1929. évi március havában megtartott rövidhullámú távbeszélő kísérletek eredményéről a népszövetség titkárságához számos jelentés érkezett. Ezek a kísérletek az 1928. évi május és június hónapokban tartott kísérletek folytatásai voltak; amíg azonban az első kísérletek alkalmával az összes tengeren túli országot igyekeztek elérni, addig az 1929. évi kísérletek csak bizonyos világtájak részére voltak szánva, ú. m.: Amerika (Dél-és Észak), Japán és az ú. n. Ausztrálázsia (azaz Új-Zéland, Ausztrália, Sonde-szigetek, Malacca-félsziget és a Bengale-öböl közül fekvő országok).

A megfigyelésekről beérkezett jelentések száma 162, míg 1928-ban csak 92 volt; Amerikából 54, Japánból 7, Ausztrálázsia-

ból 31 és egyéb területekről (Anglia, Spanyolország, Románia, Francia—Nyugat—Áfrika) 70 jelentés érkezett.

A jelentések osztályozása után a vétel-eredmény a következőképpen alakult:

Amerika:	
rossz	13
tűrhető	8
jó	17
kitünő	16
Japán:	
rossz	3
tűrhető	3
jó	1
Ausztrálázsia:	
tűrhető	3
jó	2
kitünő	19
Egyéb területek:	
rossz	15
tűrhető	4
jó	27
kitünő	24

Az 1929. évi kísérletek műszaki részét úgy szervezték meg, mint 1928-ban; a titkárság egyik irodájában egy mikrofont állítottak fel, melyet távbeszélő kábel segítségével Kootwijk (Németalföld) rádió adóállomással hoztak összeköttetésbe. Ezt a rádióállomást a németalföldi postaigazgatás a titkárság rendelkezésére ingyen engedte át. Az összekötő-kábel felügyeletét a svájci és a német postaigazgatás a legnagyobb gonddal végeztette, ami a lehető legjobb adást biztosította. Kootwijk rádióállomás a kísérletekhez irányított antennát használt (Jáva irányában), az állomás teljesítménye 25 kilowatt volt.

A kísérleti adások adatait az érdekelt országok rádióállomásaival és amatőreivel újságok és folyóiratok útján közölték. Ezenkívül az Északamerikai Egyesült-Államok, Kanada, Japán és Columbia kormányai, egyes rádióállomásait hivatalosan is megbízta Kootwijk figyelésével. (P. R. 149/30.)

A konzulok negyedórása cím alatt érdekes és megszívlelendő közlemény jelent meg a „Le Petit Radio“ francia rádióújság 149-ik számában. Ugyanis Bordeaux-ban szervezték meg ezt a legújabb műsorszámot, ami eddig a maga nemében páratlan az egész világon. Az újszerűség abból áll, hogy az oda kinevezett idegen államok konzulait előadások tartására hívják meg. Bordeaux nagy kereskedő város lévén, a világ minden országával kereskedelmi kapcsolatok fűzik össze s ezért nagyon alkalmasnak látszik, hogy a világkereskedelem kérdéseit Bordeaux rádióállomása útján ismertessék.

Az első ilyen irányú előadást múlt év december hó 13-án, az oda kinevezett an-

gol konzul Reverend Grimmer tartotta. Előadásában többek között ismertette, hogy Angliából miért és hogyan szorította ki a francia borokat a whisky. Említette, hogy az ő honfitársai (az angolok) szeretnek sokat utazgatni és kíváncsi természetűek, de a bordeauxiak szervezzék meg jobban az idegenforgalmat; erre vonatkozólag azonnal gyakorlati tanácsokkal is szolgált.

Ázért ismertetjük ezt a kis cikket, mert teljes egészében nálunk is meg kellene szervezni az ilyen előadássorozatot.

