

MAGYAR POSTA

MEGJELENIK ÉVENKINT TIZSZER  SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL
ELŐFIZETÉSI ÁR ÉVI 8 PENGŐ  I. KER., KRISZTINA-KÖRUT 12. SZÁM.
MŰSZAKI MELLÉKLETTEL 12 PENGŐ  BUDAI POSTAPALOTA VI. EM. 607.

TELEFON: AUT. 50—5—97. — MŰSZAKI ÜGYEKBEN 88—2—82.

SZERKESZTI ÉS KIADJA A M. KIR. POSTAVEZÉRIGAZGATÓSÁG MEGBIZASÁBÓL
A M. KIR. POSTA JOGSZ- ÉS MÉRNÖK TISZTVEISELŐI ORSZAGOS EGYESULETENEK
SZERKESZTŐ-BIZOTTSAGA.

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

FELELŐS SZERKESZTŐ:

Dr. NAGY SÁNDOR
M. KIR. POSTATANACOS.

TÁRSZERKESZTŐ:

PETAINEK JÓZSEF
M. KIR. POSTAFŐMÉRNOK.

A m. kir. posta helyzete az állami szervezetben.

La position de la poste roy. hong. dans l'organisme de l'Etat. Il y a plusieurs points de vue concernant la position juridique de la poste roy. hong. dans l'organisme de l'Etat. L'un, en accentuant le caractère industriel de la poste, soutient que la poste, étant une exploitation industrielle, c'est-à-dire une entreprise lucrative de l'Etat, n'exerce pas de fonctions administratives publiques et n'est, par là, pas une partie de l'administration publique, ce qui se manifeste aussi par le fait que la poste est rangée, dans le budget, parmi les entreprises industrielles de l'Etat. L'autre point de vue, en partant du développement historique de la poste, la considère comme partie intégrante de l'administration publique. Ce point de vue est justifié aussi par la pratique judiciaire qui s'est formée à ce sujet. Le fait que la poste figure dans le budget comme une entreprise industrielle de l'Etat n'est qu'une formalité nécessaire du point de vue de la technique budgétaire, formalité qui n'a pas d'influence sur la position juridique de la poste.

A háborút követő időkben általánosan fellépett takarékosági irányzatot megvalósítani törekvő racionalizálási mozgalmaknak, az állam gazdasági életében való érvényesülésével kapcsolatban ismételtén felvetődött az a kérdés, vajjon a m. kir. posta hasonlóan az állami vasutak, vasgyárak, erdők, bányák, birtokok, stb. üzeméhez, az állam magángazdasági tevékenységének megnyilatkozási formája, vagyis az államnak magánjellegű vállalkozása, vagy pedig az állami közigazgatásnak szerves része.

Mindkét irányzat talál követőkre. Akik a m. kir. postának üzemi jellegét vitatják, azzal érvelnek, hogy a posta az államnak olyan „üzleti vállalkozása”, melynek minden tevékenysége a magánjog, illetve a kereskedelmi jog rendelkezési körébe esik s feladata az állami bevételek fokozásának előmozdítása. Ez az irányzat az államot a posta intézményén keresztül annak tevékenységi körében ridegen kereskedőnek tekinti.

Ezt az álláspontot látszólag igazolni látszik az állami költségve-

tésnek az a szerkezeti jelensége, amely szerint a költségvetés a m. kir. postát az állami üzemek kategóriájába sorozza.

A másik ezzel ellentétes irányzat, a m. kir. postát az állami közgazgatás szerves részének tekinti, kiindulva abból, hogy a posta tevékenysége állami felségjogban gyökerezik, amely állami felségjog egyik körének gyakorlása tulajdonképpen az állam igazgatási teendőjének a teljesítése.

Amíg az előbbi álláspont teljesen figyelmen kívül hagyja a m. kir. posta történelmi fejlődését s a posta regalet, mint a közérdek által követelt kizárólagos állami feladatot és a posta tevékenységét kizárólag a magánjog, illetve a kereskedelmi jog szabályai alá vont jogügyletek közé sorozza, addig az utóbbi azokat a jogi elemeket vizsgálja, amelyek a magyar posta történelmi fejlődése során alakultak ki s amelyek a magyar postának állami közgazgatási működését kétségtelenül igazolják.

Ha visszatekintünk a m. kir. posta történelmi multjára, első sorban is azt látjuk, hogy a m. kir. posta királyi felségjogban bírja eredetét, tehát *jus regale*. A magyar posta történelmi fejlődése során mindenkor *állami intézmény volt*, amelyet a kezdetleges időkben nem az országgyűlés, hanem a királyi udvar igazgatott, nevezetesen a postai viszonyok szabályozását királyi rendeletekkel uralkodóink maguk intézték.

A magyar posta állami intézmény jellege első ízben kifejezetten az 1625. évi március 4-én kiadott királyi rendelettel nyert megállapítást az által, hogy e rendelettel a magyarországi posták a pozsonyi kamara alá rendeltettek.

III. Károly a postajogot olyan nagyobb királyi haszonvételi jognak nyilvánította, amely magánversenyt maga mellett nem tűr meg s ami a *postajogot kizárólagos joggá minősítette*.

Az 1791 : XXII. tc. az ország területén levő postákat a m. kir. helytartótanács igazgatása alá helyezte, jövedelmeit pedig a magyar kamara hatáskörébe utalta.

Az 1848 : III. tc. a postaügyet a helytartótanács hatásköréből a m. kir. minisztérium hatáskörébe utalja, amely rendelkezés az abszolutizmus korának megszűnte után végre is hajtott akként, hogy a földművelésügyi-, ipar- és kereskedelemügyi minisztérium kebelében postaosztály szerveztetett, amely mint a minisztérium szakosztálya intézte a posta ügyeit.

A m. kir. posta ebből a röviden vázolt történelmi fejlődésből is láthatóan mindenkor mint teljesen különálló államigazgatási szervezet jött tekintetbe.

A magyar posta további fejlődése is ebben az irányban haladt tovább. Az 1870. évben az országgyűlés hozzájárulásával a postaügyeket intéző miniszteri szakosztály nagyfokú önállósággal felruházott postafőigazgatósággá szerveztetett át, ez átszervezés mellett is megtartván a minisztérium szervezetében elfoglalt szakosztályi jellegét.

Ez az önállóság rövid ideig tartó megszorítás után, a postaügyek természetéből folyó elkerülhetetlen szükség folytán ismét intézményesen biztosított azzal az intézkedéssel, amely az 1896. évi költ-

ségvetési törvény indokolásában foglaltak alapján a kereskedelemügyi minisztérium posta-távirda szakosztályát a postaügyek intézésére hivatott posta- és távirdavezérigazgatósággá szervezte át. A hivatkozott költségvetési indokolás utal arra, hogy a kereskedelemügyi minisztérium posta- és távirda szakosztályának vezérigazgatósággá való átalakítását, a postaügyek intézése szükségszerűen követeli és rámutat arra is, hogy a külföldön külön minisztériumok vagy vezérigazgatóságok intézik a posta ügyeit, amely a posta szolgálatának leginkább megfelel. Ez az átszervezés az 1907: XII. tc. 18. szakaszának végrehajtásaként az Öfelsége jóváhagyásával 1909. évben kiadott 22.425/1909. K. M. sz. rendelettel nyert befejezést.

Ez a legfelsőbb jóváhagyással kiadott szervezeti rendelet, a m. kir. posta hatósági jellegét is kifejezetten megállapítja, kimondván, hogy a posta-, távirda- és távbeszélő szolgálat a m. kir. posta hatósága alá tartozik, amely hatósági jogkört legfelsőbb fokon a m. kir. kereskedelemügyi miniszter gyakorolja a közvetlenül rendelkezésére álló postavezérigazgatóság, mint a m. kir. kereskedelemügyi minisztérium postaszakosztálya útján. A m. kir. postavezérigazgatóság tehát mint minisztériumi szakosztály, a minisztérium többi szakosztályai részére fennálló szabályok szerint jár el, s a postaügyeket közvetlenül a miniszter elé terjeszti.

A m. kir. postának ez a fejlődési folyamata kétségtelenül amellel bizonyít, hogy a magyar posta feladatának teljesítésével a magyar állami igazgatás szerves része volt s éppen ezért ez a jogi helyzete különbözteti meg élesen azoktól az egyéb állami intézményektől, amelyek mint az államnak *üzleti vállalatai*, az állami igazgatási szervezet részének nem tekinthetők.

A történelmi jogfejlődésre alapított álláspont helyességére bizonyítékul szolgálhat a m. kir. Kúria büntető jogegységi tanácsa által 1928. évi december hó 7-ik napján B. I. 6355—1928/21. sz. a. hozott határozat indokolásának következő része is: „A Btk. 461. szakasza értelmében közhivatalnoknak tekintendők azok, akik „az állam köz-igazgatási teendőjének teljesítésére hivataluknál, szolgálatuknál, vagy különös megbízatásuknál fogva kötelezvekné.”»

A közhivatalnoki minőségnek eszerint nem előfeltétele az, hogy az alkalmazott kinevezett s esküt tett állami hivatalnok legyen, hogy fizetését az állampénztárból kapja, hanem a büntető törvények szempontjából közhivatalnok mindenki, aki az állami igazgatás valamely ágába tartozó teendőknek teljesítésére 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.”

Meg kell még említeni azt is, hogy a posta állami üzleti vállalkozás jellegének igazolására felhozott az az érvelés sem tekinthető helytállónak, hogy a postára nézve a magánjogi és kereskedelmi jogi szabályok nyernek alkalmazást, mert a posta jogállását a különös jogszabályokat magában foglaló postajog szabályozza, amely sok tekintetben alapvető eltéréseket mutat az általános magánjog és a

kereskedelmi jog szabályaival szemben egyebek között azért is, mert a postajognak vannak túlnyomóan közjogi és közigazgatásjogi jellegű rendelkezései is.

A fentiek után aligha maradhat fenn kétség az iránt, hogy az a felfogás, amely a m. kir. posta üzemi jellegét akként értelmezi, hogy a posta az államnak magángazdasági üzeme, tehát hasznothajtó vállalkozása, nem lehet helytálló. Az a körülmény, hogy a posta az állami költségvetésben az állami üzemek közé van besorozva, kizárólag költségvetés-technikai okokból fennálló alaki szükségszerűség, amely az alakszerűségeen túl jelentheti azt is, hogy a posta gazdasági irányítása az üzemeknél követett gyakorlati elvek és rendszerek szerint történjék, belső jogi tartalommal azonban nem bír, s a m. kir. posta évszázadokon fennállott jogi helyzetében változást nem jelent.

A történelmi alapon kimutatott fejlődési folyamattal és az ennek teljesen megfelelő bírói állásponttal szemben is alig lehet komoly alapja annak az álláspontnak, amely a m. kir. postának az állami közigazgatásban való közreműködését tagadásba venni igyekszik.

Azt a további kérdést, hogy a m. kir. posta által ellátott feladatok elméletileg, tehát a közigazgatási politika szempontjából is az állami közigazgatási területhez tartoznak-e, részletesen a „Magyar Posta“ 1930. évi október havában megjelent 8. számában közölt „Üzemi jellegű-e a posta?” című cikk világítja meg.

A m. kir. posta üzemi jutalékrendszerének fejlődése és jelentősége.

Rémunération d'exploitation dans le service postal.

Pour le service postal onéreux et épuisant, les employés des postes jouissaient toujours aussi d'une rétribution spéciale supérieure à celle des autres branches de service public. La première partie de l'article expose les émoluments accessoires de l'espèce d'autrefois, la deuxième partie le système actuel de rémunération d'exploitation, système très avantageux, lequel est basé sur le montant de travail exécuté, le trafic et le rendement.

A posta terhes, veszélyes, az egészségre káros, nagy anyagi felelősséggel járó és különleges szolgálatának elismeréséül a magyar potaszemélyzet — az egyéb állami alkalmazottakkal szemben — mindenkor megkülönböztetett elbánásban és külön díjazásban (mellékjárandóságokban) is részesült.

I.

Külön díjazás (mellékjárandóságok) a multban.

A postatisztviselők 1873-tól kétévenként léptek elő, amikor más állami ágazatokban a várakozási idő ennél jóval hosszabb volt. Az 1893:IV. t.-c. alapján az érettségi vizsgát tett postatisztviselőket az 1893—1911. években kezdő állásra nem a XI. fizetési osztályba, hanem a X. fizetési osztályba nevezték ki; ugyanaz a törvénycikk a

postaszolgák legkisebb fizetését más szolgálati ágakéval szemben 250 frt helyett 300 frt-ban állapította meg. Az 1911:XIV. t.-c. a postai alkalmazottaknak — az igazgatási, mérnöki és számvevőségi szakba tartozók kivételével — külön kedvezményes, az államvasúti alkalmazottakéval azonos fizetési rendszert biztosított. E kedvezménynek a posta igazgatási, mérnöki és számvevőségi státusába tartozó tisztviselőkre való kiterjesztését annak idején pénzügyi okokból későbbre halasztották ugyan, de addig is kárpótlásul ezek a postatisztviselők státusrendezésben részesültek. Az államvasúti rendszerű fizetést, mely az állami rendszerű fizetésnél átlag 13%-kal nagyobb, a postaszemélyzettől 1922-ben vették el. Az 1923. évi 6000/M. E. sz. kormányrendelet a kinevezett postai alkalmazottakat az 1923/24. költségvetési évben nyugdíjba be nem számítható postai pótlékban részesítette, amely pótlék 1924 június 30-ával szűnt meg.

A budapesti stabil szolgálatban alkalmazott kinevezett postaltisztteknek és szolgáltnak 1895 szeptember 1-től külön munkadíjátalányuk volt. Ebből a szempontból az igényjogosult altisztteket és szolgáltnak 3 díjcsoportha sorozták. Az 1. díjcsoportha tartoztak a levélirányítók, az ellenőrző altiszttek és szolgáltnak havi 20 K, a 2. díjcsoportha a helyi járatkísérők és hírlapszétosztók havi 16 K, a 3. díjcsoportha pedig a többi budapesti altiszttek és szolgáltnak havi 10 K külön munkadíjátalányal. A budapesti kézbesítők eleinte a befolyt expresszdíjából évenként egyszer 80—100 K kézbesítési pótlékot kaptak, de ehelyett 1915 május 1-től nekik is a fenti 3. díjcsoportha megállapított havi 10 K külön munkadíjátalányt folyósították. A külön munkadíjátalányok 1924-ben szűntek meg és ezért az érdekelt személyzetet részben az üzemi jutalék részét képező kiegészítő jutalékkal kárpótolták.

Azok a postai alkalmazottak, akik az év folyamán hasznavehetőségüknek kiváló tanújelét adták vagy pedig önhibájukon kívül szorult anyagi helyzetbe jutottak, 1887-től kezdve évenként egyszer *jutalomban* vagy *segélyben* részesültek. Tisztviselő legfeljebb 50 frt, míg a gyakornok, kezelő, altiszt vagy szolgáltnak legfeljebb 20 frt jutalomban vagy segélyben volt részesíthető. A postaszemélyzet jutalmazására és segélyezésére szánt összeg 1924 óta üzemi jutalék címén van előírányozva.

A kincstári hivataloknál önálló távíró gépszolgálatra beosztott postatisztviselők 1863 óta *távíró részilletéket* (1899-től részjutalékot) kaptak a vett és adott táviratokért. E részilleték összege, tekintet nélkül arra, hogy milyen géprendszeren folyt a munka, munkaegységenként 0.4 fillér volt. A munkaegységet nem a táviratok darabszáma, hanem szószáma után lehetett felszámítani és pedig minden megkezdett 10 szó 1 munkaegységnek számított. A távíró részilletéket havonta fizették ki, de 1894-től a munkajutalékból, 1907-től a részjutalékból levonták; 1924-ben pedig a távíró részilleték teljesen a jelenlegi üzemi jutalékrendszerbe olvadt be.

A távbeszélőszolgálat ellátásával egybekötött idegrontó tevékenységért és nagy felelősségért, továbbá azon gondoskodásért, hogy a távbeszélőüzem zavartalanul működjék és a vonalzavarok gyorsan elháríttassanak, végül a távbeszélő berendezések felügyeletéért és jó-

karbantartásáért a távbeszélővel egyesített kincstári postahivataloknál a hivatalvezetőt, helyettesét vagy a távbeszélő osztály vezetőjét és a vonaltelvígyázókat 1894-től kezdve *távbeszélő részjutalék* illetve meg. E jutalék összege a hálózat előtízetőinek a számához igazodott. A hivatalvezetőnek 1—150 előtízetőig előtízetőnként és évenként 2 frt, 151—300 előtízetőig 1 frt, 301—600 előtízetőig 50 kr, de legalább évi 200 frt. (Fiumében évi 400 frt) járt. A főnökhelyettesnek, illetőleg a távbeszélőosztály vezetőjének 151—300 előtízetőig előfizetőnként és évenként 1 frt, 301—600 előtízetőig 50 kr-ra volt igénye. A vonaltelvígyázó előfizetőnként és évenként 80 kr, de legalább évi 24 frt és legfeljebb évi 120 frt távbeszélő részjutalékot kapott. A működési pótlékok élvező hivatalvezetők távbeszélő részjutalékban nem részesültek.

A postatakarékpénztári kezelés külön díjazása fejében a postatisztviselők 1895-től kezdve *postatakarékpénztári jutalékot* kaptak, melyben az év folyamán postatakarékpénztári közvetítő szolgáltatást végző alkalmazottak a végzett munka arányában egységek szerint részesedtek. Minden egyes takarékbetétért, továbbá csekk be- és visszafizetésért 1 kr, minden egyes kiállított és az év végén még fennálló betétkönyvért 5 kr jutalék járt. A postatakarékpénztári jutalék 1899-ben a munkajutalékba és azzal a jelenlegi üzemi jutalékba olvadt.

A kincstári postahivatalokhoz postakezelési és távbeszélőkezelési szolgálatra beosztott segédtiszttek, postakezelők és napidíjasok, továbbá a tiszti munkaerőt pótló kinevezett altiszttek vagy szolgálak 1899 január 1-től *munkajutalékban* részesültek. A levélposta feladásnál, továbbításnál és leadásnál, valamint a távbeszélőnél havi 8 K, az értékvél felvételénél, továbbításnál és leadásnál havi 10 K, a postautalvány és postatakarékpénztári be- és kifizetésnél havi 12 K munkajutalék, a tiszti munkaerőt pótló altisztnek vagy szolgálak pedig havi 8 K munkajutalék járt.

Az irodai teendők végzésére beosztott segédtisztteknek és kezelőknek a) az igazgatóságnál, igazgatósági segédhivatalnál és pénztárnál havi 12 K, b) a budapesti távbeszélő igazgatóságnál, ennek hivatalainál és pénztáránál havi 10 K és c) a kincstári postahivatalok főnöki irodáiban havi 10 K munkajutalék járt.

Az igazgatóságoknál tisztán fogalmazási (előadói) teendőket végző főfelügyelők, felügyelők, főtiszttek, tiszttek és segédellenőrök 5 évi szolgálatig évi 200 K, 5—10 évi szolgálatig évi 300 K és 10 évet meghaladó szolgálat után évi 400 K *munka- és részjutalékot* kaptak. Az igazgatósági segédhivatalok főnökei évi 200 K (Budapesten évi 400 K) munka- és részjutalékot kaptak. A postavezérigazgatósághoz beosztott hasonló személyzet munka- és részjutaléka nagyobb összegben volt megállapítva.

A pénzkezeléssel, a szolgálat vezetésével és az ellenőrzéssel megbízott tisztviselők közül a) az országos postapénztárnál a főpénztáros évi 600 K, a pénztárosok, az országos pénztári ellenőr és a pénzolvasó főtisztviselők évi 400 K; b) az országos posta gazdasági hivatalnál a raktárszámadást vezető számvevőségi tisztviselő és a központi raktárak főnökei egyenként évi 400 K; c) az igazgatósági pénztáraknál a pénztárosok évi 400 K és a pénztári ellenőrök évi 300 K; d) a kincstári postahivatalok vezetői, helyettesei, továbbá a budapesti hivata-

lok osztályvezetői és csoportvezetői — a hivatal pénz- és egyéb forgalmához képest — évi 200—1000 K; e) a kincstári postahivatalok pénztárosai évi 300 K munka- és részjutalékot kaptak.

A vezető állásban levő vagy egyéb megbízatásban részesülő igazgatási és számvevőségi postatisztviselők, ama fokozott tevékenységért és nagyobb felelősségért, melyet rendes fizetésüknek emelkedése nélkül voltak kötelesek elvállalni, az 1894—1907. években évi 80—1000 frt-ig terjedő *működési pótlékot* kaptak. A postavezérigazgatóságnál előadói teendőket végző igazgatási és mérnöki tisztviselők pedig a fizetés (és személyi pótlék) 20%-át kapták *központi pótlék* gyanánt, mely 1920-ban az üzemi jutalékba olvadt.

A munkajutalék, a munka- és részjutalék és a működési pótlék nem személyhez, hanem munkahelyhez volt kötve és a nyugdíjba nem voltak beszámíthatók. E mellékjárandóságok, valamint a távíró részilleték és a távbeszélő részjutalék 1907-ben egységes *részjutalékká* alakultak át, amelyben — az elért megtakarítások alapján és annak eredményéhez képest — a kincstári szolgálatban álló minden egyes kinevezett postai alkalmazott és napidíjas részesült. E rendszer alapeszméje az volt, hogy minden postaalkalmazott olyan mértékben részesüljön jutalékban, amilyen mértékben kifejtett munkássága és takarékosága által hozzájárult ahhoz, hogy a posta személyi és üzleti kiadásaiban, az előirányzott kiadásokhoz képest, megtakarítás mutakozzék. A postaszemélyzet részjutalékát képezte: a) a szabványos üzleti költségek és a tényleg felmerült üzleti kiadások között mutatkozó különbözet 50%-a és b) a távíró és távbeszélő vonalak építési és fenntartási munkálatainál az „egységárkimutatás“-okban megállapított egységárakkal szemben elért megtakarítás 50%-a.

A szabványos költségek kiszámítása úgy történt, hogy a minisztertanács által időnként elfogadott önköltségi egységárat, vagyis az 1 munkaegységre eső kiadási hányadot beszorozták a számbaveendő feldolgozott munkaegységek (könnyvelt postai küldemények, távírók, távbeszélő előfizetők száma stb.) darabszámával. Az önköltségi egységár megállapítása mindazoknak az üzleti és forgalmi tényezőknek figyelembe vételével történt, amelyek a posta üzleti kiadásaira befolyást gyakoroltak. Az önköltségi egységár összege 1912-ben 21.6 fillér volt.

A részjutalék kiszámításánál figyelembe veendő üzleti kiadások főösszegét a részjutalékszabályzatban megjelölt költségvetési alrovatokon (személyi $\frac{1}{1}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{3}$ —1, $\frac{1}{3}$ —3, dologi $\frac{2}{2}$, $\frac{2}{4}$, $\frac{2}{5}$; üzemi $\frac{3}{2}$, $\frac{3}{3}$; $\frac{3}{5}$ —5 rovat, alrovat, illetve tételen) a tárgyévben tényleg felmerült kiadások együttes összege képezte. A távíró és távbeszélő vonalmunkálathoz az elért megtakarítást a tényleg kifizetett anyagárak és munkabérek, valamint a szabványos egységárak és építési költségek (munkabérek) között felmerült különbözetből állapították meg; ennek a megtakarításnak az 50%-a alkotta az építési osztályvezetők, vonalfelügyelők és egyéb műszaki segédszemélyzet részjutalékát.

A részjutalékot a zárszámadás elkészülte után évenként egyszer fizették ki. A postamesteri hivatalok és a postaügynökségek személyzete részjutalékot nem kapott.

A postaszemélyzet 1913-ban 2.393,336 K (= 2.786,269 P) részjutalékot kapott. Ennek felosztása a következő volt:

A postavezérigazgatóságokhoz beosztott igazgatási és mérnöki személyzet, mely a részjutalékon kívül 20%-os központi pótlékot is élvezett, átlagban a fizetés és személyi pótlék 12%-át kapta részjutalék címén. A kerületi igazgatóságok és műszaki felügyelőségek igazgatási és mérnöki személyzete, valamint a számvevőségi személyzet a fizetés és személyi pótlék 20%-ának megfelelő összegű részjutalékban részesült. A vezérigazgatósághoz, a kerületi igazgatóságokhoz és műszaki felügyelőségekhez beosztott kezelési és segéd személyzet, altisztok és szolgálak részjutaléka a fizetés 12—18%-a között változott.

A kezelési szolgálatban a hivatal fontosságához, szolgálati jellegéhez, évi forgalmához s a felmerült személyi, dologi és üzemi kiadásokhoz mérten minden egyes kincstári postahivatal részére külön munkakörégység állapított meg. A munkakörégységek értéke 70—110 K (= 81.20—127.60 P) között váltakozott. Az egyes munkahelyek dotálása a munkakör fontosságához és a felelősséghez képest a munkakörégységek meghatározott többszörösében jutott kifejezésre.

A hivatalvezető 8—12 (kivételesen 14), a helyettes 6—10, osztályvezető 6—8 (kivételesen 9—10), pénztáros és ellenzáros 5—7, utalvány (takaréka) kezelő 4, rovatoló és fontosabb felvételhez beosztott tisztviselő 3, ajánlásfelvevő, távbeszélőkezelő stb. 2, altsízt és szolgál 1—1.5 munkakörégység részjutalékot kapott, melyben az egyesek a munkakör és a munkában töltött napok alapján részesültek.

A világháborút követő forradalmak után az ország gazdasági életének helyreállítása szempontjából elsőrendű fontossággal bírt a jó, pontos, megbízható postaszolgálat visszaállítása, az államháztartás szempontjából pedig a m. kir. posta gazdaságos üzemvitelének biztosítása. Ennek lehetővé tétele érdekében azonban többféle nehézséggel kellett megküzdeni. A szolgálat lebonyolításához szükséges berendezések, melyek a háború hosszú tartama alatt sem voltak már rendszeresen felújíthatók, részben elhasználódtak, részben azokat a megszálló csapatok elvitték, a postaszemélyzet pedig a háború alatt megkívánt intenzívebb szolgálat folytán kimerült, anyagi gondokkal küzdött s így a törvényes állapot helyreálltával lelkileg, fizikailag és vagyoniilag leromlott személyzettel kellett a szolgálatot felvenni és foytatni hihetetlenül nehéz körülmények között.

Ilyen állapotban levő személyzet rendes, megbízható és pontos szolgálatra kizárólag szigorral nem volt szorítható. Ez csak az esetben vezethetett eredményre, ha a nem dolgozó hanyagsága elleni szigor párosul a dolgozók szorgalmának elismerésével. Erre az elismerésre azonban az 1907-ben rendszeresített részjutalék már hatályosnak nem bizonyult. Részjutalék nem kifejezetten a munkateljesítmény, hanem a munkakör fontossága és a munkában töltött napok után járt. Serkentő hatása hiányos volt, mert ugyanabban a munkakörben és ugyanannyi napi szolgálat után az alkalmazottnak minimális munkateljesítmény esetén is annyi részjutalék járt, mint maximális munkateljesítmény esetén. Ezért a részjutalékrendszer az egyesek által

végzett munka minőségét jobbra nem tette, mennyiségét nem növelte és a megtakarítások terén hozzáfűzött várakozásnak nem felelt meg. Hibája volt e rendszernek még az is, hogy a részjutalék kiszámításánál sem a végzett munka számbavétele, sem annak értékelése nem volt megfelelő, ami ettől a rendszertől a reális alapot elvonta.

Az említett közgazdasági és pénzügyi okok parancsoló szükségé tették a m. kir. postánál egy olyan jutalékrendszer kiépítését, mely kapcsolatot létesítve a szolgálat jó lebonyolítása és a személyzet anyagi érdekei között, a személyzet munkateljesítményét minőségileg és mennyiségileg növelje és a *m. kir. posta lehető leggazdaságosabb üzemvitelét, pénzügyi eredményének fokozását intézményesen biztosítsa.*

Minthogy az előző részjutalékkal ezt a célt elérni nem lehetett, a minisztertanácstól kapott felhatalmazás alapján a posta kénytelen volt 1920-ban a részjutalékrendszert elejteni és az üzemi jutalékrendszerre áttérni.

Az üzemi jutalékrendszer első alakulásában 3 részre volt felosztva: a) üzemi jutalékelőlegre, b) üzemi jutalékelőleget helyettesítő átalányokra és c) kiegészítő üzemi jutaléokra.

A posta igazgatási, mérnöki és számvevőségi személyzete, továbbá a kincstári hivataloknál a vezetők, helyettesek, osztályvezetők és gazdák üzemi jutalékelőleg helyett a munkakörök fontosságához mért és havonként esedékes átalányt kaptak, amely átalányban az érdekeltek részéről hivatalos időn túl a nappali órákban végzett rendkívüli munka díjazása is bennfoglaltatott. A többi kinevezett postai alkalmazott, a napidíjasok, havi- és napibéresek, órabéresek és törzskönyvezett távirómunkások a *munkakör és a munkában töltött minden munkaóra után* havonta üzemi jutalékelőlegben részesültek. Ezenkívül az igényjogosult személyzet a tárgyév zárszámadási eredményéhez képest évenként egyszer kiegészítő üzemi jutaléket is kapott, ha a kimutatott tényleges üzleti felesleg nagysága az évközben már kifizetett üzemi jutalékelőlegek és átalányok összegét tekintve, ezt a kiegészítést indokoltá tette. Az egyeseknek kifizethető kiegészítés az évközben kapott üzemi jutalékelőleg vagy átalány 50%-át nem haladhatta meg. Továbbra is folyósították azonban a táviró részilletéket, a budapesti altisztek és szolgák külön munkadíját és az éjjel teljesített munka után az átalányosoknak járó rendkívüli munkadíjat és éjjeli pénzt.

Az üzemi jutalékrendszer ezen első alakjának hátránya volt, hogy a jutalék a munkakörök és a munkában eltöltött idő, nem pedig a munkateljesítmény után lett megállapítva és olyan kis összegben, hogy főleg az üzemi jutalékelőleget élvezőkre nem gyakorolt elegendő serkentő hatást, de a minősített, a produktívabb munkát sem díjazta számbavehetően jobban, mint a minimális munkateljesítményt. Ehhez járult még az a körülmény is, hogy a posta forgalma időközben növekedett, míg a szanálás folytán a személyzet létszáma csökkent, tehát a megmaradt személyzet munkateljesítményének jóval nagyobb mérvű fokozása vált szükségessé.

II.

A különdíjazás (üzemi jutalék) a jelenben.

Az 1924:VI. t.-c. alapján kiadott 5000/1924—M. E. számú rendelet értelmében a postai üzemi jutalékszabályzatot kereskedelemügyi miniszter úr, a pénzügyminiszter úrral egyetértve, a fenti célnak megfelelően módosította. A módosításnál az szolgálta irányelvül, hogy az üzemi jutalék — az időre való tekintet nélkül — *a tényleg végzett munka alapján* állapíttassék meg, hogy ezáltal úgy a munka mennyiségére, mint a munka minőségére az addiginál jóval serkentőbb hatása legyen. Ezért a szabályzat azokat a teendőket, melyek munkaegységben kifejezhetők, munkaegység alapján, az egyéb teendőket pedig különböző jutalékokkal, állandó részesedési egységekkel díjazza, ami azonban egyszerűség szempontjából szintén a havi forgalom változataihoz igazodik.