Hasznos oldala lenne a konzulok negyedórájának, hogy azt idegen nyelven tartván meg, a rádió nyelvtanfolyam hallgatói közül az előrehaladottabbak az előadás menetét már követni tudnák, azonkívül az egész hallgatóság nyelvkészségét és felkészültségét hathatósan előmozdítaná. A nyelvtanfolyamok kiegészítésül és az idegen nyelven már beszélni tudó előfizetők részére mintegy nyelvi továbbképzőül szolgálna.

Rövid időjelzés minden műsor előtt. Az egyik rádióujtság olvasójától ered az a gondolat, hogy minden rádióállomás a műsort mindig rövid időjellel kezdje meg,

pl.: Hóvihar, jeges eső, derült idő. (R. M. 332/30)

Éltre való gondolat és számbavehetően a műsornak szánt időt sem rövidítené meg, viszont a hallgatóságra vonzást gyakorolna és kíváncsian hallgatnák, milyen idő is van Budapesten, Bécsben stb. Gyakorlatilag is felhasználható volna úgy a személy- mint az áruforgalomban.

A három jugoszláv rádióállomás, Belgrád, Zágreb és Ljubljana elhatározták a rendszeres műsorcsereét. Január hó 4-től Ljubljana minden kedden Zagreb műsorát, szombaton pedig Belgrád műsorát közvetíti. Viszont Zagreb és Belgrad minden esütörtökön Ljubljana műsorát közvetítik. (R. M. 332/30.)

Lodz új lengyel rádióhírmondó-állomás Krakkó eddigi hullámán, 224 méteren ad; Krakkó új hulláma 313 m. (R. M. 332/30.)

Az amatőrállomások száma Franciaországban. „A L'Antenne” című francia rádióujtság a 361. számában a francia rádió-amatőrállomások jegyzékét közli. A hívőjeleket és a pontos címeket is tartalmazó kimutatás 307 amatőrállomást sorol fel.

Teész Frigyes.

HIREK.

Nouvelles.

Csehszlovákiában a lemondott Nosek F. posta-, táviróminiszter helyébe Franke E. neveztetett ki.

Két Nobel-díj a rádió tudósainak. Két 1929-ben megítélt Nobel-díj jutott a rádió tudományos művelőinek.

Az 1928. évi fizikai pályadíjat O. W. Richardson, londoni tanárnak ítélték. Ő állította fel a róla elnevezett Richardson tudományos elvet, melyet az összes, a rádió-távírónál alkalmazott készülékek lámpáira a gyakorlatban alkalmaznak.

Az 1929. évi fizikai pályadíjat L. V. de Broglie herceg nyerte el, kinek három, a rádióval kapcsolatos elméleti felfedezését jutalmazták.

Világ-energia konferencia 1930-ban. E nagy tudományos és társadalmi esemény 1930-ban Berlinben fog lejátszódni. Az értekezlet előkészítésével megbízott bizottságnak dr. Bredow (Berlin) már memorandumot küldött, melyben rámutat azokra a kötelességekre, melyek az elektromos iparra és a villamossági vállalatokra a rádióhírmondó zavarásának leküzdése terén hárulnak. Javasolja, hogy az értekezlet a rádióhírmondó szolgálat hatóságos védelmének szükségességét ismerje el s egyúttal állapítsa meg mielőbb azokat

az elveket és pótlásokat, melyekkel a vilamos vezetékek és készülékek szerkesztési és üzemi szabályzatát ki kellene egészíteni.

Rádiójogi pályázat. A „Reichs-Rundfunk-Gesellschaft”, valamint a leipzig-i „Deutsche Studien-gesellschaft für Funkrecht” pályadíjat tűztek ki a következő kérdés tanulmányozására: „A rendőri beavatkozás megengedhetősége a rádióhírmondó zavarásának elhárítása érdekében”.