Ez a postai üzemi jutalékszabályzat némi kiegészítéssel jelenleg is érvényben van. A jutalék összege *kizárólag a munkaeredményhez* igazodik s független a munkát elvégző személyek számától és a munkában töltött időtől. Az üzemi jutalék tisztán munkatantième természetével bíró járulék, melynek fizetés jellege egyáltalában nincsen. Üzemi jutalékban az egész kincstári postaszemélyzet, a postamesteri hivatalok és a postaügynökségek személyzete, ezenkívül a törzskönyvezett távirómunkások és az órabéresek is, tehát postai munkát végző minden tényleges alkalmazott részesül. *Lényege* a munkaeredményhez igazodó összeg, mely egyenként, havonként és hivatalonként változik, aszerint, amint az egyesek által tényleg végzett munka minősége és mennyisége módosul. Ugyanabban a munkakörben nagyobb munkateljesítmény esetén a jutalék jóval nagyobb, mint minimális munkateljesítmény esetén. *Célja* a személyzet munkateljesítményének fokozása oly módon, hogy a végzett munka után és annak arányában járó jutalékkal minden egyes alkalmazott *egyéni érdekévé tegye* a minél több és jobb munkát, miáltal nyer az alkalmazott, de nyer a m. kir. posta is, mert a személyzeti, dologi és üzemi kiadások terén lényeges megtakarításokat ér el.

E cél elérése végett s a szolgálat ágazatainak, természetének és az üzem szellemének megfelelően üzemi jutalék a postaszemélyzetnek is különböző címeken jár.

Az üzemi jutalék gerince a *munkajutalék*, melynek megállapításánál kizárólag az elért munkeredmény szolgál alapul. A munkaeredmény megállapítása céljából a posta a különböző munkákat a rájuk fordított idő és a munka minősége, valamint az anyagi felelősség figyelembevételével, az e célra rendszeresített munkaegységkimutatások alapján munkaegységekkel értékeli, méri. A különböző teendők után járó munkaegységeket, vagyis az egyes kezelési teendőknek munkaegység szempontjából való értékelését, a személyzet érdekképviselőtének megkérdezése és meghallgatása nélkül a postavezérigazgatóság állapítja meg, de a szakközégek véleménye alapján. A megállapításnál általában egy ajánlott levél kezelésével járó munkának valamennyi fázisa szolgál alapul és az egyéb teendőket ehhez arányosították. Kezelési egyszerűsítések stb. folytán természetesen időközönként módosul a munkát kifejező egység is.

Minden munkaegység után munkajutalék jár. A munkajutalék címén kifizethető évi összeg megállapításánál kezdetben a posta, táviró és távbeszélőforgalomból eredő bruttó bevételek 4%-a szolgáltat alapul, de csak addig, amíg a magyar pénz nem volt állandó és emiatt folytonos tarifaemelés volt szükséges. A megállapításnál nem az összegbevétel, hanem csupán a forgalomból eredő díjak stb. címén elért bevétel után számított a 4%, de az irányadó elv az volt, hogy az üzemi jutalék olyan összeg legyen, amely a személyzet előtt már bizonyos értéket képvisel, vagyis amely mellett a nagyobb munkateljesítmény valóban egyéni érdek.

Pénzünk értékének állandósulása folytán 1926 július 1. óta az 1 munkaegység után járó munkajutalék összege 1 fillér. Ezt az 1 munkaegység után járó 1 fillér munkajutalékot munkajutalékegységnek hívják. Ide vonatkozólag meg kell jegyezni, hogy a posta az állami szolgálatból mindig több és több olyan munkát vett át, amelyekért megfelelő ellenszolgáltatást nem kap s így a munkaegységek jelentékenyen szaporodtak, anélkül, hogy ennek arányában a bevételek is emelkedtek volna; továbbá a tarifátételek a változó viszonyokhoz képest gyakran módosulnak és kerülni kellett még a látszatát is annak, hogy egyes tarifátételek azért állapították meg magasabb összegben, illetőleg tartatnak fenn, hogy a személyzet üzemi jutalék címén nagyobb összeget kapjon; végül az üzemi jutalék lényegével ellenkeznek, hogy a többmunka után járó külön díjazás akkor, amikor a magyar pénz értéke nem csökken, az eddiginél kisebb legyen. Ezért az 1 filléres összegnek, ha nem is az emelése, de legalább változatlanul maradása különösképpen indokolt, ha az üzemi jutalék célját kockáztatni nem akarjuk.

A munkajutalékegységből az egész személyzet, tehát az igazgatási, belső és a külső végrehajtó szolgálatot teljesítő műszaki, számvéveségi, központi hivatali és az összes kezelési személyzet, törzskönyvezett távirómunkások, órabéresek, összesen mintegy 22—23,000 ember, arányosan részesednek. A részesedés mérvét és kiszámításának módjait helyszűke miatt nincs módunkban itt részletesen ismertetni. Csak rámutatunk arra, hogy a mai üzemi jutalék arányos elosztására — a szociális szempontok legteljesebb figyelembe vételével — már az évek során fokozatosan minden lehető megtörtént. Így legutóbb is a nyomor enyhítése céljából, természetesen csak kivételesen és csak a mostani téli hónapok idejére, 1931 szeptember 1. óta az igazgatási és ellenőrzési szolgálatban a magasabbrangú alkalmazottak üzemi jutalékának átlagosan 24.6%-át, valamint a kifizetett munka- és kiegészítő jutalék után a szabályzat szerint járó üzemi jutalék 50%-át a IX. fizetési osztálytól lefelé a nehéz anyagi helyzetben levő, főleg többgyermekes postatisztviselők és altisztek rendkívüli segélyezésére fordítják. Eme szociális gondoskodás révén ugyan az igazgatási személyzet érzékeny veszteséget szenvedett, kétségtelen azonban, hogy a nehezebb helyzetben levőkre ez igen nagy jótéteményt jelent.

Az üzemi jutalék arányos és igazságos elosztása a szociális gondoskodáson túl is ma már annyira kialakult és megvalósult, hogy a jónak bizonyult rendszer megbolygatása és e jutalék által elérni

kívánt és el is ért cél veszélyeztetése nélkül lényegesebb eltolódásokat az elosztásnál eszközölni immár lehetetlen. A végzett munka minőségét és eredményességét ugyanis az elosztásnál szem elől téveszteni súlyosan elhibázott dolog lenne. A kincstári hivatalok személyzetének a tárgyhónapra járó munkajutalék összegét minden egyes hivatali havonként maga állapítja meg. A megállapítás helyességét az igazgatóság és a számvevőség utólag érdemileg és számszerűen ellenőrzi. Az így megállapított munkajutalékösszegekből a kezelő személyzet kezdetben akként részesedett, hogy minden egyes hivatal havonta pontosan megállapította az egyesek által a hó tolyamán feldolgozott munkaegységek számát, azt megszorozta a munkajutalékegységnek a hivatalra eső részével és a szorzat adta az illető alkalmazott által kiérdemelt munkajutalékot.

Az egyénenkénti kiszámításnak ez a módja rendkívül nagy munkával járt, de az eredményből csakhamar megállapítható volt a munkaegységeknek az a száma, amelyet ugyanabban a munkakörben a legjobb és a leggyengébb munkaerő havonként feldolgozni képes. Ezzel adva volt a lehetőség arra, hogy a szerzett tapasztalatok alapján az egyes munkakörökben feldolgozható legtöbb és feldolgozandó legkevesebb munkaegység részesedési egységben fejeztessék ki s a munkakörönként megállapított részesedési egységhatárok keretén belül a hivatalvezető a jobb és több munkát megfelelő részesedési egységgel honorálja.

Ezzel az egyénenkénti kiszámítás korábbi módja, mely a hivatalokra aránytalanul nagy munkát rótt, feleslegessé vált. Ugyanabban a munkakörben ma sem kap senki több vagy kevesebb munkajutalékot, mint amennyit azonos munkateljesítmény után a kiszámítás korábbi módja mellett kapott.

A kincstári hivataloknál a hivatalvezető által az egyeseknek engedélyezhető részesedési egységeket a csatolt I. sz. táblázat tünteti fel. E táblázatban a részesedési egység munkakörönként állandó vagy pedig legkisebb és legnagyobb számban van megállapítva, amely egységhatárok keretén belül a hivatalvezető a munkaeredményhez képest ad az egyeseknek részesedési egységet. A szétosztás arányosságának biztosítása végett minden egyes hivatal a tárgyhavi tényleges munkaerők számát munkakörönként megszorozza az állandó részesedési egységgel, illetőleg a részesedési egységhatárok középarányosával, s a szorzatokat összeadja; az így kapott végösszegeknél több vagy kevesebb részesedési egység nem osztható ki a személyzetnek, továbbá a tisztviselőknak járó egységeket a tisztviselők, az altiszteknek járó egységeket pedig az altisztek részére kell kiosztani.

A postamesteri hivatalok (és postaügynökségek) munkajutalékát a postavezérigazgatóság évi összegben állapítja meg és havonként előzetes részletekben folyósítja. A postamesteri hivatalok (és postaügynökségek) személyzetének járó üzemi jutalékot havonként a postamester (postaügynök) köteles a végzett munka arányában szétosztani és a kifizetett munkajutalék átvételét az igazgatóságához minden hó 1-én felterjesztendő munkaegységkimutatás megfelelő részén elismertetni. E szétosztás arányosságát az igazgatóság és a rovincsoló tisztviselők ellenőrzik.

I. Táblázat

a kincstári postahivatalok személyzetének engedélyezhető üzemi jutalék részesedési egységekről.

A munkakör megnevezése	Ha a hivatal navi munkabérségeinek száma								Jegyzet	
	50 000-nél nem több		50 000-t meghaladja de nem több 100.000-nél		100 000-t meghaladja de nem több 200 000-nél		200 000-t meghaladja			
	Az engedélyezhető részesedési egység									
	legalább	legfeljebb	legalább	legfeljebb	legalább	legfeljebb	legalább	legfeljebb		
<i>I. Tisztviselői munkakörök.</i>										
1. Hivatalvezető	8		8,5		9		10		Azok, akik akár tanulás céljából, akár kisegítésként, vagy más okból nem önállóan, hanem osztálykezelő felügyelete mellett tevékenykednek a munkaadóval megállapított részesedési egységnek megfelelően, vagy más csoportosítás alapján, azok munkakör szerinti részesedési egység jár, amely magasabb részesedési egységgel van felvéve.	
2. Hivatalvezetőhelyettes	6		6,5		7		8			
3. II. Hivatalvezetőhelyettes, főpénztáros, osztályvezető, osztályvezetőhelyettes, csoportvezető, előadó.	4	5,5	4	5,5	4	6	4	7		
4. Postatakarékpénztári és postatalvány be- és kifizetés	3,5	5	3,5	5	3,5	5	3,5	5		
5. Egyesített rovatolás stabilhivataloknál és mozgópostáknál, leadás, leszámolás a kézbesítővel, értékvétel, táviró és távbeszélő vonalvizsgálat, Hughes, Siemens, rádiógépkezelés, helyközi távbeszélő gépkezelés, távbeszélő díjszámadás	3	4,5	3	4,5	3	4,5	3	4,5		
6. Csomagfelvétel, pénztári kisegítés, ajánlás-rovatolás, levélirányítás, táviratirányítás, leadás, interurbán bejelentő, kopogó-távírógépkezelés, helyi távbeszélőkezelés	2,5	4	2,5	4	2,5	4	2,5	4		
7. Ajánlás, távirat- és távbeszélőfelvétel, Morsegépkezelés, irodai segéderő	2	3	2	3	2	3	2	3		
<i>II. Altisztai munkakörök:</i>										
1. Ellenőrző, kalauzpostakezelő, levélirányító, gépkocsivezető, irányító csomagrakoló	1,5	2,5	1,5	2,5	1,5	2,5	1,5	2,5		
2. Csomagmérlegelő, raktárkezelő, levél-, pénz- és csomagkézbesítő, járatkísérő, gépész, nem irányító csomagrakoló	1	2	1	2	1	2	1	2		
3. Belsőszolgálatos, levél stb. gyűjtő, táviratkézbesítő, mellékkocsikísérő, fűtő	0,8	1,5	0,8	1,5	0,8	1,5	0,8	1,5		
4. Takarítás, házmester, éjjeli őr	0,5	1	0,5	1	0,5	1	0,5	1		

II. Táblázat

a m. kir. posta igazgatási szerveinél, számvevőségénél, a központi hivataloknál és a külső műszaki szerveknél engedélyezhető üzemi jutalék részesedési egységekről.

A munkakör neve	Engedélyezhető részesedési egység												Jegyzet
	vezér- igazgató- ságnál		vezérig. segédhi- vatalnál		igazgató- ságnál		szám- vevőség- nél		központi hivata- loknál		külső mű- szaki szem.-nél		
	leg- alább	leg- feljebb	leg- alább	leg- feljebb	leg- alább	leg- feljebb	leg- alább	leg- feljebb	leg- alább	leg- feljebb	leg- alább	leg- feljebb	
<i>I. Tisztviselők:</i>													
Vezető	20		8		14.5		14		12.5		—		
Vezetőhelyettes (és igazgatóságnál a műszaki ü.-o.-vezető)	—		6.25		12		11		10.5		—		
Főosztályvezető	15.2		—		—		—		—		—		
(Ügy) osztályvezető	14.5		5.25		11		8		—		—		
(Ügy) osztályvezetőhe- lyettes, központi biz- tos	11		—		8		—		—		—		
Kerületi biztos, főiskol- lás előadó és főisk. építési oszt.-vez.	5	8	—	—	4	7	—	—	4	7	—	—	
Egyéb előadó és épít- ési osztályvezető	—	—	—	—	4	6	2.5	7	—	—	—	—	
Gépíró	2	3.5	2	3.5	2	3.5	2	3.5	2	3.5	—	—	
Egyéb tisztviselő, se- géderő	2.5	4.3	2	4.3	2.2	3.8	2.2	3.8	2.5	6	2	4	
<i>II. Altiszti munkaerők:</i>													
Altiszt	1.2	2	1.2	2	1	2	1.2	2	1	2	1	2	* 2.5
Órabéres, takarítás	0.5	1	0.5	1	0.5	1	0.5	1	0.5	1	0.5	1	** 1.5 0.5 2.5

*vonalmester

** ob. műszer.
és ra zoló
*** ob. mér-
nök

Az egyéb személyzet munkajutalékát a tárgyhavi forgalom alapján és az átlagreszesedési egységek figyelembevételével állapítják meg és ebben az összegben az érdekelt alkalmazottak a csatolt II. sz. táblázatban megjelölt egységekkel részesednek.

A postán, főleg a kezelési szolgálatban, a munkaköröket az alkalmazottak rangja szerint elhatárolni nem lehet. A nagyobb szak-képzettséggel és gyakorlati tudással rendelkező alkalmazottakat sok-szor már előrehaladott koruk miatt is nemcsak forgalomtorlódás, be-

tegség, szabadságolás stb. esetén, hanem még rendes körülmények között is be kell osztani kisebb szaktudást igénylő vagy kevésbé terhes és ezért kisebb részesedéssel dotált munkahelyre is. Minthogy pedig a munkateljesítmény alapul vétele mellett ugyanezért a munkáért rangra való tekintet nélkül egyforma összegű munkajutalék jár, az említett alkalmazottakat a szolgálat zavartalan menetének és az üzemi jutalék serkentő hatásának biztosítása végett más módon kell kárpótolni. Ezért vált szükségessé a hivatali álláshoz símuló *kiegészítő jutalék* létesítése, mely csak a kinevezett kincstári alkalmazottnak jár.

A kiegészítő jutalék összege: az alkalmazott munkajutalékának és értékcsikkárúsítási jutalékának a IV--VI. fizetési osztályban a 30%-a, a VII. fizetési osztályban 25%-a, a VIII. fizetési osztályban 20%-a, a IX. fizetési osztályban 15%-a, a X. és XI. fizetési osztályban 10%-a, az I. oszt. szakaltiszteknél 30%-a, a II. oszt. szakaltiszteknél 25%-a, az I. oszt. altiszteknél 20%-a és a II. oszt. altiszteknél 10%-a.

A kiegészítő jutalék — bár a hivatali álláshoz símul — nem a fizetéshez, hanem a végzett munka arányában kiérdemelt munkajutalék és értékcsikkárúsítási jutalék együttes összegéhez igazodik s az ugyanazon állású alkalmazottnál is havonként, egyéneenként és hivatalonként változik. Ha csökken a forgalom és annak keretén belül az alkalmazott által elvégezhető munka, akkor ugyanilyen arányban csökken a kiérdemelt munkajutalék és ennek százalékos kiegészítése is.

A kifizetett munka- és kiegészítő jutalék 5%-át, valamint a bármely okból ki nem fizetett *üzemi jutalékmaradványt* évenként szabályszerint június hónapban kell kiosztani (a valóságban december és június hónapokban) és ebben csak olyan kincstári postai alkalmazottak részesülhetnek, akik a végrehajtó szolgálatban az átlagot jóval meghaladó kiváló munkaeredményt értek el és munkájuk minőség tekintetében is kiváló volt; továbbá az igazgatási és ellenőrzési teendőket végző alkalmazottak a hivatalos időn túl végzett rendkívüli munkák végzéséért vagy kiváló munkateljesítményükért. Utóbbiak ugyanis az üzemi jutalék behozatala óta rendkívüli szolgálat esetén rendkívüli óradíjakban nem részesülnek, ami a költségvetés 3-ik rovatán jelentékeny megtakarítást jelent.

A szolgálatban használt francia, angol és német nyelvismeretek megszerzése és a továbbképzés előmozdítása céljából a kincstári kinevezett alkalmazottak *nyelvpótlékot* kapnak, melynek összege jelenleg a munkaeredményhez igazodik (a kiérdemelt munkajutalék 10%-a idegen nyelvenként), de ezt célszerűbb lenne nemcsak a munkaeredményhez, hanem a nyelvtudás fokához is szabni.

A végrehajtó kezelési szolgálatban a kezelő személyzet üzemi jutaléka még az alábbiakkal egészítettetik ki:

A postahivatal által a felek részére eladott vagy a kezelésnél a díjak lerovására felhasznált postai és pénzügyi bélyegek és egyéb értékcikkek után, a becserélt roncsolt értékcikkek után, az államadósági kötvények beváltott szelvényei után *értékcikkárúsítási jutalék jár*. A feleknek közvetlen eladott postai bélyegek és értékcikkek értéke után úgy a kincstári, mint a postamesteri személyzet ¼%-os jutalékot kap, míg a pénzügyi bélyegek és értékcikkek után a postamesteri hi-

vatalok 0.4%-ot, a kincstári hivatalok pedig csak $\frac{1}{4}$ %-öt kapnak. A különbség oka az, hogy a postamester helyiséget és személyzetet ad és eme költségek fedezésére szolgál a 0.15% többlet. A postai bélyegeknél a többjutalék megadása nem volna indokolt, mert az eladott postabélyeg a postai forgalomban használtatván fel, a forgalom után a postamester fenntartási költségdíjat és munkajutalékot kap, a pénzügyi bélyeg azonban nincs kihatással a postaforgalomra. A postaszemélyzetnek járó értékcsikkárúsítási jutalék kiszámításának és kifizetésének egyszerűsítése céljából a kincstári hivatalok e jutalékot a hó végén egyszerre fizetik ki s a havi összegből $\frac{1}{3}$ részt az elárusító személyzet kap, a fennmaradó $\frac{2}{5}$ részt pedig a hivatal részére járó munkajutalékkal együtt részesedési egységek szerint osztják szét a hivatal egész személyzete között.

A hiányosan bérmentesített kézbesítendő küldemények után portójeggyel lerótt díj 5%-a jár a postaszemélyzetnek *portójutalék* címén. A külföldről érkező és Magyarországon kézbesítendő levélpostai küldemények portójának kirovására a beléptető stabil kincstári levélkicsérélő hivatalok a kirótt portó 2%-át kapják *portójutalék* címén. Ezek révén érjük el azt, hogy a személyzet a nehéz kezelés közben is állandóan gondosan figyeli a küldeményeknek postai bélyegekkel való szabályszerű és pontos díjazását és így biztosítja a posta által nap-nap után millió számra kezelt levelezés után járó díjak bevételét, anélkül, hogy ez a figyelés a levelezésnek késedelmét vonná maga után.

A téves díjazások, díjlerovások, és egyéb díjhiányok után, amelyeket nem az ellenőrzésre elsősorban hivatott felvevő hivatal, hanem a felülvizsgáló állapít meg, *hiánylati jutalék* címén a hiányzó összeg 20%-a jár. Ez a munka főleg a könyvelt küldemények és az okmányokban előjegyzett díjak biztosítására terjed ki. Ezt a jutalékot a tévesen díjazott alkalmazott postabélyegben leróni tartozik, tehát a hiánylati jutalék címén kifizetett összeg teljes egészében megtérül.

Az üzemi jutalékrendszer az eddigi tapasztalatok szerint úgy a személyzetre, mint a szolgálat ellátására a legkedvezőbb hatást gyakorolja.

A postaszemélyzet 1922-ben a vasutas fizetési rendszert elveszítvén, munkakedvét csak az üzemi jutalékrendszer segítségével lehetett fenntartani, sőt fokozni, annyival inkább, mert a képviselőház által pár év előtt már határozati javaslatként elfogadott külön postáspótlékot sem kaphatta meg mindmáig a posta személyzete.

A személyzet az üzemi jutalékot úgy tekinti, mint a végzett többmunkája után kiérdemelt összeget s munkáját jól, pontosan és megbízhatóan végzi el abban a tudatban, hogy a többmunkával kapcsolatban üzemi jutaléka is emelkedik. A végzett munka alapján járó üzemi jutalék a személyzet minden egyes tagját annak megismerésére vezette, hogy minden legkisebb munkaegység érték, amelynek sokszorosából tevődik össze nemcsak a m. kir. posta jövedelme, hanem a kiérdemelt üzemi jutalék összege is. Ennek következtében a személyzet minden egyes tagja töle telhetően igyekszik a hivatal forgalmát és ezzel a saját üzemi jutalékát is növelni. Iparkódnak szolgál

lataikat a közönségnek felajánlani, minek következtében a közönséget olyan szolgálatok igénybevételére is megnyerik, amelyeket eddig a közönségnek nem volt szándékában igénybe venni. (Pl. az érték-cikkárúsító tisztviselő iparkodik a bélyegvásárlót úgy kielégíteni, hogy az ne menjen a vizontelárúsítóhoz; iparkodik a személyzet a sürgős levélpostai küldeményeket, a távbeszélő üzenetek közvetítését, az ébresztést, tudakozódást stb. népszerűsíteni.) Az üzemi jutaléknak a személyzetre gyakorolt eme hatása mutatkozik abban is, hogy a személyzet és a közönség közötti surlódás a minimumra csökkent.

Az üzemi jutalék teljesen megszüntette az egyes terheesebb kezelési osztályok teendőinek végzésével szemben egyesek részéről a multban tapasztalt húzódozást, illetőleg a munkától való tartózkodást s növelte a személyzet kötelességérzetét és fokozta munkaeredményét. Iparkodik a személyzet az esetleges hiányos szakképzettségét, szakismereteit kiegészíteni, hogy így a nehezebb, de nagyobb üzemi jutalékot biztosító munkakör ellátására is alkalmas legyen. Tudatában van a személyzet annak, hogy minél kiválóbb és szakképzettebb, annál minősítettebb munkakörben foglalkoztatható. De kitartásra, munkaerejének megfeszítésére is ösztönzi az üzemi jutalék a személyzetet. Betegség címén a távolmaradások a minimumra csökkentek, mert a betegség idejére üzemi jutalék nem jár. Az évi rendes szabadság idejére a kinevezett személyzet megkapja ugyan az üzemi jutalékát, ha a szabadságon levő helyett a többiek a munkát pótlás nélkül elvégzik, de éppen ezért a szabadságolás idejére a hivatalok pótlást már nem kérnek, mert különben a rendes szabadságon levő alkalmazott üzemi jutalékot nem kapna. Sőt egyesek még a rendes szabadságot sem veszik igénybe, hogy a buzgó szolgálat elismeréseként decemberben vagy júniusban kifizetésre kerülő üzemi jutalékmaradványban való részesítésüket így kiérdemeljék. A hivatalvezető által kivételesen és évente legfeljebb háromszor engedélyezhető 3—3 napos szabadságot, melyre üzemi jutalék szintén nem jár, a személyzet most már csak feltétlen szükségesség esetén és az eddiginél jóval ritkábban veszi igénybe. Ezek következtében most kedvezőbbek a létszámviszonyok, a személyzetnek sokkal nagyobb százaléka élvezheti rendes évi szabadságát és a szabadságolások rövidebb idő alatt bonyolíthatók le. Torlódás esetén mindenki erejét megfeszítve igyekszik a munkát idejébe elvégezni, hogy kiségitőre ne legyen szükség, mert az munkát és ezzel jutalékot vesz el tőle. Az alkalmazottak minden egyes hivatalnál maguk kívánják, hogy a hivatalnál csak a feltétlenül szükséges számú munkaerő alkalmaztassék, mert a többi munkaerő munkát és azzal üzemi jutalékot vesz el tőlük. Az üzemi jutalék hatása alatt a személyzet abban az esetben, ha a forgalom emelkedik, nem kíván mindjárt személyzetszaporítást, mert tudja, hogy akkor üzemi jutaléknak megfelelő emelkedésére nem számíthat. Az üzemi jutalék fegyelmezés szempontjából is jelentős eszköznek bizonyult. A hanyag és munkáját felületesen végző alkalmazottat az üzemi jutaléknak bizonyos mérvű megvonásával vagy kisebb részesedés megállapításával a hivatalvezető gondosabb és lelkiismeretesebb munka végzésére ösztönözheti.

Az üzemi jutalék azonban nemcsak a személyzet munkateljesítményét fokozza és a szolgálat pontosabb ellátását biztosítja, hanem — ami a mostani időkben különösen fontos — a posta pénzügyi eredményét is lényegesen befolyásolja, helyesebben biztosítja, amit tudomásunk szerint a pénzügyminisztérium is kéllőleg méltányol.

Az üzemi jutalék címén tényleg kifizetett összeg a költségvetésben engedélyezett összeget nem haladhatja meg, sőt annak keretén belül is csak a tényleg feldogozott forgalomhoz igazodhat. Ha tehát a tényleges forgalom az előirányozottnál kisebb, akkor ugyanilyen arányban csökken a kifizethető üzemi jutalék összege is.

Az 1930/31. költségvetési évben 429.926.494 munkaegységet kitévő forgalom alapján 5.473.157 P volt a kifizetett üzemi jutalék. A forgalomnak főleg a gazdasági válság okozta csökkenése miatt az 1931/32. költségvetési évben az előirányzott 6.022.000 P helyett előreláthatóan csak 4.500.000 P üzemi jutalék kerül majd kifizetésre.

Ezzel szemben az üzemi jutalékkal a m. kir. posta az alábbi megtakarításokat érte el:

1. A posta forgalma az 1924/25. költségvetési évben 287.379.400, 1930/31-ben pedig 429.926.494 munkaegység volt. A forgalom tehát 1924 óta 49,6%-kal emelkedett, míg a kincstári személyzet tényleges létszáma az 1921. évi 18.399 főről 1924/25-ben 15.773 és az 1930/31. évben 13.505 főre apadt.

A személyzeti kiadás:

1924/25. évben	31.442.000 P-vel	49,8%-a
1930/31. „	41.443.000 „	„	„
már csak	41,5%-a

volt az összkiadásoknak.

2. A postánál a vezetők és az egyéb megbizatással működő tisztviselők működési pótlékot, a postavezérigazgatósági tisztviselők központi pótlékot, továbbá az igazgatási és ellenőrzési teendők végző alkalmazottak a hivatalos órán túl végzett munkáért rendkívüli munkadíjat és éjjeli pénzt nem kapnak. De a már említett okok miatt a külső végrehajtó szolgálatban is lényegesen csökkent utóbbi címen a kiadás.

3. A kincstári személyzet üzemi jutalékának 4%-át, a postamesteri hivatalok személyzete pedig üzemi jutalékának 10%-át segélyezésre és postás jóléti intézmények létesítésére, illetőleg fenntartására ajánlotta fel. A felajánlott összeg az 1930/31. költségvetési évben 240.379 P volt. Ezért a posta költségvetésében segélyezésre csak évi 20.000 P-t (1913-ban 200.000 K-t) irányzott elő, kereken 23.000 tényleges alkalmazott és 8500 nyugdíjas segélyezésére. Az üzemi jutalék révén való illetén segélyezés nélkül a 20.000 pengőnek többszörösét kellene a költségvetésébe felvenni.

4. Az ¼%-os értékckárúsítási jutalékkal a posta a magánárúsítóknak járó nagyobb jutalék különbözetét takarítja meg.

5. A hiányosan bérmentesített levélpostai küldemények után a kézbesítő hivataloknak járó 5%-os portójutalék címén 1930/31-ben a posta 28.830 P-t fizetett ki, mellyel szemben beszedett portó címén 576.600 P bevételi többletet ért el.

6. A beléptető stabil kincstári levélkicserélő hivataloknak járó 2%-os portójutalék címén 1930/31-ben a posta 1561 P-t fizetett ki, mellyel szemben 76,489 P több bevételt ért el.

7. A teljes egészében megtérülő 20%-os hiánylati jutalék behozatala óta a postánál a téves díjazások a minimumra csökkentek és ezen a címen a posta károsodása csaknem teljesen megszűnt.

Már a felsoroltakból is nyilvánvaló, hogy az üzemi jutalékre fordított összeg csak csekély része annak, amit a posta személyzeti és egyéb kiadások címén megtakarít. Ennek a kedvező pénzügyi eredménynek volt a következménye, hogy a posta üzemi jutalékrendszerét más állami ágazatok (államvasút, postatakarékpénztár) is behatóan tanulmányozták és azután a saját szolgálatukban szintén meghonosították.

Sajnos, hogy a postai alkalmazottaknak a forgalom alapján járó üzemi jutaléka az utóbbi időben a forgalom csökkenésével egyenes arányban körülbelül 18%-kal csökkent s a gazdasági válság és egyéb okok miatt előreláthatóan még tovább is csökkenni fog.