Megvizsgálendő az ilyen rendőri védelemnek az elektromos berendezések általános rendőri védelméhez való viszonya. Elégséges-e a meglévő jogrend a zavar-talan rádióhírmondó vétel biztosítására? Ajánlatos-e a fennálló jogszabályok kiegészítése vagy megváltoztatása?

A pályázat feltételei a következők:

1. A „Reichs-Rundfunk-Gesellschaft”, valamint a „Deutsche Studiengesellschaft für Funkrecht” a fenti címen pályázatot hirdet.

2. A pályázatban bárki résztvehet.

3. A kéziratok, melyek gépirással egy oldalra írva készítenők el, a cím és a szerző nevének megemlítése nélkül, jeli-cével ellátva, zárt borítékban, melyre kívül „Preis Ausschreiben” irandó, 1930

szeptember hó 30-ig „Dr. Willy Hoffmann, Leipzig C/1, Katharinenstrasse 11.“ címre küldendők. A boríték mellé még egy második zárt levél is csatolandó, melyre kívül „csak a pályamű“ jelíget kell írni, belül pedig a szerző vezeték és keresztnévét, valamint pontos címét kell tartalmaznia.

4. A Reichs-Rundfunk-Gesellschaft, valamint a Deutsche Studiengesellschaft für Funkrecht a két legjobb pályamű jutalmazására a következő díjakat tűzik ki: 1 díj: 2000 birodalmi márka. 2 díj: 1000 birodalma márka.

A bíráló-bizottság a kitűzött díjakat nem köteles szétosztani. Amennyiben a

Újévi üdvözlés képtáviró útján. A „The Telegraph and Telephon Journal“ f. évi februári számának közlése szerint a német képtáviró üzem személyzete az újév alkalmából igen elmés és szakmába vágó formáját választotta az üdvözlésnek. Mindazonon a képtáviró összeköttetéseken, melyek Németország és a külföld között üzemben vannak, a mellékelt képünkön bemutatott képes újévi üdvözlőkártyát továbbították, melynek eredetiségét bizonyára mindenki el fogja ismerni. Az angol lap az új angol-német képtáviró szolgálat ismertetése kapcsán több sikerült reprodukciót is bemutat azokról a képekről, melyeket az új képtáviró összeköttetésen



A német képtáviró-üzem személyzete által küldött újévi üdvözlés.

pályaművek közt egyenlő értékű művek volnának, jogában áll több azonos összegű díjat is kiosztani.

5. A bíráló-bizottság tagjai a következők: Dr. Drews államminiszter, a berlini legfőbb közigazgatási bíróság elnöke; Dr. E. Kaufmann tanár, Berlin; Dr. Neugebauer miniszteri tanácsos, Berlin.

6. A bíráló-bizottság döntése végérvényes és jogilag meg nem támadható.

7. A pályadíjjal kitüntetett művek, valamint azok szerzői joga a Reichs-Rundfunk-Gesellschaft tulajdonába mennek át, mely azok közzétételének jogát magának fenntartja.

A pályázat-hirdetőknek jogukban áll a szokásos tiszteletdíjak ellenében pályadíjjal ki nem tüntetett műveket is közzétenni.

már továbbították. E képek közt az újévi üdvözlőkártyán kívül egy igen érdekes lóversenybaleset az szerepel, melyet a turflapok annakidején élénk kommentárok kíséretében mutattak be olvasóiknak.

Szerkesztői üzenetek.

Communications de la Rédaction.

Sajtóhiba kiigazítás. Lapunk folyó évi 2-ik számában dr. Forster Károly, m. kir. postatanácsosnak az „Angol hírlapi vita a posta reorganizációjáról“ című cikkébe sajnálatos értelemzavaró sajtóhiba csúszott be. A 78. oldalon levő táblázat fejezetében lévő „Angol“ szó helyett „Amerikai“ szót kell írni. Az „Amerikai“ szó helyébe pedig „Angol“ szót. Kérjük olvasóinkat, hogy a kimutatás fejezetét megfelelően helyesbíteni szíveskedjenek.