Az üzemi jutaléknak igen nagy része van abban, hogy a posta pénzügyi gazdálkodása azokhoz az időkhöz képest, amikor az üzemi jutalék még nem a mostani rendszerében és összegében volt meg, minden oldalról elismerten kiválóan eredményes. Igazolják ezt az alábbi adatok:

A posta 1930/31. évi költségvetési tiszta feleslege, amint a zárszámadásokból tudjuk, 8,521.555 P volt, jöllehet ezenfelül a saját bevételeiből fedezte azokat a kiadásokat is, amelyek régebben a posta költségvetését nem terheltek. Ilyen kiadások voltak az 1930/31. évben:

a) vasúti menetkedvezmények váltsága	448,000 P
b) nyugdíjak	14.278,000 P
c) betegbiztosító	951,000 P
d) postamesteri nyugdíj 1914-ben 181,000 K, most ennek egyharmada helyett 204,000 P. a többlet cca	138,000 P
e) Mávnak postaszállításért	3.220,000 P
f) kölcsöntőke és kamatokért	9.093,000 P

Nagy-Magyarország postájának 1913. évi rendes kiadása 89.459,700 korona és bevétele 104.035,000 korona, feleslege tehát 14.575,300 korona volt. Ezzel szemben Csonka-Magyarország postájának 1930/31. évi rendes kiadása — a fentebbi a)–f) pontok alatt felsorolt és az 1913. évit nem terhelő 28.128,000 P új megterheléssel együtt — 99.833,854 P, rendes bevétele 108.341,927 P, tiszta feleslege pedig az új terheken felül is a már fentebb feltüntetett 8.521,555 P volt

Ilyen pénzügyi eredmény csak elismerten jó igazgatással, kötelességét kiválóan teljesítő személyzettel s a leggazdaságosabb üzemvitelt és a pénzügyi eredmény fokozását intézményesen biztosító üzemi jutalékrendszerrel volt elérhető.

Az 1930:XLVII. tc. 1. §-ának (2) bekezdése szerint a kormány utasítást kapott arra, hogy az államnak és az állami üzemeknek alkalmazottaira nézve ezidőszertől érvényben álló jutalékrendszereket a legközelebbi idő alatt vegye felülvizsgálat alá és azokat — a takarékoság

érdekeinek szigorú szem előtt tartásával — lehetőleg egységes elvek alapján újból szabályozza.

Az állam személyi kiadásainak csökkentése tárgyában kiadott 1931. évi 5000. M. E. sz. kormányrendelet 1. §-ának (8) bekezdése szerint pedig az üzemi jutalékok tekintetében, az 1930:XLVII. tc. 1. §-ának (2) bekezdése alapján, külön rendelet fog intézkedni.

A m. kir. postánál már beigazolt szolgálati és pénzügyi eredmények arra engednek következtetni, hogy ezen a téren a postaszemélyzetnek, melynek üzemi jutaléka a forgalom csökkenése és egyéb rajta kívül álló okok miatt már is körülbelül 18—30%-kal apadt, az igazgatási és ellenőrzésre hivatott személyzeté pedig immár közel 50%-kal csökkentetett, további anyagi áldozatra már csak azért sem fogják kötelezni, mert a mesterséges csökkentés az üzemi jutalék egyik legfőbb célját (más oldalon felmerülő kiadások megtakarítását és károsodás elhárítását) tehát a posta eddigi pénzügyi eredményeit is komolyan veszélyeztetné.

Fokozott meggondolást igényel ez a kérdés éppen most azért is, mert az állami pénzügyek köztudomású nehéz helyzetében előreláthatólag a postát az eddigénél is jelentékenyen nagyobb feleslegek produkálására kell majd készíteni, ez pedig csak lehetőleg megelégedett és olyan személyzet révén érhető el, amelynek magának is érdeke a több bevétel. Ennek pedig szinte elengedhetetlen eszköze az üzemi jutalék és annak legalább a mai keretek között és mértékben való változatlan megmaradása, tekintettel a fenti I. pontban felsorolt előzményekre is.

A racionalizálás kérdéséhez.

Irta: VÉGHELY DEZSŐ, m. kir. posta műszaki főigazgató.

A la question de la rationalisation. Par Désiré Véghely, directeur supérieur technique des postes r. h.

L'auteur, après avoir défini la notion de la rationalisation, fait connaître les hommes dirigeant les mouvements de rationalisation à l'étranger, et les organismes, respectivement unions qui s'occupent de rationalisation.

Il fait ressortir l'essence et le but véritables de la rationalisation et les résultats des travaux organisatoires hongrois.

En outre, il esquisse les tâches qu'il faut résoudre, dans le proche avenir, du point de vue hongrois en général.

Ha végigtekintünk azokon a vezéreszméken, melyek az emberiség nagy rétegeit foglalkoztatták, nem találunk még egyet, amelyik születésétől kezdve olyan hosszú ideig annyira téves megvilágításban és értelmezésben maradt volna, mint nálunk a racionalizálás.

Kétszeresen különös ez, mert a racionalizálás előnyei elsősorban gazdasági téren jelentkeznek és kevés olyan korszak volt, mikor a gazdasági előnyökre nagyobb szükség lett volna, mint éppen ma, amidőn a gazdasági válság egyformán összeomlással fenyegeti úgy az állami, mint a magángazdaságokat; továbbá, mert tulajdonképpen minden munkaerő, legyen az akár magán- vagy közszolgálatban, ha a gondjaira bízott intézményt át akarja menteni a jobb jövőbe, nem

tehet mást, mint folyton racionalizál — legyen az akár szóval vagy írásban a racionalizálásnak híve vagy a legnagyobb ellensége.

Dacára, hogy ma már ott tartunk, hogy aki a racionalizálásról beszél, el lehet rá készülvén, hogy nagy tömegek és azok szószólói antiszociális érzésű, nemzetromboló jelzőkkel illetik, mégis szükségesnek tartom, hogy olvasóközönségünket a kérdés mai állapotáról tájékoztassam.

Először is arról a homályos burokról akarok megemlékezni, melyben gondosan becsomagolva érkezett hozzánk ez az új gazdaságpolitikai irányzat akkor, amidőn a világgazdaságban már mindenütt annak áldásos hatását élvezték.

A racionalizálásnak, mint minden új irányzatnak, mindenütt voltak értékes és túlzó kritikussai. A tárgyilagos kritika természetesen hasznára vált az eszmének, míg a túlzók bizonyos ellenszenvet váltottak ki, különösen a munkástömegeknél, kik részben ösztönszerűleg idegenkednek minden rendszerváltozástól, részben pedig egy olyan folyamat megindítását képzelték benne, ami kereseti lehetőségeiket károsan befolyásolja. Ez a körülmény érthető is, mert emberi. A racionalizálás ugyanis a fejlett iparú államokban fejlődött ki először, mint gazdaságpolitikai irányzat és a tudományos művelése ezen államokban szülte meg legelőször az idevágó szakirodalmat. Érthető tehát, hogy az új irányzatra elsősorban a munkástömegek figyeltek fel. Ezekben az államokban az ellenáramlat azonban még sem csapott át azokon a határokon, ami a racionalizálás helyes folyamatát, fejlődését és alkalmazását lehetetlenné tenné. De talán éppen ezért a gazdaságpolitikai élet művelői és vezérei komolyan veszik a munkástömegekben észlelhető jelenségeket és mindenképpen igyekeznek az ipari munkásság aggályait eloszlatni, sőt tudományosan is foglalkoznak vele, mert a legközelebbi nemzetközi racionalizálási kongresszusra a tárgysorozat egyik pontjául is kitzútték az ipari alkalmazottak között észlelhető idegenkedés okainak megállapítását s ezen tünet elhárítására a legalkalmasabb mód és eljárás megbeszélését. A nemzetközi racionalizálási szervben tömörült államoktól az idevonatkozó tudományos dolgozatokat már be is kérték.

Ma külföldön és nemzetközi viszonylatban így áll a kérdés ezen része, míg nálunk még mindig kevés azoknak a száma, kik a racionalizálásban nem fizetésleszállítást, létszámapasztást és a munkanélküliek számának emelését látják. Nagyon különös jelenség ez, mert nálunk ez az idegenkedés nem határolható az ipari munkásságra, sőt az intellektuell osztálynál talán még nagyobb mérvben tapasztalható. Ez igen komoly tünet, ami önkéntelenül gondolkodóba ejti az embert, mert ezen körülményből nem lehet másra következtetni, minthogy az intellektuell osztály működése is olyan, amelyik nagyon rászorol a racionalizálásra. Idegenkedni, félni a racionalizálástól nem kell másnak, mint az olyan munkaerőnek vagy szervnek, melyek letértek a létalapjukat képező munkakör lényegéről és működésükkel már nem a közt vagy a gazdasági érdekeket, hanem kizárólag öncéljaikat szolgálják, vagy pedig a haladó élet átalakulása és fejlődése keresztülrobogott rajtuk és feleslegessé lettek, ami legkönnyebben abból állapítható meg, hogy ténykedésük a köz- és gazdasági életben minden különös indok nélkül csak hátrányos és akadályozó hatású.

De ne tételezzük fel azonnal a legrosszabbat, hanem ismerjük be, hogy nálunk ezen ellenszenv meggyökerezésében nagy része van a napi sajtónak. Magyarország lakosságának igen kis százaléka az, mely közgazdasági és szakismereteit az iskolai képesítésük elnyerése után szakönyvekből, külföldi szakirodalomból és szaksajtóból fejleszti tovább, hanem megelégszik a napi sajtó által nyújtott tájékoztatással, ami természetesen csak legfeljebb arra elég, hogy az új fogalmakról, úgy nagyjából, halvány körvonalakat nyerjen. Nem is hivatása a napi sajtónak, hogy a szakképzés szerepét töltsse be, de viszont a racionalizálás nem is sorolható a szakkérdések közé, mert az az élet minden vonatkozására kiterjed, egyszerre tehát azt elintézni nem is lehet. A magyar napisajtó, mint finom szeizmográf, fel is fogta azokat a kilengéseket, melyeket a racionalizálás örve alatt elkövettek és elkövetnek, de a magyar közönség igen nagy része csak ezen kilengésekből építette fel magának a racionalizálás fogalmát. De ezt is oly későn, hogy ma már az is nagy gazdasági veszteség, ami ezen téves fogalmak kiküszöbölése révén a helyes racionalizálás folyamatát, illetőleg annak ütemét hátráltatja.

A racionalizálásnak — megállapíthatjuk — nagy multja van Magyarországon. De akik racionalizáltak, — igaz, hogy kevesen voltak, — nem tudták, hogy ők racionalizálnak. Oly tisztán és világosan, valamint tudományos érvekkel alátámasztva, mint gazdaságpolitikai irányzat még nem alakult ki ez a tudomány a világháború előtt, így a végbevitt racionalizálások nem mint racionalizálás, hanem mint az egyes egyének személyi érdemei könyveltettek el. Az igaz, hogy a világháború és az azt követő idők olyan helyzetet teremtettek nálunk, amely, különösen gazdasági téren, teljes joggal sötétben való botorkálásnak nevezhető, mégis különös, hogy amikor közgazdasági csúcsszerveink, sőt maga a kormányzat is oly régen foglalkoznak ezzel a kérdéssel, még napjainkban is olyan köd veszi körül a köztudatban ezt a közgazdasági irányzatot. Pedig a trianoni átok nem tudott volna bennünket olyan mélyre leteperni, ha ez a köd időben feloszlott volna. Racionálisan átszervezett, — a bürokrácia kinövésaitől megtisztított közigazgatás és bíraskodás, a világháborúban elvérzett gazdasági élet romjain racionális elveken, tudatosan felépített közgazdasági tényezők és szervek olyan kihatással lettek volna a köz- és magángazdasági életre, melyek következményeikben áldásos hatásaikat rövid időn belül éreztették volna közéletünkön, köz- és magángazdaságunkban és azonkívül feszítő erővel hatottak volna még a trianoni bilincsekre is.

Mi hát a racionalizálás? Ma már a racionalizálás egy olyan általános, mindenre és mindenkire kiterjedő gazdaságpolitikai irányzat, amit másképpen meghatározni nem is lehet, minthogy racionalizálni annyit tesz, mint okosan, észszerűen előrelátással, gazdaságosan élni, dolgozni és dolgoztatni. A racionalizálás tudománya pedig az a tudomány, amely rendszeresen keresi, kutatja és megállapítja azokat a módszereket, szabályokat és törvényeket, melyeknek helyes alkalmazása mellett azok is, akik eddig bármely oknál fogva nem tudtak racionálisan élni, dolgozni vagy dolgoztatni, ezek alkalmazásával rákényszerülnek, hogy racionálisan működjenek.

Erre a meghatározásra bárki azt mondhatja, hogy igen általá-

nos. De éppen ezért adok a racionalizálásnak egy ilyen általános meghatározást, mert elsősorban is azt a tudatot akarom az olvasóimba bevinni, hogy a racionalizálás nem egyetlen iparághoz, műhelyhez, üzemhez, vállalkozáshoz vagy szervhez kötött rendszer, hanem állandóan alkalmazandó gazdasági irányelv, amely a mi korunkban alakult ki gazdaságpolitikai tudománnyá. Másodsorban pedig mentül részletesebben foglalkozik valaki a racionalizálással, annál inkább rájön arra, hogy annak területe kimeríthetetlen.

Elsősorban azonban képet akarok nyújtani arról, hogy külföldön hogy indult meg és hogy van megszervezve a racionalizálás.

Külföldön is, mint nálunk, parciálisan már korábban voltak racionalizálások. Dr. Englis Károly brünni egyetemi tanár szerint százéves multja van a racionalizálásnak, de mint gazdaságpolitikai tudomány a háború után fejlődött ki. Tudatosan először Amerikában Taylor követői vitték be a racionalizáló szerveket a közgazdasági életbe. E téren a legnagyobb lépést Hoover tette kereskedelemügyi miniszter korában, aki a minisztériumban külön osztályokat állított fel erre a célra. A már korábban megalakított és kiváló eredményeket elért gazdasági szervek és testületek racionalizáló bizottságai és egyesületei tulajdonképpen a Hoover-féle átszervezéssel lettek az amerikai gazdasági élet fontos tényezőjévé. Ezek tehát nem szűntek meg, sőt még nagyobb felkészültséggel állottak az Északamerikai Egyesült Államok kereskedelemügyi miniszterének rendelkezésére. Ezen egyesületek közül a legtekintélyesebbek a Taylor Society, az Amerikan Management Institut, az Amerikai Kereskedelmi Kamara, Bureau of Efficiency, valamint az amerikai mérnök-társadalom több nagyszabású egyesülete.

A racionalizálás tulajdonképpen a munka tudományos megszervezéséből indult ki és a kezdetnek ez a jellemzője a korán megalakított racionalizálási szerveknek elnevezésében ma is látható. E szervek bizottság, egyesület vagy kuratórium elnevezés alatt működnek.

Európában szintén a gyáripár szervezetei, azután a mérnök-társadalom és harmadsorban az egyes államok kormányai voltak azok, kik a racionalizálás tervszerű keresztülvitelét és ennek érdekében az elengedhetetlenül szükséges racionalizálási szervek felállítását sürgették és azután meg is alkották.

Európa különböző államaiban a következő jelentős szervek (bizottságok) működnek jelenleg e téren:

Angliában: csak a két legjelentősebbet említem meg: National Institute of Industrial Psychology London és Industrial Management Comitee London.

Ausztriában: Oesterreichisches Kuratorium für Wirtschaftlichkeit, Wien.

Belgium: Comité National Belge de l'Organisation Scientifique, Brussel.

Bulgária: Comité d'Organisation Scientifique du Travail, Sofia.

Csehszlovákiában: Ceskoslovensky Narodni Komitet pro Vedec-kou Organisaci Prag és a Masarykova Academie Prag.

Franciaországban: Comité National de l'Organisation française Paris, Commission générale de l'Organisation du Travail Paris.

Hollandiában: Nederlandsch Instituut voor Efficiency, Amsterdam.

Jugoszláviában: Comité d'Organisation Scientifique du Travail, Zágráb.

Lengyelországban: Polski Komitet Naukowej Organizacji, Warschau, Towarzystwo Organizacji Naukowej, Warschau és Institut Naukowej Organizacji, Warschau.

Luxemburgban: Association Belgs-Luxemburgeoise du Travail au Bureau Brüssel.

Németországban: a Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit, Berlin, melyhez csatlakozik igen nagyszámú racionalizálási szervezet és egyesület.

Norvégiában. Industri for bundets Rationaliseringskontor A/S. Osló.

Olaszországban: Ente Nazionale Italiano per l'Organizzazione Scientifica del Lavoro, Roma.

Romániában: Institutul Romanesce de Organizare Scientifica a Muncii, Bukaresti.

Spanyolországban: Comité Nacional d'Organization Scientifica del Trabajo, Madrid és Barcelona.

Svájcban: Kommission für rationelles Wirtschaften, Zürich, Commission Romande de Rationalisation, Genf.

Svédországban: Rationaliserungsabteilung des Schwedischen Industrieverbandes, Stockholm.

A racionalizálásnak három nemzetközi szerve van:

1. A Nemzetközi Racionalizálási Intézet, Genf (a népszövetségi Munkaügyi Hivatallal összefüggésben),

2. A Nemzetközi Racionalizálási Bizottság, Páris (korábban Brüssel).

3. International Industrial Relations Association Hága, mely az ipari racionalizálás kérdéseivel foglalkozik nemzetközi viszonylatban.

Most nézzük meg, hogy működnek e szervek és miképpen kapcsolódnak bele a racionalizálás műveletébe.

Mikor Taylor és hívei a munka tudományos elemzése után felépített és különböző név alatt ismeretes rendszereket egyes üzemekbe bevezettek, az elért eredményeket először a mérnök-társadalom egyesületeiben, majd a közgazdasági szervezetben, végül tudományos egyesületekben állandóan megvitatták. Ez természetesen nem maradhatott eredmény nélkül. Ezeknek keretében a felvetett kérdések tehetséges művelői hamarosan megteremtették a pszihotechnika és a munka-fiziológia tudományát, melyek ma már a racionalizálás segédtudományai. Mikor Ford a gyakorlatban kiépítette, az irodalomban pedig kifejtette a termelési veszteségek kiküszöbölésén alapuló munkarendszerét, ismét igen nagy rétegek mozdultak meg és kapcsolódtak be a háború alatt és a háború után teljesen megváltozott világ- és nemzetgazdasági kérdések és problémák megbeszélésébe és megoldásába. Az elkönnyelhető eredmény ezen a téren normalizálás, vagy standardizálás elnevezés alatt ismeretes. Ujabb határkönek a racionális organizációt és üzemvezetést nevezhetjük, mely szintén igen nagy irodalmat teremtett. E téren legnagyobbak a francia Fayol és a német Rathenau.

Amint láthatjuk, az egész világon lázas munka indult meg, mely a gazdasági és állami élet új, korszerű átalakulására fog vezetni, melynek egyetlen célja az okszerűség, gazdaságosság és eredményesség révén a nemzetek és az emberiség jólétének emelése.

E munkát célkitűzésénél fogva, továbbá mivel hatóerejével úgy az állami, mint a köz- és magángazdaságokra kiterjed, nem lehetett az eddigi keretben művelni. Mikor az amerikai mérnökegyesületek szövetsége Hoovert 1920-ban elnökévé választotta és Hoover az évi jelentésében beszámolt a hat legelterjedtebb iparágon 17 mérnök munkatársával együtt végzett vizsgálatairól (1921-ben jelent meg), javaslatot is tett a hátrányok kiküszöbölésére. E jelentés adta meg a munka továbbvitelére vonatkozólag a követendő eljárást, vagyis azt, hogy összefogóan kell dolgozni. Ezt a jelentést elnevezték a racionalizálás manifesztumának.

Hoovert ekkor rögtön kinevezték kereskedelmügyi miniszternek, hogy javaslatait valósítsa meg. Európában pedig sorba megalakították a racionalizálási szerveket.

Az egyes államokban a már korábban felsorolt szervezetekben tömörültek az állami élet, közgazdaság, ipar, kereskedelem, pénzügy, tudomány, üzemek stb. képviselői és racionalizálással megbízott tagjai, akik ide hordják össze mindazon eredményeket, melyeket a racionalizálás terén elértek s viszont innen viszik magukkal a megindítandó racionalizáláshoz szükséges ismereteket, a külföldön e téren elért eredményeket. Az érdeklődők ott kapják meg az egész világon termelt szakirodalmat, viszont szakműveket adnak ki, folyóiratot tartanak fenn és egy rendszeres és mindent felölelő racionalizálási folyamatot irányítanak, annak eredményeit regisztrálják, s teljesen szilárd alapot adnak a racionalizálás fejlődésének.

Az egyes államok racionalizálási bizottságaiból alakított nemzetközi szervek pedig az érintkezést tartják fent a különböző államok között, azonfelül összefoglalóan feldolgozzák az egyes államokban elért eredményeket és a felvetett, vagy saját maguk által fontosnak minősített kérdések megbeszélésére nemzetközi konferenciákat, vagy kongresszusokat tartanak.

Eddig négy kongresszus volt, 1924-ben Prágában, 1925-ben Brüsszelben, 1927-ben Rómában, 1929-ben Párisban, és most, 1932-ben Amsterdamba van összehívva a kongresszus.

Nagy vonalakban bemutattam az új gazdaságpolitikai irányzat megszületését, fejlődését, szerveit és azok működését Európában, most nézzük, hogy nálunk milyen stádiumban van ez a kérdés.

Magyarországon a racionalizálásnak jelenleg állandó szerve nincs.

Az államháztartás szanálásának egyik részletmunkájának jelöltetett ki a közigazgatás egyszerűsítése és javítása is és e célból a magyar kormány 1930 elején Darányi Kálmán államtitkár elnöklete alatt tárcaközi bizottságot küldött ki, hogy az anyagi és alaki jogszabályok felülvizsgálása után, a közigazgatás racionalizálására készítsen javaslatot.

Hogy a közigazgatás racionalizálásának mi legyen a célkitűzése, a munkarendje és módszere, dr. Magyary Zoltán, budapesti tud. egye-

temi tanár, a tárcaközi bizottság központi előadója, 1930 szeptemberében igen terjedelmes és értékes javaslatban fejtette ki.

A m. kir. minisztérium 1931. évi 370. M. E. sz. rendeletével a közigazgatás egyszerűsítésére (racionalizálására) kormánybiztosságot szervezett és kormánybiztossá dr. Magyary Zoltán egyetemi tanárt nevezte ki, aki nagy agilitással indította meg a munkát, s így a joggal várható eredmény el nem maradhat.

A kormánybiztosság a rendelet értelmében a közigazgatás keretében adatgyűjtéseket rendelhet el, szakértőkkel és érdekképviselőkkel tanácskozásokat (ankétokat) tarthat.

A kormánybiztosság e révén az időközben felmerülő racionalizálási mozgalmakban is részt vesz.

Az 1931. évi április hó 19—22-ig tartott „Magyar Országos Mérnök-kongresszuson” dr. Veress Gábor mély tanulmányokon felépített felolvasás keretében kifejtette és a racionalizálás főfeltételéül jelölte meg azt a követelményt, hogy mindenki azzal és csakis azzal foglalkozzék, amihez ért. Végül határozati javaslatot terjesztett elő, melyet a népes, a kormány állandó és az államfő időnkénti megjelenésével kitüntetett kongresszus egyhangúlag fogadott el. A javaslat a következő volt:

„Kérje fel a kongresszus a Budapesti Mérnöki Kamarát, hogy tagjaiból alakítson Állandó Racionalizálási Bizottságot és ennek tanulmányai alapján:

a) a műszaki közigazgatás egész területén állapítsa meg és jelölje ki a racionalizálás célkitűzéseit;

b) véleményeivel, javaslataival álljon a kormánybiztosság rendelkezésére s ezenfelül saját elhatározása alapján is tegyen javaslatot a Kamara választmánya útján a kormánybiztosságnak;

c) működéséről számoljon be évről-évre a kamarai jelentés keretében mindaddig, amíg a racionalizálás valamely ezután létesítendő állandó szerve ily irányú munkáját feleslegessé nem teszi.“

Több felszólaló között dr. Magyary Zoltán a kormány nevében lelkes, meleg és elismerő szavakat fűzött az előadáshoz és a javaslatot is a magáévá tette.

Ezektől függetlenül Kende Tódor, a Magyar Vasművek és Gépgyárak Országos Egyesületének ügyvezető igazgatója, 1930 július hó 4-re a magyar közgazdasági élet és tudományos testületek képviselőit s néhány szakértőt hívott össze a magyar racionalizálási mozgalom megindítása érdekében, kik egyhangúlag elhatározták a Magyar Racionalizálási Bizottság megalakítását. Az alapszabályok elkészítésére Zorkóczy Samu elnöklete alatt szűkebb bizottságot küldtek ki, előadóul pedig Kelemen Móric gépészmérnököt kérték fel.

A bizottság az alapszabályokat elkészítette, a kereskedelemügyi minisztériumnak előzetesen bemutatta, 1931 szeptember hó 2-án tartott ülésén azt elfogadta és jóváhagyás végett a m. kir. belügyminisztériumba beterjesztette. Eredetileg a közigazgatás racionalizálásának kérdését nem tervezték felvenni a Magyar Racionalizálási Bizottság működési körébe, de dr. Magyary Zoltán érvei alapján ez is felvett, mert először a közigazgatás racionalizálásának vannak olyan fel-

adatai, melyek közösek a magán-gazdaság racionalizálásának feladataival és célkitűzéseivel, továbbá a külföldi szervezetek munkaprogramjaiban is bent foglaltatik, végül azt a propagandát és nevelési munkát, melyet a racionalizálás érdekében ki kell fejteni, a magán- és állami gazdálkodás érdekében egységesen kell elvégezni.

A felsorolt és nálunk lefolyt racionalizálási mozgalmakban és tárgyalásokon részt vettem és megállapíthatom, hogy a Magyar Racionalizálási Bizottság a külföldi tapasztalatok leszűrése mellett a hazai viszonyokra alkalmazva, a jól bevált külföldi szervezetek mintájára van tervbe véve.

Ha összevetjük a racionalizálási mozgalom hazai és külföldi állapotát, már a közölt időpontokban is 10 év mutatkozik a mi hátrányunkra, ami pótolhatatlan közgazdasági veszteséget jelent. A XIX. és a jelen század elején meggyökerezett termelési rendszert ma már nem lehet folytatni, mert maga a rendszer, továbbá a világháború, felemésztette azokat a fölös gazdasági értékeket s erőforrásokat, melyek nélkül a gazdasági liberalizmus — a laissez faire, laissez passer — elvén alapuló termelési rend és gazdaságpolitika nem folytatható.

A 10 éves eltolódottság ma tulajdonképpen fennáll, de ezen tájékoztató cikkem keretében mégis meg kell emlékezni a Magyar Ipari Szabványosító Bizottságról, amely ma már nincs meg, de igen eredményes szellemi munkát végzett. Anyagi erők hiányában azonban közgazdasági életünkre nem tudott olyan hatást gyakorolni, mint külföldi államokban a hasonló szervek. Nagy érdeme, hogy a szóbanlevő 10 év alatt mégis felvette a racionális gazdálkodás egyik fontos munkáját, a normalizálást és megszakította a teljes tétlenséget.

A Magyar Mérnök és Építész Egyletnek 1920. évi október 12-én kelt felterjesztésére a m. kir. Kereskedelmügyi Miniszter 1920. évi okt. 22-én kelt 72.211. számú rendeletével Herrmann Miksa műegyetemi tanár, akkori nemzetgyűlési képviselő elnöksége alatt: „a magyar ipari szabványosítást előkészítő bizottságot” nevezett ki. E bizottság a reábizott feladatokat elvégezte, javaslatait a Miniszternek megtette, ezek elfogadása után a Magyar Ipari Szabványosító Bizottság mint független önkormányzati szerv megalakult és ezt a Kereskedelmügyi Miniszter 1921. évi május hó 30-án kelt 68.957. számú leiratával tudomásul vette. E bizottság működésében szintén résztvettem.

A bizottság 1922—1925-ig 37 kidolgozott szabványtervezetet bocsátott nyilvános felszólalás alá és a külföldi szabványosító intézményekkel értékes kapcsolatot létesített. Gyönyörű anyagot hordott össze, a tagok önzetlenül dolgoztak, de munkájukat anyagi erőforrás hiányában közzétenni nem tudták, működésüket 1925-ben kénytelenek voltak felfüggeszteni. A korszak jellemzésére megemlítem, hogy a bizottság zárószámadása 1923-ban 285 pengő kiadással zárult, melyből 184 pengő állami támogatásból nyert fedezetet; 1924-ben 908 pengővel zárult, melynek fedezéséhez az állam nem járult hozzá, az 1925-ös év zárószámadása 1314 pengő kiadással zárult, melyből 240 pengő állami hozzájárulásból fedeztetett.

1926. évi július hó 1-én a Kereskedelemügyi Miniszter kezdeményezésére és anyagi támogatásával a Bizottság újból megkezdte működését, ebben az új munkaperiódusban a nyerstermékek és a félkészítmények minőségi, szállítási és átvételi feltételeinek s az ipari, elsősorban az építőipari munkák keresztülvitelére vonatkozó részletes feltételek megállapítására helyezte a fősúlyt. A külföldi kapcsolatot még jobban kimélyítette. A bizottság új munkaeredménye még sokkal nagyobb érdeklődést váltott ki, úgyhogy a végzett munkákkal kapcsolatban felmerült dologi kiadásokat az évi 6000 pengő állami segélyből és a magánérdekeltségtől kapott ugyanilyen összegű hozzájárulásból fedezni nem tudta. 1929-től folyton anyagi bajokkal küzdve, a gazdasági válság következtében minden támogatástól megfosztva, 1931. év végén az elnökség lemondott, a Bizottság pedig működését beszüntette.

Reméljük, hogy az a nagyértékű anyag, mit önzetlen, nagytehetségű és kiváló szakférfiak hoztak össze és dolgoztak ki, ha új alakulat által is, de hamarosan a magyar közgazdasági élet közkincsévé válnak.

Az előadottakból láthatjuk, hogy nálunk a rendszeres, tervszerű racionalizálási folyamat most van megindulóban és igen fontos, hogy ez mielőbb tető alá jusson, mert különben ennek nagy kárát valljuk. A kormány, a Mezőgazdasági Kamara, a Kereskedelmi és Iparkamara, a Gyáriparosok Országos Egyesülete stb., azt lehet mondani, hogy összes közgazdasági csúcsszerveink erősen sürgetik a Magyar Racionalizálási Bizottság létesítését, mert különben az egységes célkitűzések, a racionalizálási módszerek helyes megválasztása, azoknak tervszerű keresztülvitele elképzelhetetlen és ezek nélkül a racionalizálás nem hozhatja meg a joggal várható eredményeket.

Magyarországon már igen sokan és teljes felkészültséggel foglalkoznak az új gazdaságpolitikai irányzattal, több gyárunk, üzemünk végzett racionalizálásokat, különösen a termelés terén; szaklapokban találunk idevonatkozólag igen értékes beszámolókat. A házépítés, fűtés, energiagazdálkodás terén már láthatunk figyelemreméltó eredményeket is.

Igen tiszteletreméltó az a körülbelül 15 évre terjedő munka is, amit a Magyar kir. Államvasútak műhelyeiben végeztek. A haladó kor színvonalának megfelelő módszerekkel megállapították a munkaidőegységeket és ez alapon tervezik, ellenőrzik és számolják el a végrehajtandó munkákat.

A m. kir. postánál a távíró- és távbeszélővonalak építésénél már mintegy 35 éve a munkateljesítmény-értékrendszer van bevezetve. A távíró- és távbeszélőépítési munka természete olyan, hogy a tudomány mai állapota mellett is nem a munkaidőérték, hanem a munkateljesítmény-értékrendszerrel lehet a legjobb eredményeket elérni. Ez a rendszer nemcsak a tervezés, kivitelezés, ellenőrzés, elszámolás és műszaki adminisztráció szempontjából vált be, hanem az időközben megkívánt csúcsteljesítmények elvégzésére is kiválóan alkalmas volt. Ha megvizsgáljuk, hogy e csúcsteljesítmények kifogástalan szolgáltatása mi alapon volt lehetséges, látni fogjuk, hogy ezt csakis a racionalizálás törvényeinek alkalmazása mellett lehetett, melyeket 16 évvel ezelőtt még nem láttunk olyan tisztán, mint ma, de azért alkalmaztuk.

Es ezek voltak 1. a végrehajtandó munka tudományos megtervezése és organizálása, 2. a munkát végző szervek szaktudásának és intelligenciájának telemelése, 3. az ellenőrzés fokozása, 4. a munkás anyagi érdekelttségének fokozása, 5. a munka végrehajtásában az egyes munkáscsapatok közötti verseny bevitele.

Az itteni keretek nem engedik meg, hogy a racionalizálás különféle rendszereivel, kialakult szabályaival, mondhatnám törvényeivel részleteiben foglalkozzam és leszűrt eredményeit fejtegessem. Csak még rá akarok mutatni arra, hogy a magyar postánál igen sok olyan munka folyik, amely a racionalizálás eszmekörébe tartozik. Ilyenek az összes rekonstrukciós munkák, továbbá az építési anyagokon és szereléseken végrehajtott változások. Az új és okszerű beruházások, mint a távkábel, új és modern távbeszélő- és táviróközpontok, postaházak építése, régiek helyett új mozgóposta és gépjárművek beszerzése stb. Üzemvitelben, üzemvezetés és ellenőrzésben is történtek olyan változások a postánál, melyek a racionalizálás színezetét hordják magukon. Azonban ezek a sporadikus ténykedések nem hozhatják meg a kívánt eredményeket.

Ma már a racionalizálás terén ott tartunk, hogy nem szabad a sötétben botorkálnunk, hanem fel kell használni az e téren elért összes eredményeket és először felépíteni a racionalizálási tudomány mai színvonalán álló racionalizálási rendszert és állandó racionalizálási szervet, melynek alapján és segélyével a racionalizálást alulról kell megkezdeni. A postának, mely a magyar közintézmények között mindig követendő példának volt odaállítva, tehát nézetem szerint a racionalizálás terén sem volna szabad másképpen dolgozni.

Nem tudom eléggé hangsúlyozni, hogy a racionalizálást ki kell terjeszteni minden térre és összhangban kell keresztülvinni. Ez biztosítja az effektust és ez küszöböli ki az egyoldalú túlzásokat.

Jelen cikkemben, amiket a racionalizálásról írtam, pl. maga a meghatározás is, amit adtam, dacára, hogy általánosításra törekedtem, mégis azt lehet mondani, hogy a munka racionalizálására vonatkozik; pedig az anyag, energia stb. racionalizálása nélkül a munka racionalizálása még közel sem hozná a postát abba a helyzetbe, mint a tervszerű és rendszeresen kiépített racionalizálás feltétlenül és biztosan eredményezne.

A posta racionalizálási szervét ki kell építeni, a legkisebb munkakörvagy hivataltól egész a legmagasabb fórumig s az ezidőszerint még nem racionálisan működő szervek működését racionálissá kellene tenni. Erre azért is szükség volna, mert a „*gyakorlati tapasztalatnak, a szaktudásnak és az idevágó tudománynak összefogása tulajdonképpen a racionalizálás, mely ki fog bennünket vezetni ebből a kaosz-ból,*” mint ahogy azt Schäffer Ottó, a Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit ügyvezető alelnöke 1931 november hó 27-én Budapesten tartott igen érdekes előadásban kifejtette.

Schäfer különben részletesen ismertette a német racionalizálás felépítését és központi szervét, a Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit-ot és ennek munkásságát. Azután rámutatott a mechanizálás túlzásaira, melyet nézete szerint a kommerciális racionalizálás fog megfékezni, mert a mechanizálást csakis ez irányíthatja.

November 28-án Kreide Frigyes Henrik főmérnök a Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit gyáripari üzemvizsgálatainak céljáról, véghezviteléről tartott igen tanulságos felolvasást, mindkét előadást a magyar posta számos tagja nagy érdeklődéssel hallgatta végig.

Az eszmék tisztázásához végül már csak azt akarom megjegyezni, hogy a közismert: „lépítés” — nem racionalizálás. Éppen úgy nem racionalizálás egyes munkaköröknek, hivataloknak ide-oda tologatása, összeolvasztása, különválasztása, különféle exotikus szervekre való elkeresztelése, a személyzetnek munkával való meg gondolás nélküli túlterhelése. Ezek csak növelik azt a kaoszt, melyet a világháború és a gazdasági válság amúgy is a fejünkre zúdított, melyből az egyetlen kivezető út a helyes, tervszerű racionalizálás.

A légiposta legújabb fejlődési irányai.

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

Les derniers événements de la poste aérienne. Par le dr. Charles de Forster Conseiller des Postes. L'auteur passe en revue le développement récent du trafic aérien, spécialement la création des lignes trans- et intercontinentales. Il s'occupe ensuite des projets concernant la ligne aérienne destinée spécialement au service postal et des autres propositions pour la conférence aéropostale de Bruxelles.

Míg a háborút közvetlenül követő években inkább csak az egyes kontinenseken belül, legtöbbször csak néhány országot összekötő légivonalakon közlekedtek repülőgépek, az utóbbi évek a nagy távolságokat, sőt a kontinenseket összekötő légivonalakat teremtették meg. E légiforgalmi vonalakon a személyszállítás tulajdonképpen másodrangú jelentőségű. Alig van valaki ugyanis, aki — különösen a jelenlegi rossz gazdasági viszonyok mellett — pl. a London—Délafrika vagy Amszterdam—Batavia útát repülőgépen tenné meg. Egy jegy pl. Amszterdamból—Bataviáig 2200 hollandi forintba, kb. 5000 pengőbe kerül! Ezeknek az interkontinentális vonalaknak tulajdonképpeni igénybevevője a posta, amelynek az új közlekedési eszköz csodálatos fejlődési lehetőségeket biztosított. Már az európai vonalak is lehetővé tették, hogy a közelmúltban egy budapesti cég este 7 órakor Londonból távbeszélőn rendelt meg egy fontos gépalkatrészt, amit másnap délután 3 órakor már kézbesített neki a posta. Ez az előny a nagyobb távolságokon még szembeötlőbb.

A postaigazgatások hivatalos jelentései, a berni postairoda kiadmányai és a külföldi szaksajtóban megjelent cikkek adatai alapján az alábbiakban egy pillantást óhajtánék vetni ezeknek a nagy, transz- és interkontinentális légivonalaknak fejlődésére, továbbá a légipostaszolgálat legújabb célkitűzéseire.

A nagy távolságokat összekötő légipostai utak őse az Egyesült Államok keleti és nyugati partjait összekötő, 4400 km hosszú, New York—Chicago—San-Francisco vonal, amelyen a szolgálatot kezdetben az Egyesült Államok postaigazgatása saját kezelésében látta el. 1927-ben a hatalmas deficit miatt a vonal magántársaság kezelé-

sébe ment át. Az Egyesült Államok területén a légiforgalom rohamosan, igazán „amerikai” méretekben fejlődött és a hatalmas birodalom területén ma már igen sűrű légipostahálózat van, összesen 42.800 km vonalhosszal és 160 rendszeres, utas- és postaforgalmat lebonyolító repülőtérrel. Sőt, ha az Egyesült Államokat Kanadával, továbbá Nyugat-Indiákkal, Közép- és Délamerikával összekötő vonalakat is hozzávesszük, a légihálózat összhossza 69.100 km-re rúg. A leghosszabb belső vonaluk az 1930-ban megnyílt és az Egyesült Államokat szintén kelet-nyugat irányban, a fent említett transzkontinentális vonaltól délre átszelő, New York—St. Louis—Los Angeles járat, amely 5.300 km hosszú. A nemzetközi szolgálatot ellátó vonalak közül a legnevezetesebbek:

1. Miami-ból (Florida) Kuba, Jamaica, Mexikó, Honduras, Salvador, Nikaragua, Costarica, Cristobal (Panama-szoros), Kolumbia, Venezuela érintésével Curaçao és Trinidad szigetekig (5.800 km),

2. Miami-ból a Nyugat-Indiai szigetek, Brit-Guyana érintésével a Németalföldi-Guyanában lévő Paramaribó-ig (4.210 km),

3. Paramaribó-ból Francia-Guyana, Brazíliai tengerpart, Rio de Janeiro érintésével Santos-ig (5.800 km) és

4. Cristobal-tól Kolumbia, Ecuador, Peru, Chile, Argentina érintésével Montevideo-ig (7.235 km) vezető légivonalak.

A belső légihálózat több társaság kezében van, de a nemzetközi légiforgalmat egyedül a „Pan American Airways” társaság látja el. Az amerikai kormány a postaigazgatás útján igen sokat áldoz a légiforgalom fejlesztésére. A hatalmas összegű légipostai átalányszállítási díjak az 1930/31. költségvetési évben majdnem 20 millió dollárra rugtak. Az amerikai postaigazgatás egyébként rövid idővel ezelőtt nyilvános versenytárgyalást hirdetett a Bermuda és Azori szigetekeken keresztül Európával megnyitandó légiforgalom berendezésére. A pályázóknak az amerikai posta járatonként 300 angol font postát biztosít és pedig angol mértföldenként 2 dollár szállítási díjjal.

Az európai államok közül *Franciaország* a „Compagnie Générale Aéropostale” (korábban Latécoère) társaság útján létesített Európa és Délamerika között egyesített repülőgép- és gyorshajóforgalmat. Ez a 12.000 km hosszú, Marseille—Dakar (Francia Nyugat Afrika)—Natal (Brazília)—Rio de Janeiro—Montevideo—Buenos Aires vonal és annak Santiago (Chile) felé menő elágazása az amerikai Pan American Airways-nek is hatalmas versenytársa lett. A hetenként egyszer közlekedő járat, amelyen Marseille—Dakar között repülőgép, Dakar—Natal között gyorshajó, Nataltól pedig ismét repülőgép látja el a szolgálatot, eleinte sok technikai és egyéb nehézséggel küzdött. A forgalom azonban újabban mind nagyobb mértékben fejlődik.

Franciaország egyéb útirányokban is hatalmas tevékenységet fejt ki a légiforgalom emelésére. Belföldi vonala ugyan, csak kevés van, de ezek mind valamely nagy nemzetközi vonalhoz csatlakoznak. Így a „Compagnie Internationale de Navigation Aérienne” (Cidna) Párisból Strassburgon, Nürnbergben és Prágán át menő, egyik irányban Varsó, a másik irányban pedig Bécs, Budapest, Belgrád (elága-

zással Szófia), Bukarest és Konstantinápoly felé menő, „Flèche d'Orient”-nak nevezett vonala Európa egyik legrégebb nemzetközi légiforgalmi összeköttetése. A legújabb francia vonal pedig a Marseille, Beyruth, Damaskus, Bagdad, Karachi (Britt-India), Bangkok (Sziam), Saigon (Kokhinkina) között hetenkint egyszer közlekedő légijárat, amelyen a „Compagnie Air Orient” látja el a szolgálatot. A vonalat a francia kormány Kína felé Sanghai-ig óhajtja meghosszabbítani. Tervbe van továbbá véve a Szaharán át Francia-Közép-Afrikának és Madagaszkárnak az anyaországgal való légi-postai összeköttetése is.

Egyáltalában úgy Franciaországnak, mint a többi nagy gyarmatosító államnak is főtörekvése a légiposta útján a gyarmatait közelebb hozni az anyaállamhoz.

Ugyanezt látjuk *Angliában* is, amelynek egyáltalában nincs bel-földi légivonala. A repülőgépek Londont a kontinenssel és az angol gyarmatokkal kötik össze. A légiforgalmi szolgálatot az „Imperial Airways Ltd.” társaság látja el. A legelső, 1929-ben megnyílt interkontinentális angol vonal a London—Karachi (Brit India) járat, amelyet 1930-ban Delhi-ig, Brit-India fővárosáig hosszabbítottak meg. Tervbevették továbbá Ausztráliának e járatba való bekapcsolását is. Egyelőre azonban csak Ausztrália nyugati és keleti része közt van meg a légi-postai összeköttetés. A London—Delhi-vonal hossza 8.926 km. Az útvonal európai része sok változáson ment keresztül. Először Basel, Génua, Nápoly, Brindisi, Athén, Alexandria volt az útiránya, amelyen repülőgép, éjszakai gyorsvonat és gyorshajó egymásba kapcsolódva adták tovább a légipostát. Minthogy a Génua—Nápoly vonalon bizonyos politikai nehézségek voltak és egy alkalommal súlyos repülőgép szerencsétlenség is történt, hamarosan áttértek a nekünk igen előnyös Bécs—Budapest—Athén irányra, amely egyébként jóval rövidebb is, mint az Olaszországon átmenő vonal. A középeurópai téli nagy ködök miatt azonban itt a téli járatok zavarokkal küzdöttek úgy, hogy a társaság az elmúlt évben ismét visszatért az olasz útirányra. E vonalon a repülőgép mind nagyobb mértékben átveszi az uralmat. Jelenleg már csak Basel—Génua vonalon történik az anyagnak vasúton való szállítása. Az útvonal többi részén a száállítását mindenütt repülőgépek végzik. Meg kell még említenem, hogy az 1931. év közepe óta a gépek nem érintik többé Egyiptomot, — ahová külön vonal vezet, (l. alább) — hanem Palesztinán keresztül, a jóval rövidebb Tibérius (Semakh), Rutbah irányban repülnek Bagdadba. Az egész út Athéntől, ahol jelenleg a magyar postaanyag is csatlakozik, Delhi-ig csak 4 és $\frac{1}{2}$ napig tart, ami kb. egy heti időnyereséget jelent a rendes postai úton szállított küldeményekkel szemben.

A már fentemlített új angol vonal Londont Afrikával köti össze. A repülőgép Athénből, amely szerencsés fekvésénél fogva fontos légiforgalmi elágazási pont lett, Alexandriába, onnan pedig Kairóba és azután a Nílus mentén Egyiptomon, Szudánon, Belgakongó észak-keleti részén, Ugandán és Kenyán keresztül Mwanzá-ig (Tanganyika), 1932 január 20 óta pedig a Délafrikai Unió fővárosáig Capetown-ig megy. Az út Athéntől kezdve 9 napig tart. A szintén hetenkint közlekedő járat által elérhető időnyereség a legnagyobb

távolságon kb. 10—24 nap. Az Angliára annyira fontos egyiptomi légipostai összeköttetés ma már hetenkint kétszer biztosítja a levelezés gyors továbbítását. A Brit-Indiába menő gép is közvetíti ugyanis az egyiptomi postaanyagot Palesztináig, ahonnan azt vasúton küldik tovább Egyiptomba.

India felé a francia és angol járaton kívül egy harmadik fontos légivonal is van: a *Németalföldet* Németalföldi-Kelet-Indiával összekötő repülőjárat. A vonalat, amelyen a szolgálatot a „Koninklijke Luchtvaart Maatschappij” hollandi légiforgalmi társaság látja el, 1930-ban nyitották meg. Eleinte 14 napos időközökben, 1931 október óta azonban már — úgy, mint a francia és angol vonalakon — itt is hetenkint járnak a gépek. A kb. 15.000 km hosszú légiút, amelyen az egész vonalon repülőgépek látják el a szolgálatot, Amszterdamból indul ki és a legutóbbi időig Budapesten keresztül, újabban azonban Olaszországon át Athén, Egyiptom, Palesztina, Irak (Bagdad), Perzsia, Brit-India (Karachi és Kalkutta), Birma, Sziam (Bangkok), Straits-Settlements és Szumátra érintésével Jáváig (Batávia és Bandoeng) közlekedik. A repülőút Amszterdam—Jáva között 9 napig tart. Az időnyereség Németalföldi Indiáig 11 nap. Jellemző, hogy a nagy időnyereségre tekintettel eleinte utankint 500 kg postára számítottak, míg a valóságban szállított postaszákok súlya még ma sem haladja meg a 200 kg-ot.

A gyarmataitól megfosztott *Németország* a belső repülőforgalmat fejlesztette ki majdnem amerikai méretekben. Míg 1920-ban a légihálózat hossza csak 2.500 km volt, 1930. év végén ez a szám már 36.000 km-re szökött fel. A megtett útkilométerek száma ugyanezen idő alatt 324.866-ról 10.938.001-re, a szállított légiposta súlya pedig 5.700 kg-ról 491.000 kg-ra emelkedett. A légipostai szolgálatot a gyakorlatban (22 légiforgalmi társaság nevében) a „Deutsche Luft Hansa” látja el. Vannak azonban ú. n. Reichspostflugok, birodalmi légipostajáratok is. Ezeknek az előfutárja volt az 1928-ban Berlin—Páris és Berlin—London között berendezett, csak postát és árut szállító repülőjárat. E vonalak pénzügyi terhéért főként a német birodalmi posta vállalta. Ezért már 1929-ben a Reichspostflug londoni repülőgépén a német birodalmi posta zászlaja lengett.

Az ú. n. birodalmi postajáratok között meg kell még említenem a Breslau—Bécs—Budapest—Konstantinápoly vonalat, amelyen a rendszeres repülőszolgálat 1931-ben indult meg. A gép — csatlakozással az este Berlinből induló gyorsvonathoz — Breslauból reggel indul el és Szófiában való éjjelezés után másnap reggel 8.00-kor érkezik Konstantinápolyba. A németek végső célja a vonalat Konstantinápolytól Bagdadig kiterjeszteni, de ennek egyelőre Törökországban politikai akadályai vannak. A török kormány ugyanis idegen repülőgépeknek nem engedi meg a birodalom átrepülését. Emiatt esetleg Törökország megkerülése is tervbe van véve. A békéből ismert „Berlin—Bagdad”, „Drang nach Osten” sok politikai harcra okot adó jelszavak, úgy látszik, megint napvilágra kerülnek.

A német posta felhasználta a franciák által kezdeményezett, de egy szerencsétlenség miatt abbahagyott „katapult”, repítőszolgálatot is arra, hogy a légiközlekedést javítsa. Az Európa és Amerika közt

berendezendő légiforgalomnak ugyanis főakadálya az a körülmény, hogy nem tudnak olyan gépet építeni, amelyen a leszállás nélkül megteendő hosszú útra szükséges, nagymennyiségű benzin és olaj mellett elég hely maradna a hasznos teherre: a postára. Ezért az a gondolat merült fel, hogy a hajó és a repülőgép útján történő szállítást összekapcsolják. Két mód kínálkoznék erre. Az elinduló hajó után kell repülőgépet indítani, amely a hajó elindulása után feladott postát egy bizonyos távolságban a hajónak átadja. Viszont bizonyos idővel a rendeltetési kikötőbe való érkezés előtt, a hajó fedélzetén alkalmas repítő szerkezettel repülőgép száll fel, amely a postát előre viszi. Az első részt még nem tudták megvalósítani, mert a nyílt és gyakran háborgó tengeren lehetetlen volt az anyag biztonságos átadása. Ellenben a második módot már 1929-ben megvalósították és a következő két évben rendszeresen folytatták. Az Európa—Amerika viszonylatban a legkedvezőbb esetben a repülőgép New-Yorktól keletre légvonalban már 2200 km-re, tehát majdnem a félúton szállt fel. Ez a kitünően sikerült repülés azt eredményezte, hogy az előre küldött anyag a végig hajóúton szállított levelezéssel szemben 45 óra időnyereséget ért el. A német légiforgalom azonban ezzel sem elégedett meg. Addig, míg sikerül megvalósítani azt a tervet, hogy a repülőgép a már útban levő hajót elérve a postát neki átadja, egy közbenső megoldást választottak. A postaanyagot Kölnből repülőgéppel küldik a francia Cherbourgba, az Amerikába menő hajók által utoljára érintett európai kikötőbe és pedig oly időben, hogy a posta közvetlen a hajó elindulása előtt érkezék oda. Az ismertetett két mód egyesítésével legutóbb már azt érték el, hogy a Köln—New York útát a légitávközlekedés 4 nap alatt tette meg. Ez jelenleg az Európa—Amerika viszonylatban a „rekord”. (Természetesen nem jön számításba az olyan inkább sportszerű repülés, mint a Zeppelinek által végzett kirándulások, vagy a Justice for Hungary útja, amelyeken a levelek szállítása csak mellékes cél volt.)

Igen nagy kiterjedésű légihálózat van az orosz szovjetnek is. Ebben az országban az óriási távolságok és a vasúti közlekedésnek gyér volta különösen alkalmas terepül szolgál a légiforgalom részére. Az „5 éves terv” keretén belül forgalomba hozott fantasztikus számokat, a 110.000 km-es légihálózatot ugyan nem kell készpénznek venni, de az 1931. év végén az 50.000 km. vonalhosszát már tényleg elérték. Leghosszabb vonalaik a következők:

Moszkva—Baku—Tiflisz,
Moszkva—Taskend,
Moszkva—Irkuck—Jakuck.

Az Irkuck—Mandzsuria—Vladivosztk, illetőleg Sanghai vonal az 1931. évben egy rövid időre megnyílt ugyan, de a forgalmat a politikai viszonyok miatt hamarosan megszüntették.

A többi európai államok közül meg kell még említenem Olaszországot, amely az utóbbi időben légijáratait jelentősen kifejlesztette, sőt Afrika (Róma—Tripolisz, Róma—Tunisz) és Törökország (Brindisi—Konstantinápoly) felé nemzetközi vonalakat is rendezett be. Belgiumnak néhány belföldi jól működő vonalán kívül Belga-Kongóban van légiforgalma, csatlakozással a Belgiumból érkező postahajók-

hoz. Erőteljesen fejlődik a svájci, osztrák, jugoszláv, lengyel és különösen a csehszlovák légiforgalom is.

Hazánk mai kis terjedelme nem sok lehetőséget nyújt a belső légiforgalom kifejlesztésére. Mindazonáltal néhány belföldi vonal megnyitásával e tekintetben is életjelt adutkn magunkról. Fontos továbbá reánk nézve, hogy a Nyugateurópából Keleteurópába vezető legrövidebb út Budapesten megy keresztül. Ha tehát a téli időjárás veszélyeit, a ködöket, a légitechnika le fogja győzni, minden reményünk meg lesz arra, hogy ebbe az egyik fő nemzetközi légivonalba bekapcsolódunk. A Budapest—bécsi útvonalon jelenleg is már 4 különböző járat gépei látják el a szolgálatot, ú. m. a Magyar Légiforgalmi R.-T. (Malert), a Nemzetközi Légiforgalmi R.-T. (Compagnie Internationale de Navigation Aérienne, Cidna), a Deutsche Luft-Hansa és a Breslau—konstantinápolyi Reichspostflug. A „Malert” és a „Cidna” egyébként is nagy ügyszeretettel dolgoznak azon, hogy a hazai légiforgalom minél jobban emelkedjék.

A fenti áttekintésből látható, hogy a légiposta igazi jelentősége a nagy távolságoknál jön előtérbe. Különösen nagy fontossága van a légiforgalomnak olyan nagykiterjedésű országokban, ahol a közlekedés eddig nagyon hiányos volt. Erre példa a már említett szibériai vonal, ahol az egymástól kb. 1800 km-re levő Irkuck és Jakuck között a légiposta berendezése előtt a postajárat útja vasút hiányában 2 hónapig is eltartott, míg most a télen-nyáron hetenkint háromszor közlekedő repülőgép az utat 3 nap alatt teszi meg. Hasonló a helyzet Középázsia, Dél-amerika, stb. nagykiterjedésű országaiban is. Így a közlekedési eszközben igen szegény Perzsia is gyors összeköttetést kapott a világgal a Teheran—Bagdad repülőjárat útján Brit-Indián át és a Teheran—Baku légiszolgálat közvetítésével Oroszországon keresztül. Ezekben az államokban tanulják meg az emberek a légipostát igazán értékelni! Nálunk, sajnos, még igen kevesen vannak, akik tudják, hogy mit jelent a levelezés gyorsasága szempontjából az új interkontinentális légihálózat. Pedig a légipostai díjak viszonylag nem is magasak, különösen, ha meggondoljuk, hogy ezekkel a távoleső államokkal való forgalomban egy távirati díjszó legtöbbször többbe kerül, mint egy légipostai levél.

A légiforgalom fentvázolt legújabb fejlődéséből azt is látjuk, hogy az államok együttműködése sehol sem olyan fontos, mint a légiforgalomban. A légiforgalom munkásai (jogászok, mérnökök, ipari és kereskedelmi szakemberek, pilóták és politikusok) nemzetiségi különbség nélkül törekednek is összefogni, hogy a nagy célt, a minél tökéletesebb nemzetközi légiforgalmat elérhessék. Nincs is munkaterület, amely viszonylag annyi nemzetközi egyesülést mutatna fel, mint a légiforgalom. Kb. 50-re tehető azoknak a nemzetközi egyesületeknek száma, amelyek a légiforgalommal vagy annak valamely problémájával foglalkoznak. (Természetesen nincsenek ebbe beleszámítva a repülőforgalmat tényleg ellátó társaságok.)

Mint utjonnan kialakuló intézmény, a légiforgalom magától értetődően rendkívül sok és bonyolult jogi kérdést vetett fel. Érthető tehát, hogy 9 egyesülés foglalkozik magával a légijoggal és keresi a bonyolult új jogi problémák megoldását. Ezek közül a legnevezetesebb a

„Commission Internationale de Navigation Aérienne“, rövidítve a „Cina“. (A neveknek kezdőbetűikkel való rövidítése sehol sincs úgy elterjedve, mint a légiforgalomban. Csak az angol közéleti férfiak címében látható annyi rövidítés, mint egy légiforgalmi szakcikkben.)

A Cina azt a célt tűzte ki maga elé, hogy megteremtse a nemzetközi légi közjog és a nemzetközi légi közlekedés kodexét. Közvetlenül a háború után, 1919-ben alakult és az akkori hangulatnak megfelelően magától értetődően az aviatikájuktól megfosztott „legyőzötteket“ nem hívták meg az alakuláshoz. Főgyengesége még ma is az, hogy a volt központi hatalmak, sőt rajtuk kívül Esztország, Finnország, Luxemburg, Norvégia, Spanyolország és Svájc nem tagjai az egyesülésnek. A központi hatalmakat presztizskérdéseken kívül bizonyos technikai rendelkezések akadályozzák meg a belépésben. Ugy látszik azonban, hogy a legutóbb dr. Wegerdt német miniszteri tanácsos, a légijog világszerte elismert egyik legnagyobb tekintélye által kidolgozott tervezet alapján sikerülni fog az ellentétek kiküszöbölése. Kétségtelen mindenestre, hogy a nemzetközi érdekek megkívánják egy ilyen, az egész világra kiterjedő egyesülésnek fennállását.

A „Ciná“-val, mint részben politikai egyesüléssel ellentétben egy másik kiváló, de kimondottan tudományos légijogi egyesülés, a „Comité Juridique International de l'Aviation“ (C. J. I. A.) amely még 1909-ben alakult és az összes számbajöhető államokra kiterjeszti működését. Ez az egyesület 1930-ban Budapesten tartotta 9-ik kongresszusát, amelyen érdekes jogi vitákat folytattak a repülőgépeken elkövetett bűncselekmények minősüléséről (pl. egy osztrák ember német repülőgépen magyar terület felett olasz embert megöl, milyen büntetőtörvénykönyv szerint bűnhődjék). Egy másik kérdés volt a nyílt óceánon a repülőgépek részére útközi kikötőhelyül építendő ún. „úszószigetek“ területenkívülisége vagy valamely államhoz való tartozása, továbbá a légibiztosítás stb.

A jogi feladatoknál talán még nehezebbek a szállítási, technikai és pénzügyi problémák. Ezeknek megoldására törekszik az „International Air Traffic Association“ (I. A. T. A.).

Külön egyesülés törekszik a repülőterek technikai feladatait megoldani. Hasonlóképpen nemzetközi egyesületbe tömörültek a légiforgalmi meteorológia, úgyszintén a légiforgalmi térképészet szakemberei. sőt legújabban már a motor nélküli repülésnek is megvan a nemzetközi bizottsága.

Természetes, hogy a posta, a légiforgalom egyik legfőbb igénybevevője is behatóan tanulmányozza az új közlekedési eszközözt. Már 1927. szeptemberben összeült Hágában az Egyetemes Postaegyesület első légipostai konferenciája. A konferencián résztvevő 38 postaigazgatás kiküldöttee, mint arról a Magyar Posta 1927. évi novemberi számában beszámoltam, részletesen kidolgozták a légiforgalmi társaságok és a posta, továbbá az utóbbi és a közönség egymáshoz való viszonytá. Az 1920-iki madridi és az 1924-iki stockholmi postakongresszusok ugyanis e kérdéseket még nem szabályozták. A hágai szabályozás alapelvei röviden a következők:

1. A légipostán szállítható postai küldeményfajoknak meghatározása.

2. Tranzitszabadság, tekintet nélkül arra, hogy a közbelső posták a postazárlatok szállításába közvetlenül résztvesznek-e vagy sem.

3. A közönség által fizetendő légipostai pótdíjak megállapítása.

4. A légipostai küldemények nemzetközi átszállításáért a postaigazgatások által egymásnak fizetendő díjak megállapítása.

5. Annak a kötelezettségnek kimondása, hogy minden résztvevő állam épp úgy tartozik az idegen állam légipostazárlatait szállítani, mint a sajátjait.

A konferencia ezenfelül megállapodott az I. A. T. A.-ban egyesült légiforgalmi társaságokkal a társaságoknak fizetendő szállítási díjakban is. A csomagszolgáltatásra vonatkozóan nem sikerült ugyan olyan részletes megállapodás, mint a levélpostára, de mégis megegyeztek abban, hogy a légipostai csomagok pótdíja nem lehet nagyobb, mint a légiúton szállított nem postai árukért fizetendő díj. Ennek dacára a postaanyag az elszállítás tekintetében elsőbbséget élvez. Az értékevelekre vonatkozóan a konferencia részletes határozatokat hozott ugyan, de ezt a gyakorlatban még nem lehetett megvalósítani, mert a repülőgépeken nincsen olyan elzárható hely, ahol ezeket a nagyértékű küldeményeket el lehetne helyezni. A forgalom érdekei egyébként is nem sürgetik az ilyfajta küldemények légipostai szállítását.