Jó árú készpénzáron hitelre

csak

„Bonitas“ Vásárlási Könyvecskével

szerezhető be.

A „Bonitas“ Beszerzési Központi Irodát

nyugdíjas postások szervezték és vezetik, akik csak a kartársak érdekeit tartják szem előtt. Az iroda kötelékébe 50 szolid alapon dolgozó cég tartozik, amelyek készpénzáron nyújtanak átlag 6 havi hitelt. Nincs kezelési költség, felár, kamat stb. mint más hasonló szervezetnél. Aki a Vásárlási Könyvecskét nem kapta meg, kérje azt a „Bonitas Beszerzési Iroda vezetőségétől : Budapest, V. Vilmos cs. út 16. II. 11. — Telefon : 825—82.

INGYEN

aranytöltőtollat

tizennégykarátos, eredeti amerikai gyártmányút kap a

RADIOWELT

minden éves előfizetője. — Kérjen még ma ingyen mutatványszámot a **RADIOWELT kiadóhivatalától**, Wien, I., Pestalozzigasse 6. — Legrészletesebb rádióműsorok, érdekes olvasmányok, gazdag műszaki rész, utasítások berendezések létesítésére, rövid hullámhosszak, nagyszámú rézkarcillusztrációk, nyelvtanfolyamok és érdekesítő regények közlése.

SIRIUS MŰVEK akkumulátor és elemgyár r.-t.

Budapest, VI., Petneházy-u. 72. Telefon: L. 978—36.

a M. kir. Posta, a M. kir. Allamvasutak, a M. kir. Honvédelmi Minisztérium és az összes közüzemek szállítója.

Rádió, telefon, jelző és műszerelemei

elismerten **kitűnőek** és kizárólag **hazai** gyártmányok

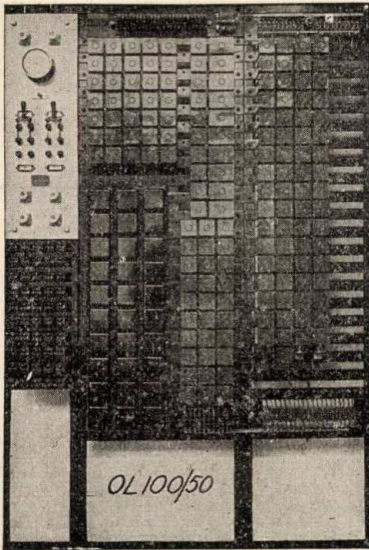
„ERICSSON“

MAGYAR VILLAGMOSÁGI RT.

BUDAPEST

Fehérvári-ut 70.

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



50 vonalas, 100-ig bővíthető automatikus kapcsoló.

Gyártmányaink mindinkább közismertté váló sajátosságai:

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

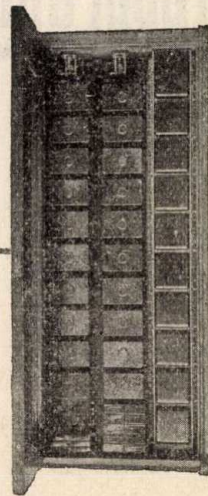
Az 1930. év újdonságai:

Automatikus házi telefonberendezések 12-1000 vonalig.

Allami 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 berendezés. Teljesen automatikus vidéki központok és hálózatok, interurbán forgalomban is kezelő nélkül, bármely vonalszámra.



24 vonalas kapcsoló.

RÁDIÓ KÉSZÜLÉKEKET ÉS ALKATRÉSZEKET



VÉDJEGBEL

csak

TELEFONGYÁR RESZVÉNYTÁRSASÁG

gyárt.

Stabilodyn hálózati készülék

Neutrodyn 5 lámpás készülék

**Luxor háromlámás körzet
vevő és gramofon erősítő
készülék**

Y forgókondenzátor

Safe transzformátor