A hágai megállapodásokat az 1929. évi londoni egyetemes postakongresszus igen csekély változással elfogadta és az egyetemes postaszervezéshez csatolta. Még a londoni kongresszus tartama alatt felvetette azonban a belga igazgatás egy újabb légipostai konferencia gondolatát. A kongresszuson résztvevő delegátusok azt akkor még túlkorainak tartották. A belga posta meghívására azután 1930 októberében ült össze egy kisebb, 11 postaigazgatás képviselőjéből álló félhivatalos értekezlet. Ez a bizottság az új légipostai konferencia előkészítésével foglalkozott, nevezetesen annak főfeladatával: a légipostai pótdíj új szabályozásával és az egységes európai légipostai hálózat megteremtésével. A hágai első légipostai konferencia által kidolgozott 1000 km.-es távolságokra felépített légipostai pótdíjrendszer a gyakorlatban ugyanis nem teljesen vált be. Hasonlóképpen a légiforgalmi társaságoknak legtöbbször a postaigazgatások közreműködése nélkül megállapított és csak az utasforgalom érdekeit szem előtt tartó menetrendei szintén sok kritikának voltak kitéve a légipostát igénybevevő közönség részéről. A brüsszeli megbeszélés inkább elvi területeken mozgott. Az azonban nyilvánvaló volt, hogy a légipostai pótdíj eltörlését még általában nem lehet megvalósítani, de viszont — legalább is Európában — feltétlenül egységes pótdíjat kell majd megállapítani. A kérdések alapos további megvitatása céljából a brüsszeli értekezlet megbízásából a nemzetközi postairoda felkérte az egyes postaigazgatásokat, hogy érdemleges javaslatokat terjesszenek elő. E javaslatokat a Prágában 1931 júniusában összeült tanulmányi bizottság átvizsgálta és törekedett azokat közös alapra hozni abból a célból, hogy az egyetemes postaegyesület 1932 tavaszán Brüsszelben összeülő második légipostai konferenciájának feladata könnyebb legyen. Talán hosszadalmasnak tűnik fel a laikus előtt az ilyen konferencia előkészítése. Nem szabad azonban figyelmen kívül hagyni, hogy a légiforgalom, illetőleg a légiposta tárgyalásánál igen sok új és rend-

kívül bonyolult külpolitikai, pénzügyi, közgazdasági, technikai stb. probléma merül fel. Emellett a nemzetek versengésének kiegyenlítése is rendkívül megnehezíti a konferencia munkáját.

A prágai tanulmányi bizottság az alábbi főelveket terjesztette, mint javaslatokat, a második légipostakonferencia elé.

1. A légiposta-pótdíj kérdése maradjon nyitva, tehát az államok tetszésére legyen bízva, hogy szednek-e pótdíjat. Amennyiben azonban ilyen díjat szednek, a díj egész Európára egységes legyen. A díj maximumát 20 g-os levél után 15 arany centime-ban javasolják megállapítani, de úgy, hogy e díj a szomszédos országokkal való forgalomban mérsékelhető legyen. (E díj jelenleg 1000 km-enként 25 aranycentime.)

2. A levelek 20 g-os súlyegysége maradjon fenn, noha egyes igazgatások azt 10 g-ra akarják leszállítani.

3. A légiforgalmi társaságok által igényelt légiszállítási díjak emelése visszautasítandó.

E három ponton kívül a tárgyalások legkényesebb része az új, egységes európai légipostai szolgálat megalkotásának kérdése volt.

Jelenleg a légiforgalmat ellátó társaságok egész sora működik Európában, amelyek között az összhangot, különösen politikai tekintetek miatt igen nehéz megteremteni. Tulajdonképpen, mint a francia javaslat mondja, háromféle módon lehetne az európai légitársaságok teljes együttműködését elérni. A megoldási módok a következők:

1. a) Azokon a vonalakon, ahol jelenleg egyetlen társaság bonyolítja le a forgalmat, ez a helyzet megmaradna; b) ahol több társaság üzemközösségben (pool) vagy párhuzamosan működik, a jövőben az üzemközösség lenne a szabály; c) az új vonalakon az átrepült országok társaságai (de országonként csak egy) üzemközösségben látná el a szolgálatot.

2. Az egész európai légihálózatban minden egyes vonalon az átrepült országok légiforgalmi társaságának üzemközössége, poolja végezné el a szolgálatot.

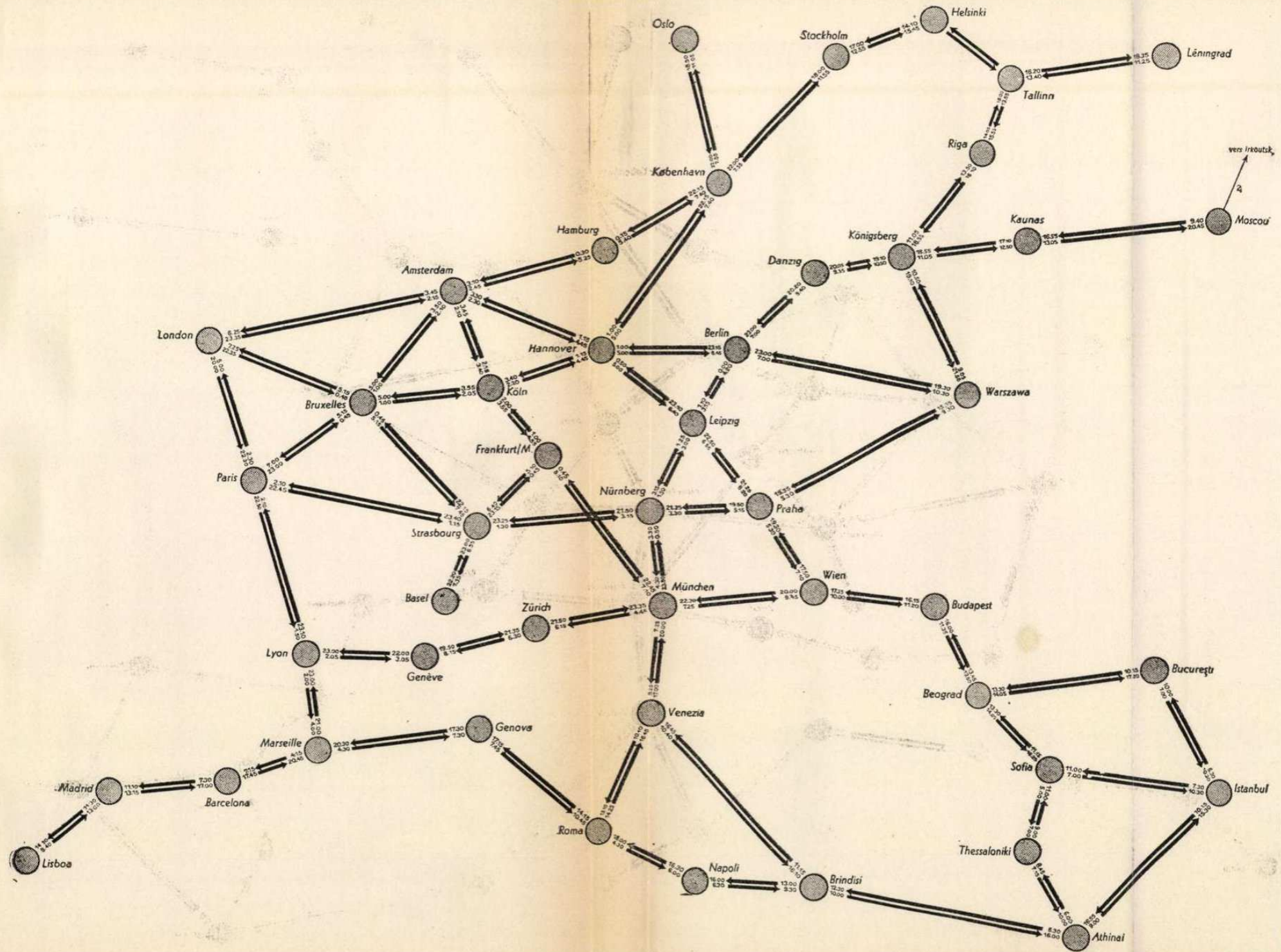
3. Egységes európai légiforgalmi társaságot kellene alakítani, amelynek a postaigazgatásoktól olyan szállítási díjakat kellene igényelni, amely a társaságnak szubvenció nélkül való fennállását biztosítaná.

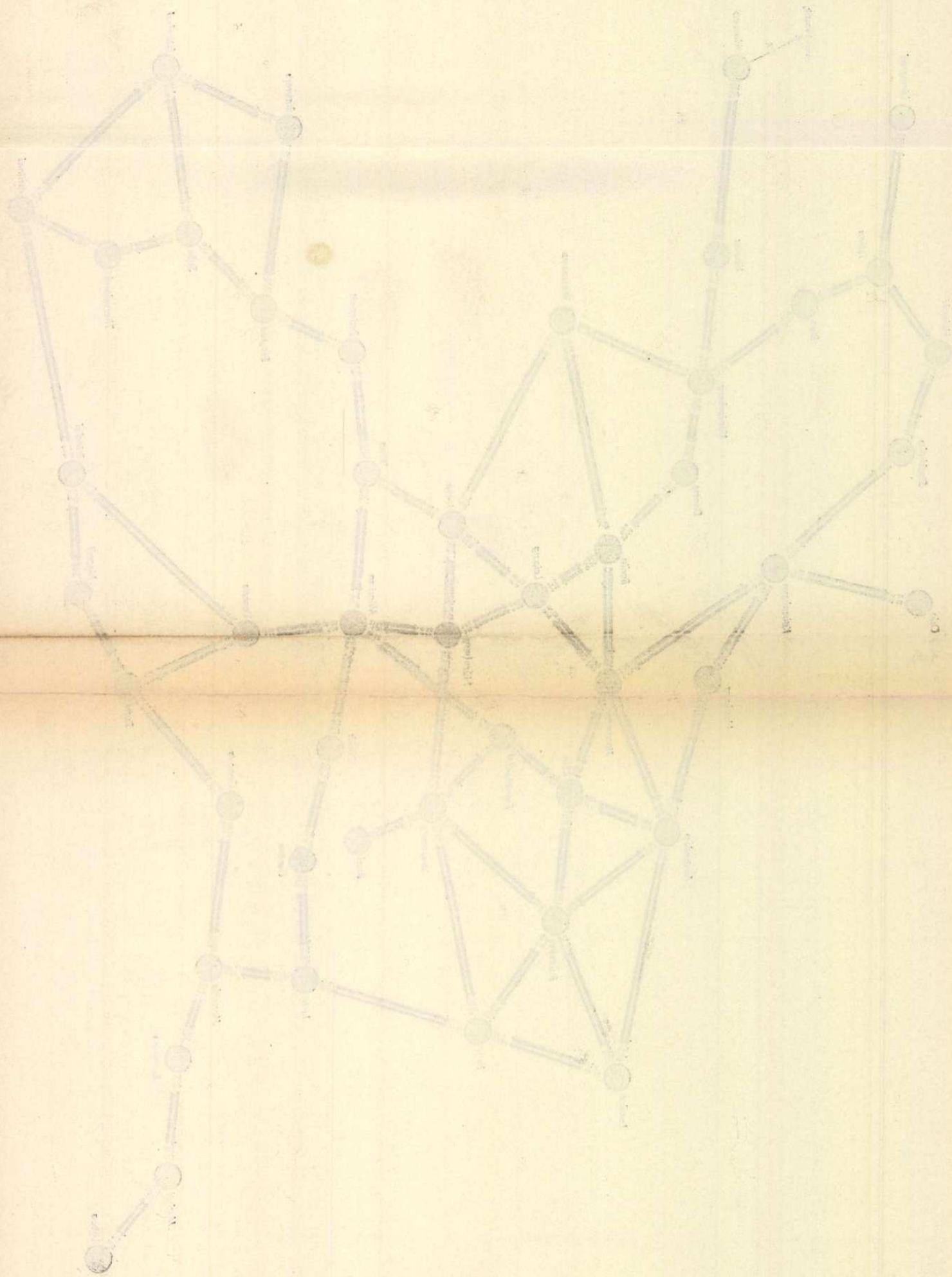
A három megoldás közül — legalább is egyelőre — az első a legkönnyebben keresztülvihető, mert számol a jelenlegi helyzettel. Már a második egy csomó új légiforgalmi társaság alapítását és ezzel kapcsolatban új szubvenció-megállapodásokat kívánna. De különösen a harmadik megoldás annyi új és kényes nemzetközi kérdést vetne fel, hogy annak megvalósítására jelenleg még gondolni sem lehet.

Noha tehát a legideálisabb a harmadik megoldás volna, egyelőre az európai egységes légipostai hálózatnál a jelenlegi légiforgalmi társaságokkal számolni kell és a hálózatot velük kell megalkotni.

A tervbevett hálózat megalakításának főfeladata az éjszakai repülés megvalósítása és az új egységes, elsősorban a légiposta érdekeit szem előtt tartó légi menetrend megállapítása lesz. Nyilvánvaló ugyanis, hogy a légiposta csak akkor lesz igazán tökéletes, ha az éjszakai repülés kérdése egész Európában megoldódik. Ez természetesen

Az európai új légi postai hálózat menetrendtervezete.





As empoa ni iapioaia iapioia iapioia

igen nagy költségeket igényel, mert a repülőterek, és pedig úgy a rendes, mint a kenyszereszállóhelyek megvilágítása, a repülés utvonalaiban igen sűrű térközökben világítótornyok felállításai stb. hatalmas berendezéseket igényel. A zutolsó két esztendő azonban e tekintetben is már igen jelentős eredményeket hozott. Így Németországban a Berlin—Königsberg (oroszlány), továbbá Berlin—Hannover—holland határ, Köln—belga határ, úgyszintén Hannover—Fehmarn (svéd irány) közt már megvan az éjszakai repüléshez szükséges berendezés. Hasonlóképpen Franciaország a Párizs—Strassburg, Párizs—Calais, Párizs—St. Quentin—Valenciennes vonalakon már berendezte az éjszakai szolgálatot. A példát Németalföld és Belgium is követte. A tökéletes európai légipostai hálózatot azonban csak akkor lehet megvalósítani, ha a kivilágított repülőtereknek és útvonalaknak rendszerét olyan mértékben fogják egész Európára kiterjeszteni, amely lehetővé teszi az egyes európai centrumokban este feladott postaküldeményeknek a következő reggelen bármelyik másik európai centrumban való kézbesítését.

Természetes, hogy a „légipostai célokat szem előtt tartó” menetrend megállapítása is igen nehéz kérdés. Talán nem is kell külön kiemelnem, hogy a berni iroda felhívására benyújtott menetrendterveket az egyes postaigazgatások úgy készítették el, hogy azok a saját államuk érdekeinek legjobban megfeleljenek. Jellemző példája volt ennek az egyik postaigazgatás javaslata, amely a menetrendet úgy kívánta megállapítani, hogy az Európa minden irányából jövő gépek éjjelkor az illető állam fővárosában találkozzanak. Így azután e postaigazgatás a késő estig feladott levelezést is továbbbíthatná a gépekkel, viszont az éjjelkor beérkező postanyagot a reggeli rendes járáttal kézbesíteni lehetne. Ez volt egyébként — bár kisebb mértékben — a legtöbb állam célja. Érthető tehát, hogy a menetrendjavaslatok összeegyeztetése igen nehéz volt. Az európai légiforgalom két főképviselőjét: a francia és német postát kérték fel végül is arra, hogy a különböző érdekek összeegyeztetésével készítsék el az „ideális menetrendet”. Hosszú tanácskozás után sikerült is egy, aránylag minden állam által elfogadható javaslat összeállítása. A menetrendtervet a mellékelt ábra szemlélteti.

A javaslat számol azzal, hogy az éjszakai repülést a középeurópai és délkeleteurópai államok területén gazdasági okokból egyelőre nem lehet megvalósítani. Ezért a gépek este indulnának el Londonból (22.35-kor), illetőleg Párizsból (22.45-kor). Postai szempontból egyébként is ezekre az országokra ez a legelőnyösebb indulás. A két géppel hozott anyag Strassburgban egyesülve 1.30-kor indulna tovább Közép- és Keleteurópa felé. A légiposta Budapestre 11.20-kor, Belgrádon keresztül Szalonikibe 16.25-kor és — Belgrádból elágazásként — Bukarestbe 17.20-kor érkeznek. A gépek reggel indulnának Szalonikiből, illetőleg Bukarestből Athénbe, illetőleg Konstantinápolyba, ahova 10 órakor érkeznének. Az ellenkező irányban a gép 6.00-kor indulna Athénből, illetőleg Konstantinápolyból. Budapestet 16.00-kor érintve a gép már 22.45-kor Párizsban és másnap 5.00-kor Londonban lenne. A Párizsban meglévő csatlakozást kihasználva a légiposta 23.10-kor Lyonban, másnap 4.00-kor Marseillen, 11.10-kor Madridban és

14.50-kor Lisszabonban volna. Az út tehát Budapest és Lisszabon között 23 óráig tartana. Természetesen az északdéli irányba is bele tudnánk kapcsolódni. Különösen Északkeurópával lenne az összeköttetés kedvező. A Petrogradból 11.25-kor, Helsingforsból 14.10-kor, Stockholmból 18.00-kor, Kopenhágából 22.15-kor, Berlinből pedig éjfélkor induló légiposta a 11.20-kor érkező repülőgéppel kerülne Budapestre. Ugyanúgy az ellenkező irányban a Budapestről 16.15-kor induló géppel szállított anyag másnap reggel 4.20-kor Berlinbe, 7.40-kor Kopenhágába, 11.55-kor Stockholmba és 18.30-kor Petrogradba érkeznek.

Kétségtelen, hogy a magyar posta szempontjából is az lenne a legelőnyösebb, ha a gép kora reggel érkezne nyugatról és késő este menne ugyanazon irányba vissza. A tervezett menetrendre sem mondhatjuk azonban, hogy az reánk hátrányos lenne, legalább is a nyugati és északi városokkal való forgalomban. Az onnan Magyarországra szóló és az este induló gépekkel szállított légipostai anyag ugyanis Budapesten a következő napon a délutáni rendes kézbesítéssel a címzettekhez jutna, viszont a Budapesten délig a nyugati és északi külföldre feladott posta 16.00-kor továbbítható és másnap — a legtöbb fővárosban — az első indítással kézbesíthető lenne. A Balkánnal való viszonylatban a helyzet már kedvezőtlenebb, minthogy a gép 11 órakor indulna s így csak a kora reggeli postaanyagra volna előnyös. Hasonlóképpen a Balkánról jövő gép 16 órakor való érkezése is kedvezőtlen, mert az általa hozott postát aznap már a rendes járattal nem lehetne kézbesíteni. E tekintetben tehát előnyös volna reánk nézve bizonyos változtatás.

A menetrend nyilvánvalóan nem elégítette ki az összes érdekelteket. Kétségtelen tehát, hogy az Egyetemes Postaegyesületnek a f. é. tavaszán Brüsszelben tartandó második légipostai konferenciáján e kérdésben még nagy csatározások lesznek. A gépek sebességének gyorsítása azonban a helyzetet talán meg fogja könnyíteni. Nem valószínű ugyan, hogy a sztratoszférában való repülés, amely a New-York—párizsi légi utat 5—6 órára csökkentené, hamarosan megvalósulna, de nemrég olvashattuk, hogy a Luft Hansa jelenleg olyan gépeket épít, amelyekkel a Bécs—Berlin közt járó légi „expressz” eddig 3 óra 20 percig tartó útját a folyó évben már kb 2 órára fogják csökkenteni. Hogy a terv mennyiben valósul meg, nem tudhatjuk és ezért a jelenlegi helyzettel kell számolnunk. Egyelőre az igazgatások annak kiszámításával foglalkoznak, hogy az egyes vonalakra mennyi légipostaanyag várható. A külön légipostai vonalak rentabilitása ugyanis kétségtelenül döntő tényezője az új rendezésnek. Mindenesetre a mai rendkívül nyomasztó gazdasági helyzet e tekintetben nem túlságosan biztató. Éppen ezért az igazgatások általános véleménye szerint az összes levelezésből nem is lehetne egyelőre a légipostára többet számítani, mint 1—5%-ot, esetleg a nagy távolságoknál 10%-ot. Reméljük azonban, hogy a viszonyok javulnak és az új európai egységes légipostai hálózat és menetrend rövidesen megvalósul. A meggyorsított szellemi érintkezés nyilvánvalóan hatalmas emelője lesz a nemzetközi kereskedelmi forgalomnak és a nemzetek együttműködésének.

A távolsági távbeszélő az Északamerikai Egyesült-Államokban.

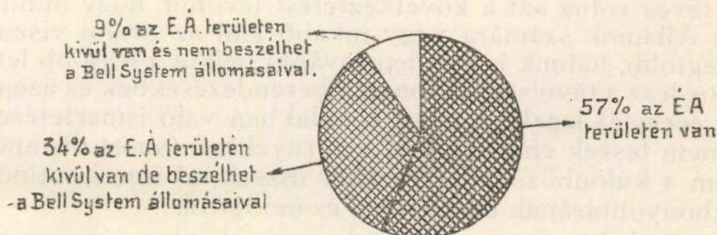
Irta: SZOMMER IMRE m. kir. posta-műszaki tanácsos.

La téléphonie à distance aux États-Unis d'Amérique. Par Emeric Szommer, conseiller technique des postes r. h.

Dans son article à suivre, l'auteur expose, à la base de ses expériences faites pendant son voyage d'étude en Amérique et des sources énumérées, les circonstances qui ont occasionné le grand développement de la téléphonie à distance en Amérique. Il énumère les solutions techniques, les systèmes d'exploitation et de manipulation, lesquels, en sus des conditions économiques favorables, ont contribué, comme facteurs de premier ordre, à produire ledit développement.

Az amerikai gazdasági életnek az utolsó évtizedek alatt elért halatlan fejlődése a lakosság életszínvonalának nagymérvű emelkedésével párosult. Ez az emelkedés az európaiától teljesen elütő, az erősen lüktető élethez minden téren igazodó életberendezkedést teremtett meg és így

1930 december 31.-én a világ távbeszélő állomásainak száma 35,300.000, melyek közül



A világ előfizetőinek 91%-a beszélhet távbeszélőn a Bell System előfizetőinek állomásaival

1. ábra.

rendkívül kedvező talajt biztosított a távbeszélő fejlődésének is. Etekintetben elég felemlíteni, hogy a világ összes — 35.300.000-et kitevő távbeszélő előfizetőinek 57%-a Északamerikára esik. (1. ábra)

A távbeszélő az amerikai üzleti felfogásnak megfelelően a „Bell concern“-be (American Telegraph and Telephone Company and The Associated Operating Companies; röviden: A. T. T.) tartozó 24 nagy és a concernen kívül álló több ezer kisebb távbeszélőtársaság kezében van. A két vagy több társaság területén áthaladó távolsági berendezés egységes tervezését, felépítését és üzemben tartását az egyes társaságokkal szorosan együttműködő s a „Bell concern“-en belül megszervezett osztály: a „The Long Line Department of the American Telephone and Telegraph Companies“, röviden: L. L. D. of the A. T. T. végzi.

Az üzem figyelemmel kíséri a felmerülő szükségleteket. Ezeknek ismeretében a Bell-laboratórium („Bell Telephone Laboratories“) foglalkozik azoknak a módszereknek és készülékeknek a fejlesztésével, amelyek a távbeszélő-szolgálat előbbrevitelét célozzák. Ezeknek a módszereknek a felhasználásával készülnek el egyrészt az A. T. T. érdekkörébe tartozó Western-gyárakban a szükséges anyagok és készülé-

kek, másrészt a L. L. D. irodáiban a tervek. A tervek keresztülvitele folyamán az üzem megkapja szükségleteinek kielégítésére az újabb és újabb berendezéseket és útmutatásokat.

A hatalmas szervezetnek körülbelül 11.000 főből álló mérnöki gárdája van. Ebből 2500 a Bell System központi irodáiban és a Bell-laboratóriumban, mintegy 6300 az egyes társaságoknál, 2200 pedig a Western-gyárakban dolgozik.

Az A. T. T. üzleti alapon áll. Az összes egymásba kapcsolódó munkákat az üzleti számítások egész sorozata kíséri. Az amerikai üzletembernek: „Elfogadható áron jó kiszolgálás” a vezérlő elve. Ez pedig a távbeszélőnél olcsó díjszabás mellett gyors összeköttetést és jól érthető beszélgetést jelent. Sok szakember a távbeszélő fellendülését túlhajtott öntudattal csak a jó kiszolgálás eredményének hajlandó betudni, kétségtelen azonban, hogy az említett kedvező gazdasági helyzetnek is szerepe volt a fellendülésben, mert a jelenlegi nagy üzleti depresszió meg fogja győzni őket is arról, hogy a legjobbnak a nyújtása is hiábavaló akkor, amikor a gazdasági élet pang.

Az amerikai távbeszélőberendezés kiválósága legfeltűnőbb a helyközi viszonylatban, ahol a távolsági beszélgetések kiszolgálása a helyi beszélgetésekhez hasonló gyorsasággal történik.

Bár téves volna azt a következtetést levonni, hogy mindaz, ami az Egyesült Államok számára vagy inkább ami az ottani viszonyok számára a legjobb, nálunk is minden további nélkül a legjobb lenne, mégis tanulságos lesz a távolsági távbeszélőberendezéseknek és üzemnek (long distance service) legalább nagy vonalakban való ismertetése. Ez alkalommal nem teszük említést sem a környékbeli (short distance toll service), sem a különböző világrészeket összekötő interkontinentális forgalom lebonyolításának eszközeiről és módjáról.

Nem térek ki az egyes berendezéseknek olyan ismertetésére sem, amelynek megértéséhez különleges műszaki ismeretek szükségesek.

A távolsági távbeszélő-forgalom valódi amerikai méretűvé akkor fejlődött, amikor — 1915 január 15-én — az Egyesült Államok teljes szélességét áthidaló: az Atlanti-óceán partját a Csendes-óceánéval összekötő forgalmat megnyitották. Ezt az időpontot megelőzően csak mintegy 2400 km-es körzetben tudtak távbeszélő-összeköttetést létesíteni. Ezért a Csendes-óceán melletti államok a kontinens középső részén és az Atlanti-óceán mellett fekvő államoktól távbeszélő szempontjából el voltak szigetelve. Az egész kontinentst áthidaló összeköttetés adta meg a gondolatot arra, hogy egységes hálózat létesítésével az Egyesült Államok területén bárhol levő két távbeszélő állomás elfogadható díj ellenében kielégítő módon összeköthető legyen.

Az utolsó 15 év meghozta ennek a gondolatnak teljes valóra válását. A szükséges pénzügyi eszközök úgyszólván korlátlanul rendelkezésre álltak akkor, amikor Európa államai a világháború okozta sebkettől legyengülve nagyjából részben gazdasági nehézségekkel küzdöttek. A helyközi forgalomnak az utolsó 30 évben történt növekedését 2. ábránk mutatja.

A távolsági forgalom növekedése nem volt egyforma a különböző távolsági viszonylatban. Általában az utolsó 5 évben a 400 km távolságig folytatott beszélgetések az előző darabszám kétszeresére, a 400—

1600 km távolságban lebonyolítottaké ötszörösre, végül az 1600 km távolságon felülieké 10-szeresre emelkedett.

Ugyanezen öt év alatt az összes távolsági beszélgetések száma 67%-os emelkedést mutat, az előfizetők száma 28%-kal lett több, az előfizetőnkénti távolsági beszélgetések átlagos darabszáma pedig 30%-kal emelkedett.

A gyors kiszolgálás csak a kiépíteti hálózattal, továbbá a néhány év óta bevezetett s később részletesen ismertetendő Combined Line and Recording néven nevezett egyesített bejelentő és interszolgálat (röviden: CLR) rendszerű központok üzembehelyezésével és a kitűnően iskolázott, elegendő számú személyzet beültetésével vált elérhetővé.

3. ábránk tünteti fel a helyközi beszélgetések létesítéséhez szükséges átlagos időtartam fokozatos csökkenését. A feltüntetett idő azt az időtartamot jelenti, amely a hallgatónak a hívó fél által történt leemelelése és a hívott előfizető jelentkezése között eltelt, illetőleg amely alatt



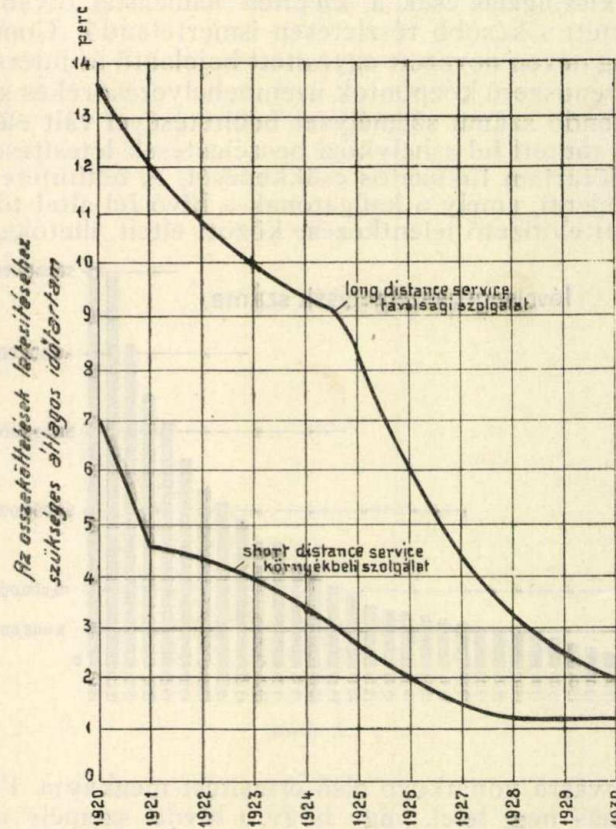
2. ábra.

a hívó fél a hívásra vonatkozó első értesítést megkapja. Például, hogy a hívott állomás nem felel, vagy hogy a hívott személy csak két óra múlva lesz bent az irodájában. Láthatjuk, hogy a nagytávolsági viszonylatban a várakozási idő 1920-tól 1924-ig 13.6 percről 9.2-re, 1930-ig pedig 2 percre csökkent. Ha a környékbeli forgalom adatait is számításba vesszük, az átlagos várakozási idő mindössze 1 perc. A kapcsolásokhoz szükséges átlagos várakozási idő most már olyan rövid, hogy a hívó előfizető a hívás megtörténte után a beszélgetés megkezdéséig a hívások 82%-ánál a hallgatóját nem is akasztja vissza. (Ilyen gyors kiszolgálás mellett sem a „sürgős“, sem a „rapid“ beszélgetési nemeket nem ismerik.)

Az említetteken kívül a beszélgetések nagymérvű emelkedését előmozdító elsőrangú szolgáltatásnak megemlítésre méltó tényezője még a kiváló érthetőség (a beszédátvitel jósága) is. Másszóval az, hogy az összeköttetés „csillapítása“ (elhalkulása) bizonyos megadott állandó egyenérték (átviteli érték) alatt maradt, minek következtében az összeköttetés végén levő távbeszélőkészüléken a hang elég erős, hogy

a hang színezete s természetessége kifogástalan* és hogy a vonalon felvett mellékzörejek lényegtelenek.

A forgalom növekedésének egyik okát abban is kell keresnünk, hogy a távolsági beszélgetések díjai a mindennapi életben előforduló szükségleti cikkek és szolgáltatások árának emelkedésével kapcsolatban nemcsak nem emelkedtek, hanem ellenkezőleg csökkentek.



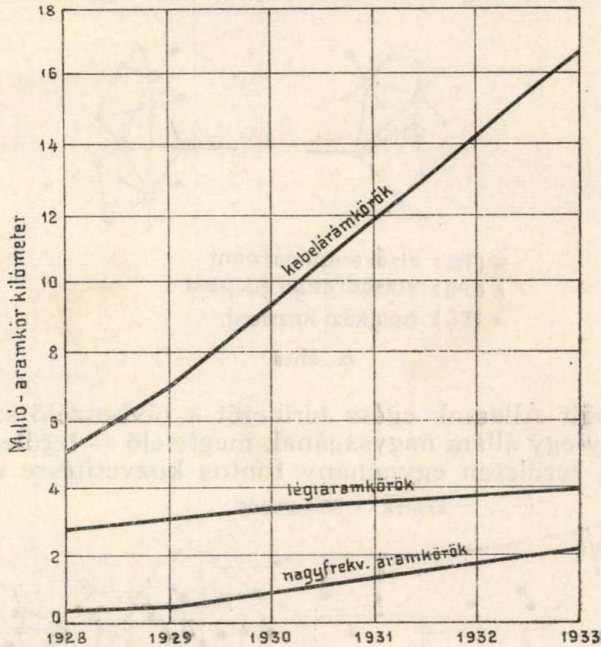
3. ábra.

A helyközi hálózat.

A helyközi hálózat tervezésénél három főszempontra voltak tekintettel: az összeköttetésnek lehető kevés kapcsolás útján történő létrehozására, a kielégítő átviteli viszonyokra és elegendő áramkör létesítésére.

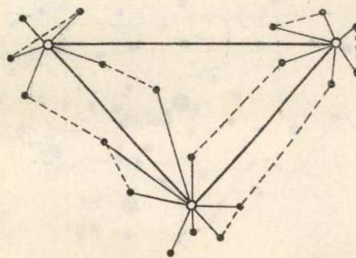
*) A beszédben lévő frekvenciák 60 és 600 Herz (periodus szám pro sec.) között vannak. A kísérletek azonban azt bizonyítják, hogy a távbeszélőn közvetített beszéd érthetősége a hang színezete szempontjából teljesen kielégítő akkor, hogyha a beszédáramokból a vezetékben, központokon, erősítőkön áthaladva csak a 250— és 3000 közötti frekvenciák érkeznek be a hallgatóba, feltéve, hogy az átvitt egyes frekvenciáknak egymáshoz viszonyított erőssége ugyanaz a hallgatóban, mint a beszédben. Más szavakkal kifejezve; a beszédátvitel szempontjából kívánatos, hogy az átvitt frekvenciasáv szélessége legalább 2750 legyen.

A helyközi hálózat 1930. év végén mintegy 8.000.000 km földalatti kábel —, 7.000.000 km légekábelérből és 4.800.000 km légvezetékből állt. Az összes 19.800.000 km kábelhossz és légvezetékhossz mintegy 480.000 km hosszú távolsági vonalon oszlik meg.



4. ábra.

4. ábránk tünteti fel az ATT által 1928. évben felállított és öt évre tervezett építési programot.



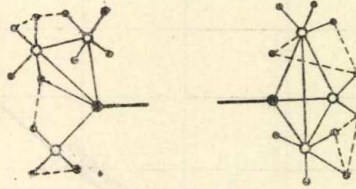
- (P.O.) = másodrangú gócpont
- (T.C.) = helyközi központ

5. ábra.

A kábelekben és általában a légvonalakon is 2—2 áramkörből egy harmadikat, u. n. fantom (duplex) áramkört képeznek. A légvezetékek ezenkívül nagyfrekvenciájú műáramkörök (irányított rádió) irányításul is szolgálnak.

Az Egyesült Államoknak és a hálózatához csatlakozó Keletkanadá-

nek kb 6400 távbeszélő központja között a távolsági forgalmat mintegy 2500 helyközi központ (toll center) látja el. A newyorki helyközi távbeszélő központhoz 159 helyi központ mintegy 2.5 millió állomással, a chicagóihoz pedig 137 helyi központ mintegy 1.2 millió állomással tartozik.

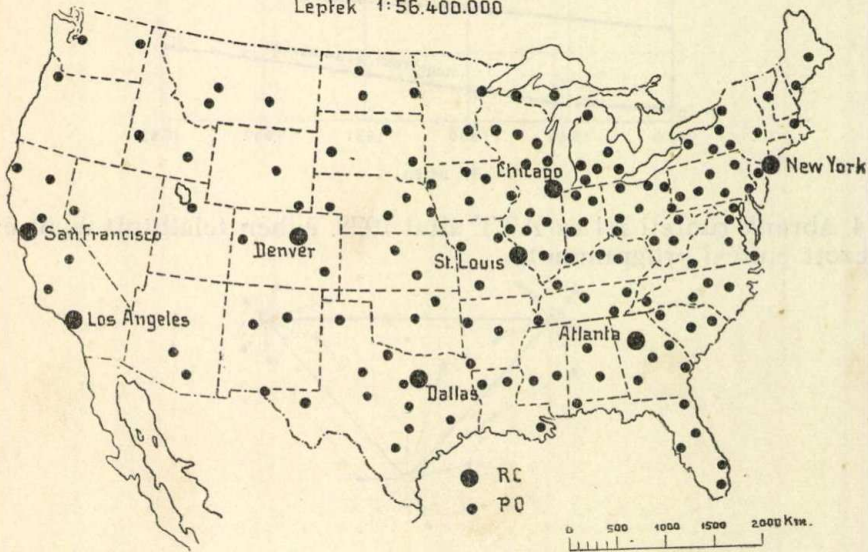


- (RC) elsőrangú gócpont
- (PO) másodrangú gócpont
- (TC) helyközi központ

6. ábra.

Az Egyesült Államok egész területét a távbeszélő szempontjából több — kb egy-egy állam nagyságának megfelelő — területre osztották. Egy-egy ilyen területen egynéhány fontos közvetítésre alkalmas fek-

Leptek 1:56.400.000



7. ábra.

vésű helyen felállított helyközi központot másodrangú gócponttá* (primary outlet = PO) fejlesztették. Minden „toll center“ legalább egy ilyen másodrangú gócponthoz csatlakozik. Az egy-egy állam területéhez tartozó összes másodrangú gócpontok között közvetlen összeköttetések létesülnek. — Ily módon vált lehetségessé az, hogy egy-egy

*) A magyar elnevezések az amerikaiaknak nem fordításai, hanem az itthon szokásos elnevezések.

előbb említett területen fekvő bármely távolsági központ (toll center) között az összeköttetés legfeljebb 2 közvetítéssel létrejöhethet. (5. ábra)

A másodrangú gócpontok (PO) helyének kijelölése a forgalomnak és a jövő fejlődésének gondos tanulmányozása alapján történt, szem előtt tartva a gazdaságosságot és azt, hogy számuk lehetőleg korlátozott legyen. — Az ábránkon látható szakadozott vonalak a tekintetbe jövő másodrangú irányítások számára szükséges *kiegészítő összeköttetések*. A másodrangú gócpontok (PO) száma az Egyesült Államok egész területén 150.

Minden másodrangú gócpont közvetlen áramkörökkel csatlakozik legalább egy, de lehetőleg több elsőrangú gócpontozhoz (Régional Center = R. C.) (6. ábra)

Ilyen elsőrangú gócpont összesen 8 van, és pedig: New York, Chicago, St Louis, Atlanta, Dallas, Denver, San-Francisco és Los Angeles. Ezeket a központokat egymás közötti elegendő számú és átvitel szempontjából kiváló közvetlen áramkörökkel látták el. Ezeken az összeköttetéseken épül fel a tulajdonképpeni nagytávolságú forgalom. (7. ábra)

Az előadottakból következik, hogy bármely másodrangú gócpont (P. O.) legfeljebb 2 közvetítéssel egymással összeköttetéshez juthat és hogy bármely helyközi központnak egy másikkal való összeköttetéséhez legfeljebb 4 közvetítés szükséges. (1. kimutatás)

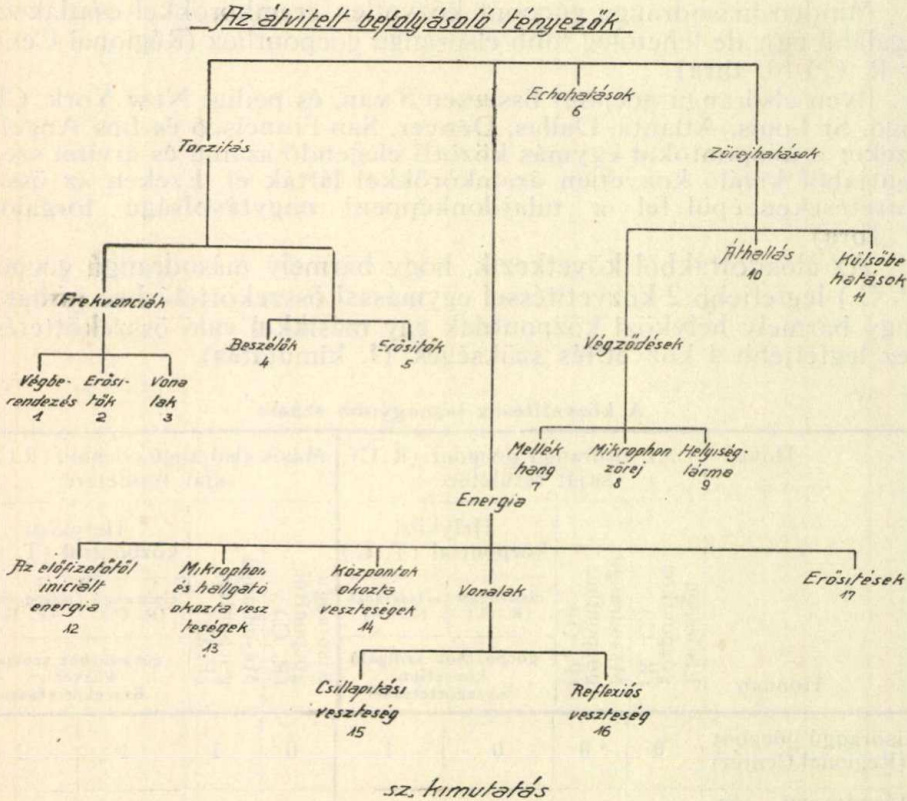
A közvetítések legnagyobb száma

Hová	Az elsőrangú gócpont (R. C.) saját területére				Másik elsőrangú gócpont (R.C.) saját területére			
	Elsőrangú gócpontozhoz (R. C.)	Másodrangú gócpontozhoz (P. O.)	Helyközi központtal (T. C.)		Elsőrangú gócponttól (R. C.)	Másodrangú gócponttól (P. O.)	Helyközi központtal (T. C.)	
			elsőrangú (R. C.)	másodrangú (P. O.)			elsőrangú (R. C.)	másodrangú (P. O.)
			gócpontozhoz szolgáló közvetlen összeköttetéssel					
Honnan								
Elsőrangú gócpont (Regional Center)	0	0	0	1	0	1	1	2
Másodrangú gócpont (Primary outlet)	0	1	1	2	1	2	2	3
Helyközi központ (T. C.) az elsőrangú gócpontozhoz közvetlen áramkörrel	0	1	1	2	1	2	2	3
Helyközi központ (T. C.)	1	2	2	3	2	3	3	4

1. sz. kimutatás.

A hálózat ily módon való kiépítésével elérték azt, hogy a jelenlegi forgalomnak 74%-a közvetlen áramkörön bonyolítható le, több mint 20%-ának lebonyolításához pedig csak egy közvetítés szükséges és az egész forgalomnak legfeljebb 6%-a az, melynek létrehozatalában egynél több közvetítő helyközi központ működik közre.

A hálózat megtervezésénél a közvetítések számának leszállításán kívül a beszédátviteli kérdések kielégítő és gazdaságos úton való megoldása is egyike volt a főfeladatoknak.



Ezeknek a kérdéseknek a megoldása 3 lépésből állott:

1. Bármely összeköttetés számára egyformán érvényes, kielégítő standard átviteli egyenérték megállapítása.

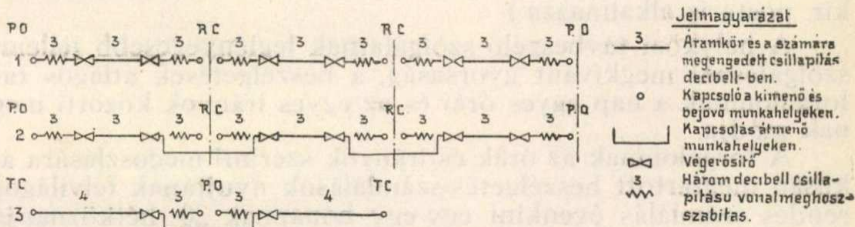
2. Az 1. alatt említett standard átviteli egyenértéknek az összeköttetések felépítéséül felhasznált és az előfizetőket a helyi központtal, ezt pedig a helyközi központokkal s végül a különböző rangú helyközi központokat egymással összekötő áramkörök közötti szétosztása.

3. Az erősítőknek gazdaságos és mégis kielégítő módon való kiosztása.

Az átviteli kérdések megoldásánál az Egyesült Államok Európával szemben abban az előnyben vannak, hogy a hatalmas területet elfoglaló belföldi berendezések kiépítésénél olyan feltételeknek voltak kény-

telenek megfelelni, amelyek Európában csak a nemzetközi forgalom felvétele alkalmával állítottak fel. Érthető tehát, hogy ennek következtében átviteli kérdések szempontjából Európának Amerika például szolgálhatott. A 2. kimutatás tünteti fel az érthetőséget befolyásoló tényezőket.

A CCI csak a folyó évi szeptember havában tartott tanácskozások alkalmával engedte meg a közvetítő központokban az eddig kizárólag alkalmazott zsinórerősítők helyett a végerősítők használatát, az egyes igazgatásokra bízva azt, hogy a nagy berendezési költségeket igénylő végerősítők alkalmazására rátérjenek-e vagy sem. Az ATT a zsinórerősítőket — az áramkörök átviteli viszonyainak jósága iránt támasztott fokozottabb követelmények és az áramkörök gazdaságos kihasználását célzó kezelési rendszer bevezetése következtében — már évek óta nem használja. Megállapították ugyanis, hogy a kezelők a zsinórerősítőket nem használták mindazokban az esetekben, amikor azok



1. Áramkörök végerősítővel ellátott központok közötti végforgalomban
2. Az 1 alatti áramkörök a végerősítővel ellátott központokban összekötve
3. Végerősítő nélküli központok összekötetése végerősítővel ellátott központban

8. ábra.

nak használatát az irányítási utasítások előírták. Ezenkívül a zsinórerősítők kezelése a leegyszerűsített egyéb kezelési teendők mellett körülményes, végül az *amerikai magas munkabérek* mellett túlköltséges is volt. Ezzel szemben úgy találták, hogy a kapcsolási pontokon alkalmazott végerősítők a felszerelésük alkalmával felmerült költségek ellenére is a leggazdaságosabb megoldást nyújtják. Az áramkörök erősítését a végerősítők bevezetésével a kezelők kezéből a többi erősítő berendezés szolgálatát ellátó személyzet kezébe tették át.

Ha az áramköröket az egyik végén kimenő (outward) vagy bejövő (inward) beszélgetés céljából előfizetői áramkörhöz kapcsolják, a kapcsolás az ú. n. meghosszabbításon („artificial line“ vagy „pad“) át történik.

Eszerint a vonalmeghosszabbítások a végforgalomban felveszik a végerősítőknek felesleges erősítését. A transitforgalomban (trough) azonban, amikor két helyközi áramkört kapcsolnak össze, a meghosszabbítások önműködően lekapcsolatnak. (8. ábra.)

A két végerősítő hatása ilyenkor teljesen érvényre jut. A meghosszabbítások kikapcsolása, illetőleg visszakapcsolása céljából két-

féle berendezés van üzemben. Mindkét berendezés változtatásokat kívánt a meglévő kapcsoló-szekrényeken.

Az előadottakban a hálózat általános alakját mutattam be. Rámutattam arra is, hogy az érthetőségi viszonyokra milyen nagy súlyt helyeznek. A következőkben tájékozódást kívánok nyújtani az áramkörök számának megállapítási módjára.

Az áramkörök számát a következő három leglényegesebb tényező ismerete mellett végzett gondos tanulmányok alapján állapítják meg:

1. a jövőben várható forgalom,
2. a kezelési módok és a forgalomnak a különböző irányok és a napszakaszkok szerinti megoszlása és végül
3. az áramkörökön óránként lebonyolítható beszélgetések száma.

A jövőben várható forgalom feltételezése az ATT által kidolgozott rendszerek szerint készült fejlődési tanulmányok alapján történik. Ilyen tanulmányok nemcsak a helyközi, hanem a helyi hálózatok tervezéséhez is készültek és jól beváltak. (Ezeket a rendszereket a m. kir. posta is alkalmazza.)

A helyközi távbeszélő szolgáltatnak leglényegesebb jellemzői a kiszolgálásnál megkívánt gyorsaság, a beszélgetések átlagos tartama, a forgalomnak a nap egyes órái és az egyes irányok közötti megoszlásának módja.

A forgalomnak az órák és irányok szerinti megoszlására a periódikusan megtartott beszélgetés-számlálások nyújtanak felvilágosítást. A rendes számlálás évenként egy-egy hónapnak 20 hétköznapján történik. Erre a célra azt a hónapot jelölik ki, amelyben a forgalom a legnagyobb szokott lenni. Erre a forgalomra vannak a hálózatnak tervezésénél tekintettel.

Az évenkénti számláláson kívül egyes területeknek, vonalaknak vagy áramkörsoportoknak forgalmát külön 10 napon át is felveszik abban az esetben, ha azok legnagyobb forgalmának időszaka nem esik össze az évi számlálás időszakával.

A „forgalmas óra“ forgalma mindössze 10%-a az egész nap forgalmának. (Svédországban 11%, Angliában 13,5, nálunk 15%.) Ez azt jelenti, hogy a forgalmas órára méretezett berendezés a nap egyéb szakainak kisebb forgalma mellett nagyobb mértékben van kihasználva, mint más országokban a kisebb forgalmú órákban. Mik azok a tényezők, amelyek a helyközi forgalomnak a nap egyes órái közti kedvező elosztását eredményezik? A nagy távolságokban az esti és éjjeli beszélgetések a bevezetett díjmérséklés mellett lényeges megtakarítást jelentenek a nappal folytatottakhoz képest. Ezért ezekben a napszakokban is erősen igénybe veszik a távbeszélőt, sőt az esti órák forgalma több helyt elérte a nappali órák forgalmát. Az Egyesült Államok területe négy egy-egy órás eltéréssel bíró időzónára oszlik. Más szóval, amikor Newyorkban 12 óra van, Sanfranciskóban az óra még csak 8-at mutat. A különböző időzónákban lévő helységek közti forgalom az egyes napszakokra eső forgalom kiegyenlítését elősegíti.

(Folytatjuk.)

KÜLFÖLDI SZEMLE.

Revue étrangère.

Postadíjak leszállítása Németországban.
A német birodalmi közalkalmazottak járandóságainak legutóbb, harmadszor törőntént leszállítása a német postánál, kb. 95 millió RM. költségvetési megtakarítást jelentett. A német postaminiszter és az igazgatótanács a gazdasági helyzet következtében amúgy is csökkenő postaforgalomra tekintettel azt kérték a birodalmi kormánytól, hogy a postaalkalmazottak járandóságainak időközi csökkentése címen előállt megtakarítást ne szolgáltassa be a posta a birodalmi pénzügyminiszternek, hanem azt a forgalomcsökkenés következtében előállt eddigi bevételi hiányok pótlására használhassa.

A birodalmi kormány hosszú tárgyalások után lemondott a postaszemélyzettől levont járandóságrészleteknek az állampénztárba egyébként kötelező beszolgáltatásáról azzal a feltétellel, ha a posta díjszabásában kb. annak megfelelő összegű díjleszállítást hajt végre. A kormány kívánsága az volt, hogy a posta elsősorban a nyomtatványok, csomagok, táviratok és távbeszélgetések díjtételeit tegye olcsóbbá, a levelek, levelezőlapok díjai azonban változatlanok maradtak volna.

A német posta igazgatótanácsa 1931 december hó 30-án tartott ülésén viharos tárgyalás után nem a kormány által kívánt módon tette magáévá a postaminisztérium javaslatait. Kimondotta ugyanis, hogy a kormány által átengedett összeget nem engedi sok jelentéktelen, a közönség által alig érezhető díjleszállítási tételen szétaprózni, hanem elsősorban a levél és levelezőlap díjtételeit szállítja le oly mértékben, hogy azt a közönség legszélesebb rétegei is megérezzék. E határozat szerint a távolsági 20 grammos levél díja 15-ről 12, 250 grammos levél díja 30-ról 25, a távolsági levelezőlap díja 8-ról 6, és a válaszos levelezőlap ára 16-ról 12 pfennigre csökkent. Ez a levéldíjknak kb. 20-25%-os leszállítását jelenti.

Leszállította a német posta a csomagok tarifáját is. Itt azonban a 15 pfenniges kézbesítési díj újonnan történt rendszeresítése lényegesen csökkent a leszállítás díjmérséklő hatását. A csomagdíjak leszállításával egyidejűleg a csomagoknál eddig fennállott frankókényszert is megszüntette a német posta.

Dr. Schätzel, a birodalmi miniszter, az igazgatótanács ülését megnyitó beszédében figyelmeztette a tanács tagjait, hogy

a postadíjak leszállítását külpolitikai okok egyáltalában nem teszik kívánatosná, mert pénzügyi szempontból nem tartja maga részéről sem helyesnek, hogy az állampénztár válságát az állami üzemek díjleszállításával növeljék. Maga az a tény, hogy a vasút már leszállította teherdíjszabását, nem lehet parancsoló példa a postára nézve, amelynek a gazdasági válság következtében az 1931/32. költségvetési évre előirányzott bevételeiből eddig 94 millió már nem folyt be, ez a hiánya a költségvetési év végéig előreláthatóan 250 millió márkára emelkedik.

Minthogy azonban a német kormány a december havában kiadott negyedik szükségrendeletében az árak általános csökkentését ígerte, a német posta vezetősege sem óhajtott az általános megmozdulás elől kitérni. Ebből a célból díjleszállítási javaslatainál nemcsak a postaalkalmazottak járandóságainak csökkentéséből előállt 95 millió márkát, hanem azt a további 30 milliónyi összeget is figyelembevette, melyet az árleszállítási mozgalom eredményeként a beszerzéseknél és a terbevetett egyéb takarékosági intézkedések következtében még elérni remél.

Az igazgatótanácsban a levéldíjleszállítás helyességét annak az állításnak kockáztatásával is indokolni óhajtották, hogy alacsonyabb díjtételek mellett a forgalom és végeredményben a bevételek is emelkednek. Ezt az állítást dr. Sautter államtitkár a gyakorlat nyújtotta tapasztalatok alapján határozottan megcáfolta. A díjleszállítás 1932 január hó 15-ével lép életbe. (D. Pztg., 1932. 2.) (k. j.)

A postabélyegek baktériumhordozó voltának vizsgálata. Persze erre is a németek gondoltak. A német postai szaklapok híradása szerint a porosz orvosi kísérleti állomás igazgatója, dr. Bach, a német postabélyegeknek baktériumterjesztésre való alkalmasságát négy csoportban vizsgálta. Az első csoportban olyan, postai kezelésen még át nem ment bélyegeket vizsgált meg, melyeket a bélyegívek közepéről vagy a füzetben árusított bélyegek közül választottak ki, melyeket tehát az árusító keze nem, vagy alig érintett. Ezeket orvosi szempontból alig találta kifogásolhatóknak. A bélyegek ragasztóanyagában, sőt e bélyegek felületén is, talált ugyan bizonyos ártatlan természetű bacillusokat, de ezek nem bizonyultak betegség csírahordozóknak.

A második csoportban a hivatalok kezelő ablakainál egyenként árusított példányokat vizsgálta meg a tudós, mely példányok tehát már az elárúsító kezén keresztül jutottak a közhasználatba. Itt már természetesen aggodalomkeltő számmal talált betegségokozó csirákat is. Éppenezért egészségi és orvosi szempontból nagyon ajánlatos lenne, ha a közönség bélyegszükségletét füzetekben szerezne be, hol az egyes bélyegek védőlapok között, az elárúsító kéznyomai nélkül kerülhetnek a vevők használatába. Megjegyzi azonban a tudós orvos, hogy az egyenként vásárolt postabélyegeket sem szabad viszont a betegségterjesztés szempontjából veszélyesebbeknek tekinteni, mint bármely más közhasználatú tömegcikket, melyet üzletekben, gyanú nélkül adnak-vesznek. Erősen ajánlja különösen a postahivatalokban és bélyegárúsító munkahelyeken bélyegnedvesítők felszerelését a közönség használatára s azok gyakori tisztítását. A bélyegárúsító egyéb helyeken, dohánytözsdeknél, kisebb üzlethelyiségekben, kereskedőknél vásárolt bélyegek fertőző volta nagyobb, mint a postahivatalokban árusított ilyen bélyegeké, amit ezeknek az üzleteknek ügyköre egyébként eléggé megmagyaráz.

A vizsgálat harmadik csoportjában a bélyeggyűjtemények olyan postai kezelésen még át nem esett bélyeg példányait vizsgálta meg a tudós, melyeket gyűjtőik nem kézzel, de állandóan csipesszel kezeltek. A negyedik csoportban végül a bélyeggyűjtemények postai bérmentesítésre már használt és hosszú időn át gyűjteményben kezelt bélyegeit vizsgálta meg a tudós doktorunk. E vizsgálatok eredményét véve figyelembe, a bélyeggyűjtőknek sem kell túlságosan aggódnok, mert ha nem nyelvvél nedvesítik ezeket a használt bélyegeket, a személyes fertőzés veszedelme a gyűjtőkre nézve sem oly nagy, mint azt sokan elgondolják, sőt éppen hirdetik. Tudósnk mellékesen azt is megjegyzi, hogy a benzín, melyet különösen a bélyeggyűjtők előszeretettel használnak fertőzéstmentes szerként, e szerep betöltésére semmikép sem alkalmas. A kísérletek azt igazolják, hogy a különféle betegségesirák órák, sőt naphosszat vígan éldegélnek a benzinben. Az orvosok sem fertőtlenítésre, hanem az orvosi eszközök tisztogatásánál használják a benzint. (D. V. Z. 1932. 2.) (k. j.)

Pénzeslevélhordók elleni támadások gyakorisága különösen a német postát erélyes állásfoglalásra és intézkedések megtételére kényszerítette. A kézbesítő postahivatalok személyzetét a legnagyobb körültekintésre

igyekeznek e rendelkezések szorítani. E rendelkezések betartása legutóbb egyik pénzkézbesítő ellen tervezett merénylet megakadályozására vezetett. Egyik nagyobb német kikötőváros kézbesítő hivatalának feltűnt, hogy több csekély összegről szóló postautalvány elfogadását címzettjeik megtagadták azon a címen, hogy a feladót nem ismerik. Az utalványok felvevőhivatala azonos volt és noha az írás hasonlósága azonos feladóra engedett következni, az utalványokon mindig más-más egyén neve szerepelt feladóként, de ezeket a térítkezélnél nem lehetett megtalálni. E gyanús körülményekhez járult még az a tény, hogy a kis összegű utalványok címzettjeiként mindig a kézbesítő körút kezdetén lakó címzettek szerepelnek, amikor tehát a pénzkézbesítőnél még pénzzel telt táská volt. A különös óvatosságra intett pénzkézbesítők megfigyelték, hogy előtük egyébként közismert címzett részére két egymásután következő napon érkezett ismeretlen feladótól 5 márkáról kiállított postautalvány, melyet azonban a címzett nem fogadott el. Harmadszor már rendőrségi emberek is elkisérték útjára a kézbesítőt és a kérdéses ház negyedik emeletén elbújva ismeretlen férfit találtak. Megmotozásánál többféle gyilkos szerszámot vettek el tőle. Kihallgatásánál beismerte, hogy a pénzkézbesítő ellen már hosszabb idő óta merényletet tervezett és eddig csak alkalom hiányában nem tudta azt végrehajtani. A kézbesítőt, kinek körülmekintő óvatossága a merényletet megakadályozta, nagyobb összegű pénzjutalomban részesítették. (Postwelt 1931. 52.) (k. j.)

A francia hivatalvezetők részére engedélyezett külön hivatalvezetői jutalék rendszerét már ismertettük lapunk decemberi számában. Ugyanott említettük, hogy ettől függetlenül minden postaalkalmazott, ki hivatali beosztásánál fogva pénzkezeléssel is foglalkozik, pénzkezelési átalányt kap.

Ezt a pénzkezelési átalányt a francia posta minden alkalmazottjának fizeti, aki a közönséggel érintkező osztályoknál készpénzt, vagy értékkékeket kezel. Az átalányt 1919. évben rendszeresítették és a pénzkezelésnél órapénz alakjában utalják ki; az 1—3. osztályú, valamint az osztályba nem sorozott, országos jelentőségű hivataloknál óránként 45, a kisebbeknél 15 centimes összegben. Ha a pénz, vagy értékkékezelés közönséggel közvetlenül nem érintkező, tehát belkezelési osztályoknál történik, akkor az alkalmazott a hivatal nagyságára való tekintet nélkül egyformán 15 centimes órapénzt kap. A kezelési átalánynak ez az összegszeri megállapítása

1929. július 6-án van érvényben. (P. N. 1932. 53.) (k. j.)

A francia postát fenyegető költségvetési hiányról lapunk előző számában már megemlékeztünk s elmondottuk, hogy a francia posta egyes postai díjtételeknek emelésével igyekszik a hiány fedezetéről gondoskodni. Most a francia postaminiszter a napilapokban közölt nyilatkozata a következőkkel igyekezett a tarifaemelés szükségességét a közvélemény előtt igazolni: A francia posta távbeszélő beruházásoknál 8 milliárd frank adósságot csinált; a beszerzések drágulnak, a gazdasági válság következtében a forgalom s ennek megfelelően a bevételek csökkenőben; a miniszter költségvetésben biztosított jogánál fogva 3.553 új alkalmazottat vehetett volna fel a költségvetési év folyamán; helyett megelégedett csak 343 új alkalmazott felvételével; 350 millió helyett csak 50 millió beruházás végrehajtását engedélyezte és mindezek ellenére a költségvetésben 150 millió frank hiány mutatkozik. E hiányt az alkalmazottak számának vagy járandóságának csökkentésével szolgáló okokból sem tüntetheti el. Ezért kénytelen a postát igénybevevő közönség teherviselőképességét a díjak emelésével próbára tenni. A tervezetek szerint az ajánlási díjak, a nyomtatványok, az áruminták, a csekkbefizetési és a telefondíjak emeléséről lenne ez alkalommal szó. (P. N. 1932. 53.) (k. j.)

Angliában a posta vezetősége újabban a személyzet képviselőinek bevonásával igyekszik egyik-másik a táviró és távbeszélő szolgálat érdekeit közelről érdeklő kérdésben megegyezést létrehozni. Tudvalevő ugyanis, hogy az angol postaigazgatás 1928. évben bizottságot küldött ki Amerikába, amely az ottani belföldi táviró-távbeszélő forgalmi viszonyokat tanulmányozta. Viszont 1929. év februárjában értekezletre hívták össze a gazdasági érdekeltség és a személyzet képviselőit, az Amerikából visszatért bizottság jelentésének meghallgatására. Minthogy ez a jelentés a személyzetet közelről érdeklő javaslatokat is tett, ezenkívül a távirónál és távbeszélőnél alkalmazott berendezési tárgyak újításáról és propaganda-kérdéseiről is volt benne szó, ezért a személyzet képviselői 1930. év márciusában úgy döntöttek, hogy a kérdésekben jótanácsokkal, véleményükkel szívesen állanak a posta vezetőségének szolgálatára. 1931-ben folytatták ezeket a megbeszéléseket, amelynek során megállapodtak, hogy az üzem javítása érdekében a távirónál multiplex helyett mindenütt az újabb rendszerű távirógép használatára térnek át. A

személyzet vállalta az óránkénti magasabb teljesítményt (62 helyett átlag 80 drb. távirót óránként). Ennek megfelelően a női táviróalkalmazottak magasabb fizetési osztályba való sorozását helyezte az angol posta kilátásba. Az ellenőrző személyzet részére hetenként 4 s. külön munkadíjat rendszeresítettek. A táviratkézbeseítő szolgálatot gyorsították és kimondották, hogy az üzleti órák alatt sem szabad kézbesítésre kiadott táviratoknak 5 percnél tovább heverni a kézbesítőknél. (P. N. 1932. 53.) (k. j.)

Egyes államok távbeszélőszolgálatának államosítása. Lapunk előző számában már hírt adtunk, hogy a spanyol távbeszélő személyzete általános munkabeszüntetéssel igyekezett a kormányt erősebb állásfoglalásra bírni a távbeszélőüzemet bérlő magánvállalkozás anyagi természetű túlkapásaival szemben.

Most hírül adják, hogy a spanyol közlekedési miniszter törvényjavaslatot terjesztett december hó folyamán a cortex elé, mely az 1924. évi augusztus havában megjelent királyi decretummal külföldi társaságnak bérbeadott távbeszélőnek állami kezelésbe való visszavételét célozza. A törvényjavaslat 7 cikkből áll. Kimondja a bérbeadó szerződés semmisségét és a bérvevő társaság anyagi felelősségét mindazokért a károkért, melyek a spanyol népet a szerződés következtében érte; a telefont összes tartozékaival együtt a spanyol nép elidegeníthetlen tulajdonának jelenti ki; 6 hónapon belül előterjesztendő újabb törvénytervezet gondoskodik az összes függő kérdések rendezéséről; addig a jelenlegi társaság teljes anyagi felelősségének fenntartásával, állami felügyelet mellett vezeti a távbeszélő ügyeit; az állami ellenőrzés teendőit bizottság végzi, melynek rendelkezéseit a bérlőtársaság az átmeneti idő alatt is foganatosítani tartozik. E bizottságban az állam 3, a társaság 2 taggal képviselteti magát. A bizottság elnökét a közlekedési miniszter nevezi ki.

Ugyanekkor híre érkezik Uruguayból és Argentínából, hogy az ott több magántársaság kezelésében lévő távbeszélőt az államhatalom óhajtja megváltani.

Argentínában nemzeti bizottság alakult, mely a telefon állami kezelésbevételét tűzte ki célul és 70.000 aláírást gyűjtött a mozgalom barátaitól a kormányhoz ez ügyben benyújtandó memorandumhoz. Az állami kezelésbevétellel kapcsolatos törvénytervezet már a törvényhozás előtt volt, de a legutóbbi forradalmi mozgalmak a törvényhozás munkáját is fél-

beszakították. Most az új képviselőház újonnan foglalkozik a kérdéssel.

Uruguayban múlt év októberében az alsóház már elfogadta a távbeszélő állami kezelésbevételéről készített törvényjavaslatot. Most a felsőház előtt fekszik a javaslat. Az állami kezelésbe vétellel kapcsolatban a kormány 1 millió peso kölcsön felvételét engedélyezte a felmerülő költségek fedezésére. A törvény az eddig engedélyezett magántelefonárságok további működését folytatólagosan megengedi ugyan, de kimondja, hogy a bármikor végrehajtható üzemátvételnél a befektetésekért kártérítési követelést az állammal szemben nem támaszthatnak. Az uruguay-i törvény létrejövétele annál jelentősebb, mert az amerikai távbeszélő-társaságok óriási erőfeszítéseket tettek azért, hogy a délamerikai kis államokban a távbeszélő monopóliumot megszerezzék. (P. N. 1932. 54.) (k. j.)

Ausztriában most folynak a tisztviselő-elbocsátások. Az 1931. évi október havi törvény ugyanis a tisztviselőknél nemcsak a járandóságok csökkentését írta elő, hanem szigorú határozatokat hozott a tisztviselők létszámának apasztására. E tárgyban kiküldött parlamenti bizottság a következő határozatokat hozta: A 60. életévüket, illetőleg a 35. (főiskolai képzettségük) vagy 40. (többi összes alkalmazottak) szolgálati évüket betöltött állami alkalmazottat feltétlenül nyugdíjazni kell. A postaalkalmazottak közül a közigazgatásiaknak 35, a többieknek 40 szolgálati év után jár teljes nyugdíj. E kényszerrendelkezés alól egyetlen évre, egészen kivételes esetben a parlamenti bizottság javaslatára tehet a kormány kivételt.

Nyugdíjazandók továbbá azok az állami alkalmazottak, kik nyugdíjazásukat önként kérik; akik az 1930. évben történt legutolsó minősítésüknél „nem megfelelő” vagy „kevésbé megfelelő” minősítést kaptak; leépíthető a gyenge minőségű tisztviselő minősítésjavulás ellenére akkor is, ha a személyzet a leépítő bizottságban jelenlevő képviselőinek $\frac{2}{3}$ -ad része az elbocsátás mellett dönt; elbocsátandók továbbá életkorukra tekintet nélkül az összes állami alkalmazottak, kiknek a teljes nyugdíjra valamely címen igényük van és a nyugdíj mértékére való tekintet nélkül 60-ik életévüket betöltött valamennyi alkalmazott. A 10 évnél rövidebb szolgálati idővel rendelkező alkalmazottak nem bocsáthatók el kényszer útján. Az 50. életévüket még be nem töltött, de apasztási állományba került alkalmazottokról nyilvántartást kell készíteni és a jövőben megüresedő állásokra elsősorban e nyil-

vandók be tényleges szolgálatra. A bizottság döntése ellen fellebbezni nem lehet. A postaalkalmazottak felett döntő bizottság 8 tagból áll, melyek közül négyet a posta vezetősége, négyet a személyzet biz meg. A bizottság elnökét a miniszter nevezi ki, az elnök szavazategyenlőség esetén dönt. A leépítésre vonatkozó rendelkezések 1933. december hó 31-ig maradnak érvényben. (P. N. 1932. 54.) (k. j.)

A svájci postavezérigazgatóság átszervezése. Lapunk előző számában beszámoltunk e helyen a svájci postánál folyó racionalizálási munkálatok eredményéről. Az ott közölt adatokból tudjuk, hogy az egyébként önálló szervként működő berni Oberpostdirektion és Obertelegraphendirektion élére 1920. óta egyetlen, közös vezetőt neveznek ki, aki eddig is egységes elvek szerint vezette a két testvérintézetet. Időközben a jogi ügyeket, az anyagbeszerzést, a gépkocsi ügyeket s végül a magas építéssel kapcsolatos ügyeket mindkét intézetre nézve közös osztályban ugyanaz a személyzet intézte. 1927. év óta a két testvérintézet közös fejt vezetőigazgatónak is nevezik, noha a két főigazgatóság továbbra is fenntartotta különállását.

Most a szövetségtanács elhatározta, hogy az eddigi táviróféligazgatóságot beleolvasztja a postafőigazgatóságba és a közös szerv „Posta-táviró vezérigazgatóság” elnevezéssel, a következő 6 osztállyal folytatja működését. Elnöki osztály, Oberpostkontrolle, Oberpostinspektorat, Postkursinspektorat, Postscheckinspektorat és a műszaki osztály. A régi Obertelegraphen-directionból egyetlen osztály maradt fenn, önállóan, mely a táviró-távbeszélő kezelési ügyeket intézi. Ez a szervezet egyelőre ideiglenes és a törvényes rendelkezésig marad életben. (P. N. 1932. 54.) (k. j.)

Az Amerikai Egyesült Államok postai-gazgatása most adta ki a költségvetési év első hónapjáról összeállított pénzügyi eredmények ismertetését. E szerint a postaforgalom csökkenése még mindig fokozódik. A bevételek 40 millióval maradtak vissza az előző év hasonló időszakának bevételeitől. Erre való tekintettel a Generalpostmaster a postadíjak 25%-os emelésére tett javaslatot. (P. N. 1932. 54.) (k. j.)

Az újság és rádió versenyéről tartott az amerikai újságkiadók egyesülete látogatott kongresszust. Az amerikai sajtó ugyanis a rádióban nagyon veszedelmes versenytársat lát. Ez a felfogás magyarázata nagyobbbrészt a rádió ügyeknek különös rendezésével függ össze. Ameriká-

ban ugyanis a rádiót az állam magánvállalkozásnak tekinti. Ez a hivatalos álláspont a rádióügyek intézésénél a legnagyobb zűrzavart eredményezte. A rádió adótársaságok gombamódrá elszaporodtak, akik nekik tetsző hullámhosszon és időben továbbítottak műsorokat, semmit sem törődve egymással. Fő jövedelemforrásuk kezdettől fogva a reklám volt és maradt, minthogy a hallgatók előfizetési díjat nem fizettek. Végül az állam bizottságot küldött ki rend teremtésére. Ez valamennyi adóállomás engedélyének bevonásával kezdte működését. Kis társaságok, melyeknek eredményes működést biztosító tőke nem állott rendelkezésre, vagy adóállomásukat tételes törvénybe ütköző reklámozásra használták, engedélyt nem kaptak működésük folytatására. De még így is maradt közel 600 társaság, akik között az állami bizottság osztotta szét a hullámhosszakot és az állapította meg a közvetítés idejét is. A megmaradt társaságok legjelentősebbje a National Broadcasting Company, mely ma az amerikai rádióvilág vezető társasága. A nagyobb, tőkeerős ipari vállalatok ma is tartanak fenn reklám célokra külön adóállomást, kik saját programmal jönnek.

Természetes, hogy a rádió ilyen formán mindig jelentősebb összegeket von el a napilapoktól, az onnét elmaradó reklámok címén. Ma már ezt a veszteséget az amerikai újságkiadók egyesülete évi 44—50 millió dollárra becsüli. Keserűvé teszi ezt a veszteséget az a tény, hogy a rádiót tulajdonképpen éppen az újságok segítették annak idején mai nagyhatalmi állásához. A konferencián javaslatok hangzottak el, mely szerint a napilapok tagadják meg jövőre nézve a rádiótól az ingyenes reklámot és a heti program ingyenes közlését is szüntessék be, már a viszonyosság alapján is; hiszen a rádió az újságok javára reklámot nem vállal.

Az újságkiadók értekezlete a rádióállomások megrendszabályozását kéri. Nevezetesen követelik, hogy a rádiótársaságok jövőben fizessék meg a lapoknak a programközlés díját; megvizsgálni óhajtják vajjon van-e joguk a rádiótársaságoknak reklámhíreket ellendíjazásért közlésre elvállalni. Sok újságvállalat viszont maga részére reklámlehetőséget lát abban, hogy a közönség figyelmét a rádió útján eleve felhívják egyik-másik hír érdekességére. Így azután a részletekre kíváncsi olvasó áldozni fog a lapra és igyekszik azt beszerezni, mert abban közelebbi részleteket sejt. Ez a véleménye a National Broadcasting Co.-nak is, szerinte a rádió nem pótolja az újságok részletes hírszolgálatát,

tehát benne a napilapok komoly versenytársát látni nem kellene; sőt a legtöbb nagyvállalat is azt állítja, hogy a rádió hírszórása óta az újságreklámra még az eddiginél is többet költ és számítását megtalálja. (Schw. P. Z. T. Z. 1932. 1.) (k. j.)

Pánamerikai postakongresszus. A Pánamerikai Postaunio, amely Amerika összes államait (kivéve Kanadát, továbbá a brit, francia és holland birtokokat) és Spanyolországot foglalja magában, 1931. október-november havában Madridban újabb kongresszust tartott. A kongresszuson Kanada is képviseltette magát, de megbízottja a kongresszusi okmányokat nem írta alá. A kongresszus határozatait 3 okmány foglalja magában ú. m. a levélpostára vonatkozó szerződés és a csomagpostára s az utalványokra vonatkozó egyezmények. A szerződés biztosítja a levélpostának szárazföldön, folyókon és tengeren történő díjmentes átszállítását. Azok az országok, amelyek 1932. március 1-én, azaz a szerződés életbeléptekor egyéb szerződések következtében a díjmentes átszállítást még nem biztosíthatják, kötelezik magukat, hogy e szerződéseket módosítják és így a díjmentes átszállítást a lehető legrövidebb időn belül megvalósítják. A többi határozatok közül említésre méltók: a nyomtatványok legmagasabb súlyának 4 kg-ban (egyes kötetek súlyának pedig 5 kg-ban) való megállapítása, az ajánlott küldeményekért fizetendő kártérítésnek 3 dollárra való leszállítása, egy új különleges, kártérítésre igényt nem adó ajánlási eljárásnak bevezetése a nyomtatványokra, üzletpapírokra és árumintákra vonatkozóan stb. Meg kell még említenünk, hogy a „Pánamerikai Postaunio” nevet „Amerika és Spanyolország postauniója” névre változtatták. A legközelebbi kongresszus 1936-ban Havannában lesz. (L'Union Postale, 1931. december. Forster Károly).

A táviróüzem átalakítása Angliában. A „Manchester Guardian” közlése szerint a brit posta és táviróigazgatás, hogy a táviróüzem hiányos és veszteséges üzemvitele miatt ellene intézett számos támadást kivédje, lényeges változásokat tervez az üzemben, melyeket a legközelebbi 18 hónapban kíván megvalósítani. A táviróüzemet olyanná kívánják átalakítani, amint azt a nagy amerikai magántársaságoknál már ezidőszerint megszervezték. A reformok keresztülvitelét bizonyos fokig azonban hátráltatni fogja az a körülmény, hogy a brit postaigazgatás az Angliában ezidőszerint uralkodó nagyfokú munkanél-

küliségre való tekintettel a személyzet-csökkenéstől el akar tekinteni.

6. Elsősorban a következő intézkedéseket tervezik:

1. A Morse távirót Teletype-el helyettesítik.

2. A táviratok kezelési idejének csökkentése érdekében a táviróhivatalok átmenő forgalmában futószalagokat kívánnak alkalmazni, mely berendezéssel az eddigi belkezelési idő $\frac{1}{5}$ -ét kívánják elérni.

3. A táviratok továbbítási idejének a felére való redukálását.

4. Creed rendszerű teletype készülékeknek magánfelek számára való bérbeadását.

5. A késett táviratoknak motorkerékpárokkal való kézbesítését.

6. London körül kb. Glasgow-ig terjedő körzetben ú. n. zónatáviró-szolgálat rendszeresítését, melynek igénybevételéért a rendes díjon felül 1 penny pótdíj volna fizetendő.

7. A táviratkézbesítő-fiúk további alkalmazásának beszüntetését.

Legközelebb ezek szerint az elvek szerint a londoni központi táviróhivaltat kívánják átszervezni, melyet a manchesteri, birminghemi, liverpooli és glasgowi táviróhivatalok átszervezése követne. Eddig az angol távirószolgálatban a Morse-összeköttetéseknek kb. 60 százalékát cserélték fel írógéprendszerével s a távbeszélő útján történő táviratfeladás céljaira 300 munkahelyet rendszeresítettek. A Morse üzemben eddig foglalkoztatott összes személyzetet pedig egy idő óta külön tanfolyamokon képezik ki a teletype szolgálatra.

Az angol igazgatás az üzletszerző szolgálat átszervezésével is foglalkozik és pedig oly módon, hogy nagy városokban az ú. n. nagy üzletfelekhez (nagy cégekhez, vállalatokhoz) e célra külön kiképzett megbízottakat fog kiküldeni, akik a feleket a táviróüzem új berendezéseinek és különleges szolgálatainak igénybevételét illetőleg szakszerű felvilágosításokkal fogják ellátni. (T. P. 1931. 23/24.)

Az utastáviratforgalom rendszeresítése a francia légiforgalomban. Franciaországban 1931. október hó 16. óta a francia légiforgalmi vállalatok repülőgépei s a francia légiforgalmi állomások (repülőterek rádióállomásai) közt megnyílt a nyilvános táviróforgalom. A forgalomban ezidőszereint 21 francia légiforgalmi állomás veszt részt. (J. T. 1931. 12.)

Új rádiótáviró összeköttetések megnyitása. 1932. január 1. óta kétoldalú rádiótáviró összeköttetés nyílt meg Madagaszkár szigete és Hongkong közt a már működő Tananarive-Saigon és Saigon-Hong-

kong rádióösszeköttetések igénybevétele útján.

Ugyancsak új rádiótáviróösszeköttetés nyílt meg egyrészt Bukarest, másrésztől a Szíriában fekvő Beyrouth közt. (J. T. 1931. 12.)

Külön társaság alakítása Angliában a távbeszélő érdekében kifejtendő reklámtevékenység ellátására. Angliában a közelmúltban külön társaság alakult, mely az angol távbeszélő szolgálat érdekében kifejtendő reklámtevékenységet kívánja megszervezni és minél eredményesebben ellátni. A társaság az angol postaigazgatással és az ú. n. távbeszélő információs tanácsal karöltve fogja működését kifejteni. A társaság bizonyos számú alkalmazottat kíván foglalkoztatni, kiknek nem volna más dolga, mint az angol üzletembereket felkeresni és pedig úgy a nagyobb városokban, mint a vidéken s őket a távbeszélőre való előfizetésre, illetőleg a távbeszélő szolgálatainak minél intenzívebb igénybevételére rábeszélni. (J. T. 1931. 12.)

Románia és az Északamerikai Egyesült Államok közt a távbeszélő forgalom Budapest és London közvetítésével a f. é. november hó 9-én megnyílt. A nagytávolságú forgalmi lehetőség Románia vezető körében nagy feltűnést s egyben nagy meglepetést keltett. (J. T. 1931. 12.)

A Szovjetunió és Kanada közti rádiótávbeszélő forgalom megnyitása rövidesen várható. (J. T. 1931. 12.)

A rádiótáviró nemzetközi szabályozásának 25-ik évfordulója. 1931. november hó 25-én volt 25 éve, hogy a rádiótáviró első nemzetközi szabályzata érvénybe lépett.

Ebből az alkalmából a „Journal Télégraphique” a következőkben ismerteti a rádiótáviró szolgálat megindulásának és az első nemzetközi rádiótáviróegyezmény megszületésének körülményeit:

A rádiótáviró eredete Hertz Henrik német fizikus felfedezésére vezet vissza, kinek 1887. és 1888-ban sikerült az elektromágneses rezgéseket és azok tulajdonságait a semmiség homályából elővarázsolni. A felfedezés nyomán e rezgésekkel más tudósok is kezdtek foglalkozni, akik közt a további haladás terén kétségkívül Marconi illeti meg a palma, kinek sikerült 1897-ben e rezgéseket (elektromágneses hullámokat) jelek továbbítására felhasználni. Így történt aztán, hogy 1899. március hó 28-án a rádiótávirót hivatalosan útjára bocsátották, mikor a La Manche csatornán át először továbbítottak táviratot drótnélkül.

Az antennáról minden irányban kisugárzó hullámok útján való táviró jeladást ettől kezdve mindazokban a viszonylatok-

ban igyekeztek felhasználni, melyekben a vezetékes táviró nem állott rendelkezésre, így első sorban a szárazföld és a tengeren közlekedő hajók közti érintkezés céljaira.

Az új közlekedési lehetőség annyira életbevágó szükségletet elégitett ki különösen a tengeri hajókkal való érintkezés biztosításával, hogy a legszebb jövő kilátásaival egyik vállalat a másik után alakult meg az új szolgálat felvétele céljából. Így alakult meg 1887-ben a Marconi által létrehozott Marconi's Wireless Telegraph Co., 1903-ban a Telefunken-Gesellschaft für drahtlose Telegraphie, 1910-ben a Deutsche Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie, ugyancsak 1910-ben a Société Française Radioélectrique, 1919-ben a Compagnie Générale de Télégraphie sans fil, stb.

A szárazföld és a tengeri gőzösök közt megindult nagyarányú rádiólevelezés azonban rövidesen bebizonyította, hogy az új szolgálati ág csak akkor működhet eredményesen, ha azt egységes nemzetközi elvek és szabályok szigorú betartása mellett gyakorolják, mert ha nem, úgy az egész nagyszerű vívmány csak zavaroknak és kellemetlenségeknek válik forrásává. Ennek tudatában a német kormány 1903-ban az európai tengerparti államokhoz, valamint az Egyesült Államokhoz azzal a kérelemmel fordult, hogy sürgősen hívjanak össze egy ú. n. előkészítő értekezletet, melyen az új üzletág általános nemzetközi szabályzatának alapelveit kidolgozhatnák.

Ilyen körülmények közt ült össze 1903. augusztus 4-én Berlinben az előkészítő nemzetközi rádió-táviróértekezlet, melyen a következő államok képviseltették magukat: Németország, Ausztria, Magyarország, Spanyolország, Egyesült Államok, Nagybritannia, Olaszország és Oroszország.

Az értekezlet legfontosabb megoldandó kérdése a tengeri hajókról eredő vagy oda szülő rádiótávíratok kötelező továbbításának biztosítása volt, tekintet nélkül a hajóállomás által alkalmazott géprendszerre. Vagyis a géprendszerek szabad versenyének a biztosítása volt az elérendő főcél, mert az új szolgálat kifejlődése csak így volt nemzetközi értelemben elérhető.

A helyzet akkori alakulása szerint ugyanis pl. Nagybritanniában a Postmaster General kizárólagossági joga csak a belföldi közlekedésre, valamint az angol parti vizekre szorítkozott, így a nemzetközi rádiótávíróforgalom lebonyolítása már nem tartozott a legfőbb angol postahatóság illetékességi körébe. A társaságok tehát Angliában a rádiótávíró terén szaba-

don dolgozhattak s olyan díjszabást állapíthattak meg, amelyen éppen jól esett. Az angol Lloyd viszont a Marconi társasággal kötött egyezménye értelmében összes hajóit Marconi rendszerű készülékekkel szereltette fel s eltiltotta azokat az olyan hajókkal való levelezéstől, melyek más rendszerű készülékekkel voltak felszerelve.

Ilyen volt a helyzet 1903-ban, mely a partikuláris érdekeket az egyetemes érdekekkel szemben túlságos kedvezményben részesítette, mivel az említett rendelkezés egy géprendszer számára monopolisztikus előnyöket biztosított a többiek rovására s valamennyi államot tulajdonképpen a Marconi rendszer elfogadására akarta rákényszeríteni, mert ha nem, úgy az illető állam hajói valóságos bojkottnak lettek volna kitéve a rádiótávíró terén.

Az előzetes értekezleten a többség, vagyis 7 állam a szabad levelezés biztosításának elvét képviselte, mely az értekezlet zárójegyzőkönyvében kifejezésre is jutott a következő szövegezésben: A parti állomásoknak minden hajóról jövő, vagy hajóra menő táviratot közvetíteniök kell tekintet nélkül a hajón alkalmazott géprendszerre. E határozat azonban, melyhez Anglia és Olaszország csak fenntartással csatlakoztak, csak a hajók és a szárazföld közti levelezésre vonatkozott, de nem terjeszkedett ki a hajóknak egymásközti, valamint a szárazföldi állomásoknak egymásközti levelezésére, jóllehet főleg ez utóbbi terén szintén lett volna már rendezni való kérdés éppen ekkor.

Az előzetes értekezlet tehát elsősorban a szárazföld és a hajók közti rádiólevelezés ügyét igyekezett a nemzetközi szabályozás céljaira előkészíteni s ennek az előkészítő munkának az eredményeként írta alá a már fentebb említett 7 állam az értekezlet zárójegyzőkönyvét azzal a kötelezettség vállalásával, hogy kormányaiknak a megállapodásokat, mint egy később megkötendő nemzetközi egyezmény alapjait, tanulmányozásra fogják ajánlani. Abban is megállapodtak az államok, hogy Németország 1904-re az összes európai államokat, valamint az Egyesült Államokat Berlinbe nemzetközi értekezletre fogja összehívni, melyen aztán a rádiótávíró nemzetközi Egyezmény megkötését végre meg lehet valósítani.

A nemzetközi értekezlet összeülése elé azonban váratlanul leküzdhetetlen akadály gördült. Kitért az orosz-japán háború, mely két éven át tartott s úgy Oroszország, mint Japán számára egyaránt lehetetlenné tette, hogy a közös tárgyaló asztal mellett helyet foglalhassanak. Így 1906. október 3-ika lett, míg a meghívott

30 állam képviselői Berlinben az első nemzetközi rádiótávíró értekezletre egybeülhettek s a nemzetközi rádiótávírószolgálat első Egyezményét és Szolgálati Szabályzatát megalkothatták.

Ebből az alkalomból a Journal Télégraphique külön kiemeli, hogy amint a nemzetközi táviróunióknak 1865-ben történt megalakulásának érdeme Franciaországé, úgy az első nemzetközi rádiótávíró értekezlet összehívása és az első nemzetközi rádiótávíró Egyezmény megalkotása terén viszont Németországé a palma. (J. T. 1911. 11. és 12. száma).

Új távbeszélő pótkészülék alkalmazása Amerikában a felhívott előfizető távollétének jelzésére. Az Északamerikai Egyesült Államokban, az automatikus hálózatokban, legújabban pótkészüléket szereltek az előfizetői állomások csengőberendezéséhez, mely mint írószerkezet akkor lép működésbe, ha a felhívott előfizető nincs otthon s a felhívásra nem tud válaszolni. Ilyen esetben az írószerkezet a felsengesítésre akusztikai jelzést ad s ezzel felhívja a hívó figyelmét arra, hogy az általa hívott előfizető nincs otthon s így hívására nem felelhet. Az akusztikai jelzés egyúttal arra is figyelmezteti a hívót, hogy a hívott állomáson az írószerkezet van bekapcsolva. Erre a hívónak nem kell más tennie, mint számtárcsáján a saját állomásának számát letárcsáznia. A felhívott állomás a letárcsázott hívószámot pont és vonás jelekkel papírszalagra leírja s a lakására, illetőleg üzletébe újra visszatérő távbeszélő előfizetővel ily módon közli, hogy távolléte alatt, mely számokról ke-resték. (T. P. 1931. 23/24.)

A távbeszélő helyzete a világon. A „The Telegraph And Telephone Journal” legújabb közlése szerint a távbeszélő 1930. évi helyzete a világon általában visszaesést mutat. 1920. óta ugyanis ebben az esztendőben először nem sikerült elérni az egy milliót meghaladó évi állomásszaporulatot. Az 1930-as év földünkön ugyanis csak 850.000 állomásszaporulatot tudott felmutatni, melyből Európára 602.000, Északamerikára 150.000 állomásszaporulat esik. A visszaesés főleg Északamerikánál szembetűnő, mely eddig évi 800.000—900.000 állomásszaporulatot tudott felmutatni. Ausztráliában meg már nem is mutatkozott állomásszaporulat, sőt gyenge csökkenésről számolnak be.

Kétségtelen, hogy a beállott lankadás a világon uralkodó gazdasági krízissel áll kapcsolatban. Mindazonáltal az angol lap megállapítja, hogy maga Anglia ennek dacára is fejlődést tud felmutatni s ugyanez a helyzet néhány más európai országban, mint pl. Olaszországban, Spanyolország-

ban, sőt Oroszországban is. Németországban már előre is intézkedéseket tesznek, hogy az állomások csökkenésének bekövetkezését megakadályozzák, Amerikában azonban az ilyen intézkedések nehézségekbe ütköznek, Ausztrália pedig aligha fogja tudni elkerülni az állomások további csökkenésének bekövetkezését.

Az adott helyzetben Franciaországban még díjmelésről tervezetnek, Amerikában is egy bizonyos távbeszélődíjon felül még pótdíj rendszeresítéséről van szó, Németországban ellenben az új állomások iránti kérelmek visszaesésének megakadályozása céljából díjmérséklést terveznek.

Ami magát az 1930-as év fejlődési adatait illeti, azok a világ távbeszélő-helyzetét a következőnek mutatják.

A távbeszélő állomások megoszlása az egyes világrészek közt:

	1929. dec. 31-én	1930. dec 31-én
Európa	9.950.000	10.560.000
Ázsia	1.365.000	1.413.000
Afrika	224.000	238.000
Északamerika	21.706.000	21.850.000
Délamerika	587.000	625.000
Ausztrália	706.000	704.000
	34.546.000	35.390.000

A következő táblázat a 100 lakosra eső távbeszélő állomások számát mutatja azokban az országokban, melyekben az állomások összes száma a százezeret meghaladja, a sűrűség pedig 1%-nál nagyobb.

Egyesült Államok	16.4
Canada	14.2
Uj-Zéland	10.7
Dánia	9.8
Svédország	8.8
Ausztrália	8.0
Svájc	7.3
Norvégia	6.7
Németország	5.1
Nagybritannia	4.3
Németalföld	3.8
Belgium	3.6
Finnország	3.5
Ausztria	3.4
Franciaország	2.8
Argentína	2.6
Japán	1.5
Magyarország	1.4
Csehszlovákia	1.1
Spanyolország	1.0
Olaszország	1.0

Az Európában 1930-ban elért 602.000-es állomásszaporulatból, mely az összes állomásokhoz viszonyítva 6%-os szaporodásnak felel meg, a fontosabb európai országokra a következő számok esnek: Nagybritannia 110.161 állomás (6%), Franciaország 97.526 (9%), Németország 66.548 (2%), Olaszország 56.776 (13%), Orosz-

szág 46.000 (14%), Spanyolország 38.000 (22%), Belgium 32.941 (11%), Svájc 29.216 (11%), Svédország 27.331 (6%).

Megjegyzendő, hogy Európa nyugati és északi országai (Skandinávia államok, Németország, Ausztria, Svájc, Franciaország, Németalföld, Belgium, Nagybritannia), a 10.560.000-et kitevő állomásmennyiségből 8.600.000 állomással részesek. Ezekben az országokban az állomássűrűség 4,5 állomást tesz 100 lakosnál, míg az egész európai kontinensre számítva ez a szám csak 1,9. (T. T. J. 1932. 202.)

Brit-Indiában a rádióhírdendő helyzete és jövője éppen nem mondható valami rózsásnak. Amíg ugyanis az ottani takarékosági bizottság két rádióhírdendő állomásnak, a calcuttai-nak és a bombay-nak a bezárását és felszerelésének eladását javasolta, addig Bombay város kereskedői ennek a tervnek a végrehajtása ellen azzal az indoklással foglaltak állást, hogy a kormány kötelezettséget vállalt a leadási kísérleteknek a f. é. márciusáig való folytatására s ennek a biztosítéknak az alapján sok kereskedő nagy készletet szerzett be rádiócikkekbe. A kísérleteket erre tovább folytattatta a kormány, előbb azonban az orvhallgatás elleni felhívást bocsátott ki s az összes előfizetőkkel megújította az engedélyeket. (T. T. J. 1932. 202.)

A német rádióhírdendő magas jövedelmezőségéről ad hírt a londoni „The Telegraph and Telephone Journal”, mely a Reichspostministeriumnak az elmúlt évben 500.000 font sterling jövedelmet hozott. A műsorköltségekre a németek csak a rádióelőfizetési díjak $\frac{1}{3}$ -öd részét költik. Németországban a rádióhírdendő előfizetési díja évi 24 márka, mely havi részletekben (2 márka) fizetendő. (T. T. J. 1932. 202.)

Edison találmányainak értéke dollárokban. Thomas Alva Edison-nak, a nagy amerikai feltalálónak halála az amerikai sajtót érdekes alkalmi cikkekre és következtetésekre inspirálta. Így az egyik vezércikk, mely talán még magát Edisont is mosolyra hangolja, ha módjában áll azt elolvasni, arra a megállapításra jut, hogy a nagy feltaláló, ha Julius Caesar idejében látott volna napvilágot, bizonyára már akkor megajándékozta volna az emberiséget a könyvnyomtatás feltalálásával, valamint a gőzgéppel s másfélezer évet takarított volna meg az emberiség számára az ezekre a találmányokra való várakozásban. Egy másik amerikai lap híradása szerint analitikai tanulmány tárgyává tették azt is, hogy Edison találmányai tulajdonképpen milyen új értékek-

hez juttatták az emberiséget az egyes, a találmányok következtében lehetővé vált kulturális berendezésekben. Így megállapították, hogy a vasútnak 5.000.000.000 dollárt, a távbeszélőnél 1.000.000.000 dollárt, az elektromos felszerelési tárgyakkban 857.000.000 dollárt, a rádió távirónál 15.000.000 dollárt, elektromos telepeknél 5.000.000 dollárt stb., vagyis összesen kéreken 8 milliárd dollárt jelentenek az emberiség számára azok az értékek, melyeknek létrejötte Edison találmányai következtében vált lehetővé. (T. T. J. 1932. 202.)

A Svéd távbeszélő 50 éves. Svédország is az elmúlt évben ünnepelte a távbeszélőjének 50-ik évfordulóját. Ebből az alkalomból a svéd távbeszélő igazgatás ünnepélyt rendezett, melyen gróf Hamilton, svéd táviró- és távbeszélő vezérigazgató ismertette az 50 esztendő alatt megtett hatalmas haladást. Kiemelte, hogy Svédországban ezidő szerint kb. 534.000 távbeszélő állomás van, vagyis minden 11-ik lakosra jut egy-egy telefon. A távbeszélő központok száma elérte már a 4000-et, a távbeszélő vonalak hossza 966.000 kilométer körül mozog, az üzembe fektetett tőke pedig 300 millió svéd korona. Az elmúlt évben Svédországban 791 millió távbeszélő hívás történt, vagyis egy-egy lakosra egy év alatt 131 hívás jutott. A távbeszélő műszaki fejlődése állandó s e megállapítás főleg az automatikus üzemre vonatkozik. (J. T. 1931. 12.)

A távirótitok megvédése és a kábítószerek (ópium, morfium) forgalmára vonatkozó táviratok tartalmának a rendőrhatalósággal való gyors közlésének kérdése már régóta foglalkoztatja úgy az egyes táviróigazgatásokat, mint a nemzetközi jogászöröket, sőt magát a népszöveget is. A kérdésnek a népszöveg által való tárgyalását az ópium kereskedéssel foglalkozó nemzetközi tanácsadó bizottság előterjesztése tette szükségessé, mely bizottság a szeptérvári nemzetközi táviróegyezménynek a távirótitok megvédését célzó határozatait olyképpen kívánna módosíttatni, hogy az államok a kábítószer-csempészésre vonatkozó táviratok másolatait egymásnak kölcsönösen megküldhessék. Erre való tekintettel a nemzetközi közlekedési tanácsadó és műszaki bizottság jogi osztálya megfelelő jelentést terjesztett a népszöveg elé s egyúttal ama véleményének adott kifejezést, hogy az egész emberiséget érintő fontos kérdéssel az 1932. őszére Madridba összehívott nemzetközi táviró- és rádiótávíró értekezletek is bizonyára foglalkozni fognak. (J. T. 1931. 12.)

Dr. Havas Ferenc.

Az angol postahivatalokban a pihenési időt meghosszabbították. Eddig a 12^{1/2} óra előtt kezdődött és 2 óra után végződött, legalább 4 órára terjedő, szolgálat esetén 30 percnyi pihenést engedélyeztek az alkalmazottaknak. Ezt a pihenési időt most 40 percben állapították meg. Londonban és a 23 vidéki I. oszt., valamint egynehány II. osztályú postamesteri hivatalban működő postaalkalmazott részére, akik rendkívül terhes szolgálatot látnak el, a pihenési időt külön eljárással hivatalonkint állapítják meg.

(The Post.)

Polyglot postahivatalt találunk Párisban, a „Maison de France“-ban, a Champs-Elysées-n. Ez tulajdonképpen a túristák központi tudakozó irodája, melynek saját postahivatala van. Az itt szolgálatot teljesítő tisztviselők minden európai nyelven beszélnek.

(The Post.)

A képtávirást egyrészt Anglia, másrészt Németország, Ausztria, Hollandia, Svédország, Norvégia és Olaszország között már bevezették. Ebben a szolgálatban képeket, fényképeket, rajzokat, továbbá írott és rajzolt okmányokat lehet egyik országból a másikba továbbítani.

(The Post.)

Az amerikai földművelésügyi minisztérium olyan kísérleteket végeztet, amelyeknek sikerétől azt remélik, hogy a postai deficitet felesleggé tudja változtatni. A feltevés szerint a levélírók már megunták a bélyegekre kent ragasztó egyforma szagát-ízét és valószínű, hogy meg lehetne kettőztetni a bélyeg eladását, ha megfelelőbb ragasztót alkalmaznának. Az elgondolás szerint a különböző névértékű levélbélyegeket különböző szagú és ízű ragasztóval kellene ellátni, hogy a „bélyeggyasztromosok“ elsőrendű „falatokat“, kapjanak. Így pl. az 1 centes bélyeget mentás, — a 2 centest málnás, — stb. anyaggal kellene bevonnai. Egy kis találékony-sággal egész banketteket lehetne bélyegekben felszolgálni: az olajbogyótól a fekete kávéig. Gépírók, akik déli étkezésükre nem sokat áldozhatnak, megtakaríthatnák még ezt az összeget is, ha a déli szünet alatt a hivatalban maradnának és a déli postára kerülő leveleket felbélyegeznék.

(The Post Office Clark.)

A francia posta vezetősége és Páris között, két feltétlenül szükséges postahévíz építési költségei miatt, éles ellentét támadt. A postaminiszter javaslata szerint a költségek 25%-a az önkormányzatot terheli. Páris prefektusa szerint pedig — pénzügyi kérdéstről lévén szó — a községi tanács illetékes a kérdésben dönteni.

(The Post.)

A világ legkisebb postahivatala a **Magellan szorosban van.** És pedig ez egy festett hordó, amelyet oly módon erősítették a sziklákhöz, hogy a vízben szabadon úszkálhasson. Az arra haladó hajók csónakkal közelítik meg, hogy a leveleket elhelyezzék a belsejébe, illetőleg a benne elhelyezett leveleket továbbítás céljából kivegyék. A világ minden hajójának a védelme alatt áll.

(The Union Postal Clark.)

Egy lelkiismeretes francia postakézbesítő oly kérdést vetett fel, amely a modern közlekedési rendszabályokból ered. Tudva-levően az utcák járdáit és az úttesteket keresztelni csak azokon a helyeken szabad, ahol ezek erre a célra ki vannak jelölve. A kötelességtudó kézbesítő, aki az utca mindkét oldalán kézbesíti a leveleket, azt szeretné tudni, hogy mindannyiszor, amikor az utca egyik oldaláról a másikra kell mennie, kötelessé-e az utca keresztjezeknél alkalmazott átkelési jelzésekig visszamenni? Ez, a franciákat jellemző kérdés, bizonyára nem maradt válasz nélkül.

(The Post.) Közli: Dr. Lantos Béla titkár.

Az **Amerikai Egyesült Államok** kivitele rádiókészülékekben 1931. évi szeptember havában 2,336.665 dollár értékű volt s ezzel az év első kilenc hónapban kivitt rádiókészülékek értéke 15,944.465 dollárt ért el. Az előző 1930. évnél ugyanerre az időszakra eső kivitel értékét 1,979.835 dollárral haladta meg. Legnagyobb vevői 1931 szeptemberében 376.550 dollárral Nagy-Britannia, 183.300 dollárral Kanada, majd sorrendben Svájc, Olaszország, Argentína és Újzéländ voltak. (F. 1932. 2.)

Dél-Afriai Unió rádióbevitale a hálózati készülékek piacakerülése óta erősen emelkedik. A behozatal 1928-ban még csak 83.762 fontsterling értéket képviselt, de 1929-ben már 175.129 fontsterlingre emelkedett és 1930-ban elérte a 256.873 fontsterlinget. A bevételben nem annyira az angol, hanem inkább a német, az amerikai és a németalföldi rádióipar van érdekelve. (F. 1932. 2.)

A **németalföldi** igazgatás közzétette a rádiózók számát s eszerint a rádióelőfizetők száma 1931 október hó 1-én 278.891, míg a műsort közvetítő központok előfizetőinek száma 214.438 volt; összesen tehát majdnem 500.000 azoknak a száma, akik rádióműsort hallgatnak. Ezek szerint minden 1000 lakásra 62 rádiózó jut. (PR. 1932. 247.)

Brüsszelben a rádióműsorok közvetítésére, illetőleg szétosztására „Société Belge pour l'Exploitation de la Radio-distribution“ elnevezéssel társaság alakult. E társaság rádiókészülékek előállításával

és forgalombahozásával is foglalkozni fog. Az alaptőkét 3 millió frankban határozták meg, amely háromezer darab 1000 frank névértékű részvényből áll. A részvényekből az antwerpeni Kereskedelmi Bank 1500 részvényt, a lütti Kézponti Bank 1000 részvényt, a belga Philips Radio 100 részvényt, a belga Lampe Philips 200 részvényt jegyzett; a részvénytársaság alapszabályai a „Moniteur Belge” 1931 október 22-i számában jelentek meg. (PR. 1932. 247.)

A rádióelőfizetők száma:

Nagy Britannia (november 1.)..	4,101.692
Németország (1932 január 1.)..	3,980.852
Ausztria (november 1.)	456.939
Belgium (november 15)	189.277
Csehszlovákország	343.740
Dánia (december 1.)	467.484
Olaszország (november 1.)	214.435
Norvégia (november 1.)	98.593
Románia	76.163
Svédország	538.061
Svájc (november 1.)	132.982
Kanada	480.225
Magyarország (1932. január 1.)..	325.032

(PR. 1931. 246.)

Luxemburg rádióállomás, melyet már most a legerősebb európai rádióállomásnak jeleznek, kísérleti adásait 1932 április 15-ével kezdi meg; antennateljesítménye 200 Kw lesz. A végleges üzembehelyezést 1932 július 20-ra tervezik. (F. 1932. 1.)

Az **angol világ-rádióhírmondó** is megoldódik végre; eddig ugyanis pénzügyi szempontok miatt húzódott a megoldás, de most már a rádió-társaság vállalja az összes költségeket, ú. m. 40.000 fontsterlinget mint az állomás felállításának költségét és ugyanennyi összeget évenként az

üzembentartás és a műsorszolgáltatás költségeként. E célra Daventry-ben fogják felállítani az állomást, amely két nagyteljesítményű rövidhullámú adóból fog állani. A tervek szerint az adóállomás naponta majdnem teljes 24 órán keresztül üzemben fog lenni. A Kelet-Afrikai gyarmatok, India és Kelet-Ázsia részére délutáni műsort, Nyugat és Dél-Afrika részére esti műsort, Kanada részére 00.00 órától 04.00 óráig tartó műsort, a reggeli órákban pedig Ausztrália részére összeállított műsort kívánnak leadni. (F. 1932. 1.)

Rádióműsort távbeszélő vezetéken közvetítik Svájcban azoknak a távbeszélő előfizetőknek, akik az ezért fizetendő havi 2.50 frank előfizetési díjat megfizetik. Ez alig több mint a rádióelőfizetési díj, amelynek egy hónapra eső része 1.25 frank, hozzáadva a 3 frank engedélyokirati díj egy hónapra jutó része: 0.25 frank, összesen 1.50 fr.), de megvan az az előnye, hogy rádióvevőkészüléket nem kell venni. Akik még nem távbeszélő előfizetők, azok ezért a szolgáltatásért összesen havi 10.85 frankot fizetnek, amely összegben a távbeszélő és rádióelőfizetési díj, továbbá a bekapcsolás díja is bennfoglaltatik. Ezt az újítást egyelőre Genf, Lausanne, Bazel, Bern és Zürich városokban vezetik be. Rövid időn belül kerül St.-Gall, Luzern, Bienne, Vevey, Montreux, Fribourg és a többi városok is. Ezeket a berendezéseken Sottens és Beromünster nagy svájci rádióállomások műsorát fogják közvetíteni. (A. 1931. 457.)

Az **amerikai rádióamatőrök** száma az 1931. évben 4000-rel emelkedett; összes számuk 22.739. (A. 1931. 457.)

Dr. Teész Frigyes.

HIREK.

Nouvelles.

A Horthy Miklósné Ő Főméltósága által indított és vezetett nyomorenyhítő akció céljaira a m. kir. posta személyzete összesen 4.678 pengő 48 fillér adományt ajánlott fel.

Ennek az összegnek átvétele után Horthy Miklósné Ő Főméltósága a következő levelet intézte a m. kir. posta vezérigazgatójához:

„Méltóságos

báró Szalay Gábor Úrnak,

a m. kir. posta vezérigazgatója

Budapest.

A m. kir. posta személyzetének szép adománya hathatós támogatásomra szolgál a szükséget szenvedő honfitársaink minél nagyobb számban való megsegítésében.

Kérem Méltóságodat, hogy a m. kir. posta összes alkalmazottainak, akik önfeláldozó és nemeslelkű adományukkal a vezetésem alatt álló segélyakció sikeréhez hozzájárultak, legmelegebb köszönetemet tolmácsolni szíveskedjék.

Budapest, 1931. évi december hó 19-én.

Horthy Miklósné s. k.”

Erről az egyesület elnökségét örömmel értesitem.

Budapest, 1931. évi december hó 23-án.

A miniszter helyet:

báró Szalay Gábor,

a m. kir. posta vezérigazgatója.

John William Mackay születésének századik évfordulója, 1931 november 28-án volt századik évfordulója annak, hogy John William Mackay, a világ egyik legnagyobb közlekedési vállalatának, az északamerikai „Postal Telegraph System”-nek megalapítója megszületett. A nagy amerikai üzletember igazi amerikai stílus karriert futott be életében. Földi életét nem is az Unióban, hanem Írország fővárosában, Dublin-ban kezdte s szüleiivel csak mint 9 éves gyermek vándorolt ki az akkor még határtalan érvényesülési lehetőségeket ígérő Északamerikába. Kora ifjúságában New-York közelében hajógyárakban dolgozott, majd a kaliforniai aranymezők híre őt is a Wild West felé csábították, ahol kétségkívül meg is találta szerencsáját. Először bányafelügyelő lett Kaliforniában, majd társasérdekeltséget vállalt a híres kaliforniai „Bonanza” érc-társaságban, később pedig San Franciscóban megalapította a „Newada” National Bank-ot.

Nagy sikerei miatt ekkor már Bonanza királynak, majd ezüst királynak nevezték s mint e jelzőknek a viselője tette át működési terét java férfikorában ismét az Unió keletére, ahol rövidesen részt vesz a „Commercial Cable Company”-nek, a Mackay közlekedési érdekeltség első nagy vállalatának megalakításában. Első teendője volt az Atlanti óceánt keresztező két kábel fektetése, melyet később még öt másik követett. Ő azonban a kábelvállalkozásnál nem állott meg s céljául tűzte ki a kábel és szárazföldi távíróközlekedés összekapcsolását. Ennek érdekében egy érdekeltségbe tömörítette az Unió sok kis távíró-társaságát s ily módon megteremtette a világ egyik legnagyobb közlekedési vállalatát, a „Postal Telegraph System”-et, melynek megalakulása az 1883—1886 közti időre esett.

A Postal-Telegraph és Commercial-Cable System az ő vezetése mellett pompás virágzásnak indult, sőt a fejlődés terén még további sikereket is ért el, mert megalakította a „Commercial Pacific Cable Company”-t is, mely aztán lefektette az Északamerikai Egyesült Államokat a távoli kelettel összekötő s a Csedes óceánt átszelő kábelt. E munkájának a befejezését Mackay már nem érthette meg s azt fia, Clarence Mackay végezte be, akinek munkálkodásai aztán a nagy művet

tovább fejlesztették s a nagy északamerikai International közlekedési érdekeltség megalakításával tetőzték be.

Clarence Mackay nagynevű atyja iránti hálája és hódolata jelül a születésnap századik évfordulójában a nagy amerikai alkotónak, a nevada-i egyetem kertjében pompás szobrot emeltetett, mely őt első sikerei helyén, bányász ruhában, csákánnyal a kezében állítja oda az amerikai ifjúságnak követendő példaul. (I. S. N. 1931. 6.)

Propaganda beszélgetés London és Budapest közt a londoni távbeszélő kiállítás alkalmából. Londonban a f. év január havában a távbeszélő népszerűsítése s annak a közönséggel való minél teljesebb megismertetése céljából távbeszélő kiállítást rendeztek, mely alkalommal mindazokon a nagy távolságú távbeszélő összeköttetéseken, melyek Londont a világ különböző nagy metropolisáival összekapcsolják, propaganda beszélgetéseket folytattak. E beszélgetéseket a kiállítás csarnokában elhelyezett hangosanbeszélő útján a kiállítás látogatói is végighallgathatták s meggyőződhetnek arról, hogy a modern helyközi távbeszélő forgalomban már nincsenek távolságok s bármily messze is legyen valamelyik város Londonból, azt telefonon a jó érthetőség biztosítása mellett el lehet érni.

Ebből az alkalmából London és Budapest közt is folyt ilyen propaganda-beszélgetés, melyet a f. évi január hó 21-én este 19¹/₂ órakor váltottak közép-európai idő szerint. Budapestről Mr. Thomson, a magyar rádióhírmondó angol nyelvtanára beszélt, míg a londoni készülékről először Mr. Kamp, a londoni helyközi távbeszélő központ főtisztviselője válaszolt, majd több, a kiállítást látogató kis angol gyermeket hívtak Londonban a készülékhez. Az angol gyermekek, kik megkérdezték Mr. Thomsontól, hogy mivel szórakoznak Budapesten a magyar gyermekek, üdvözölték ezeket s igen boldog új esztendőre kívántak nekik. Azt is megígérték a kedves angol apróságok, hogy megfogják Mr. Thomsont Budapesten látogatni. Reméljük, hogy a beszélgetésekkel elért siker a Budapest—London közvetlen távbeszélő áramkör már eddig is tekintélyes forgalmát a jövőben még jobban fel fogja lendíteni.

A dob mint a gondolatközlés eszköze az afrikai néptörzseknél. Lapunk folyó évi 1. számában megjelent „Chudy József optikai és akusztikai távírója” című cikkben a szerző a különböző vad-törzseknél régóta használt akusztikai távjelzőket is megemlíti. Szerény véleményem szerint nem végezik felesleges munkát, ha ez al-

kalommal a „The Post“ című angol szaklap nyomán a különböző afrikai vadász-zseknél divó dobjelzéseket ismertetem.

Kétségtelen, hogy Morse az ő egyéni, különleges ügyességével megszerkesztett rendszerével kivívott vezető helyét modern korunkban elvesztette ugyan, azonban maga a rendszer a sok racionalizálást mégis túlélte. „Morse“ nevével jelölik a jeladásnak azt a módját, amelynek alapja olyan régi, mint a föld magaslatai. A zászoló, fény vagy hang morse-kombinációi általánosabban ismertebbek, semhogy ezekről részletesen kellene megemlékezni; hosszú és rövid, magas és alacsony, világos és sötét azok az alapelemek, amelyek a különböző rendszerekben fellelhetők.

A dob hangja, mint ilyen jelzés, a legrégibb idő óta használatos az úgynevezett „legsötétebb világrész“-ben. Egész Afrikában a bennszülöttek a dobjelzés teljes rendszerét ismerik, amelynek segítségével községről-közsésre továbbítják a közlendőket. Csodálatos, hogy mily gyorsan és messzire terjesztik ily módon a híreket. Az erre a célra szolgáló dob alakja különböző aszerint, hogy milyen vidéken használják. Az egyenlítő tájékán henger alakú kifúrt fatörzs, melynek egyik vagy mindkét végén kecskebőr feszül. A tengerparti vidékeken tanyázó törzsek cserépfazék alakú, keskeny dobot használnak, mely két nyílással van ellátva. A dobos a felsőnyílást kifeszített tenyérrel ütögeti, az alsó nyílást pedig rövidebb-hosszabb időközönként a másik tenyerével elfedi. Ennek a műveletnek az eredményeképpen hol erősödő, hol elhalkuló hanghullámok keletkeznek a levegőben, aszerint, hogy az alsó nyílás nyílt vagy fedett. A canoen való utazás alkalmával a dobos a dobot az ölébe teszi és megszóktat stílusa szerint ütéssel, kaparással vagy dörzsöléssel csalja ki a hangot.

Háborúban nagy, hatalmas dobot használnak — minden vidéken. Ezzel szemben a békeidőben használt jelződob igen szerény alkotmány. Ezt a különbséget a gazdasági viszonyoknak lehet betudni. Ennek következménye az, hogy a békeidő híreit egyszerű, kis jószágokon kell továbbítani, míg a pusztító háború ezen a téren is tékozlást, pazarlást kíván.

Az egész világ szakemberei nagy érdeklődéssel foglalkoznak a dobjelzések kifejezőképességével és az erre vonatkozó rendszerekkel. Az egyik elmélet szerint a híreket meghatározott ritmussal adják tovább és a dobütések mikéntjével különböztetik meg a híradások főcsoportjait, ú. m.: 1. háborúra, 2. vadászatra, 3. ünnepélyre, stb. való felszólítást. Minden törzsfőnöknek külön dobjelzése van. A másik

elmélet szerint a dob esetről-esetre az alaphang modulációit adja és így fejezi ki a kérést, fenyegetést, stb.; izolált ütemével pedig azt a benyomást kelti a hallgatóban, mintha morse-jeleket hallana. A különböző törzseknél — a kulturális haladás és a jelzésekben való jártasság mérve szerint — mindkét rendszert alkalmazták. Az egyenlítő környékén lakó törzseknél minden elképzelhető esetben megszólaltatják a dobot: szerencsés eset és szerencsétlenség, születés, házasság, temetés, stb. Pl. a házasságkötés alkalmával alkalmazott dobpergés gyors, vidám ütemű, nem egyhangú; nyilván a házáséletet akarja ezzel szimbolizálni. Temetéskor a dobnak mély hangja van. A harcra való szólítás átható staccatós hanggal történik; rövid, erős hang, azután hangos pergés, amely erős ütésben végződik. A főjelzéseket a legfiatalabb bennszülött is ismeri. A dobosok a magasabbrendű jelzések ismeretének birtokába öröklés útján jutnak. Ezeket titokként őrzik, nyilvánosságra nem hozhatják és csak az a család ismerheti, amelyhez a dobos tartozik. Ezek a jelzések a dobosoknak annyira vérévé válnak, hogy önkéntelenül is „dobnyelv“-en beszélnek egymással. A nyugatafrikai dobos a „férfi“ és a „nő“ fogalmát is ki tudja fejezni. Ennek a dobnak az oldalai ú. i. különböző vastagságú fából készülnek s így kétféle hangot adnak. Itt a bennszülöttek a „dobnyelv“-ben oly jártasságot szereznek, hogy nemcsak fogalmakat, hanem egész gondolatokat a leg-tökéletesebben tudnak kifejezni. Rendszerüket igen féltékenyen őrzik, nehogy a rabszolgák, nők és a — fehérek valamit is megismerjenek belőle.

Az éjjeli dobjelzés a legkülönösebb; amint az egyik afrikai utazó feljegyezte: „Az éjjeli csendben az ébrenlevő fülét gyakran meg-megüti a szomszéd falúból hangzó halk dobpergés, melyre rövid idő múlva a válasz is hallatszik, majd a hang lassanként eloszlik a messzeségben...“ Az általános híradás nagyjából oly módon történik, mint a mi modern rádióknak. A törzsfőnöknél van a hatalmas fadó, amely kifúrt fatörzsekből készült és 4 lábára van szerelve. Az innen leadott jelekre néhány perc múlva a kisebb közösség főnökének üst-dobja felel. Ezt azokon a vidékeken használják, hol az egy törzshöz tartozó családok kis területen élnek. A nagy távolságokon, elszórtan lakó törzseknél a jeladás a továbbadás rendszerén alapszik. Ez a jelzés az utazóra nagy hatást gyakorol, mert amint a tengerpart mentén halad, az az útján végigkíséri. Az egyik utazó naplójában olvashatjuk: „Utazásunkat községről-közsésre a szokásos dobjelzéssel

adták a bennszülöttek tudomására. Egynehány dobverés jelzi, hogy ki közeledik, hogy az utast mint barátot, vagy mint ellenséget fogadják, hogy nagy vagy kis kísérettel jön-e? A kereskedőket az érkező canoe-k számáról és azok szállítmányáról értesítik; jelzik mennyi olajat, stb. várhatnak. A háború a dob-beszédnek nem egyszer romantikus színezetet ad. Így a francia Szaharában egy alkalommal, midőn két törzs között nézeteltérés támadt, az egyik az ellenséges törzsnek az egész éjjelen át ezt dobolta: „Megyünk és megeszünk benneteket!” Üzenték pedig ezt abban a reményben, hogy ennek megfélemlítő hatása az ellentábort demoralizálni fogja.

A szómáliai háborúban résztvevő távirász elbeszélte, hogy volt rá eset, amidőn a dobjelzés a morse gyorsaságát túlszárnyalta. Mullah mádi harcainak idején ú. i. nagy hiány támadt szállítási eszközökben; feltétlenül és azonnal tevéket kellett szerezni. Itt a tevéknek oly értékük van, mint a nyugati államokban a tőkének. Mullah szerencséjével párhuzamosan a tevék, öszvérek, stb. értéke is változott. A jedbali csata idejében, amidőn Mullah hatalma teljesen megtört és a tevék ára esett, a brit tábor táviráda osztagot kapott. Itt a bennszülöttek az értéküket vesztett tevéket, méltányos áron, felkínálták, holott azok azelőtt megfizethetetlenek voltak. A bennszülöttek ajánlkozása órákkal megelőzte a vezetéken leadott győzelmi hírt, amiről ők már a tevék áruba bocsátása előtt, dobjelzés útján szereztek tudomást.

Távbeszélő kiállítás Londonban. A folyó évi január hó 5—23 közt Londonban távbeszélő kiállítást rendeztek, melynek legfőbb célja a közönséget a távbeszélő berendezéseivel, valamint az igénybevétel módozataival, mentől jobban és mentől szemléltetőbb és közvetlenebb módon megismertetni s a távbeszélő jövőbeli fejlődését ily módon biztosítani. A kiállítás tartama alatt az angol postaigazgatás mindazokban a külföldi viszonylatokban, melyekkel Angliának közvetlen távbeszélő összeköttetései vannak, propaganda beszélgetéseket folytatott, melyeket a kiállítás látogatói a kiállítási csarnokban elhelyezett hangosanbeszélő útján végighallgathattak s meggyőződhattak a modern nagytávolságú távbeszélő forgalom kiváló teljesítményeiről. Budapesttel az első ilyen kísérleti bemutatás azelőtt hó 14-ikén 16.15-kor, a második 21-én 19.30-kor történt meg.

KÖNYVSZEMLE.

Bibliographie.

A német birodalmi posta 1930/31-es évkönyve (Jahrbuch für Post und Telegraphie 1930/31.) Münchenben a Buchgewerbehaus M. Müller und Sohn Abt, Richard Pflaum Verlag, Schellingstrasse 39—45. kiadásában megjelent. Az évkönyvet a német postaalkalmazottak 20 márkáért szerezhetik meg. A mű a következő érdekes cikkeket tartalmazza:

1. Dr. Sautter államtitkár: A német birodalmi posta fejlődési tendenciái.

2. Dr. Feyerabend államtitkár: Az automatikus távbeszélő-üzem gazdaságossága.

3. Hotz miniszteri igazgató: A Pfalz postája a megszállás alatt.

4. Dr. Schneider miniszteri tanácsos: A német birodalmi posta alkotmányjoga.

5. Krause miniszteri tanácsos: A postaüzemek a közgazdasághoz való viszonyai.

6. Völker miniszteri tanácsos: A fontosabb postai díjak történeti fejlődése.

7. Kölsch miniszteri tanácsos: A távbeszélő hálózat tervszerű kiképzése.

8. Kunert miniszteri tanácsos: Képtávíró és távolbalátás.

9. Münch főpostatanácsos: A rádiószolgálatok (főleg rádióhírmondó) és a hullámelosztás.

10. Lorek miniszteri tanácsos: Két évtized a német posta-csekk üzem életében.

11. Dr. Wagenbrenner postaigazgató: A postastatisztika célja és eszközei.

12. Bauerhost miniszteri tanácsos: A német posta által foganatosított s a személyzet anyagi helyzetének megkönnyítését célzó szociális intézkedések.

13. Steuer miniszteri tanácsos: A német birodalmi posta lét körülményei.

14. Eggers főpostatanácsos: A német birodalmi posta üzletszerző tevékenysége. (A. R. 1932. 1.)

A rádióelektromos közlekedés nemzetközi műszaki tanácsadó bizottsága 1931. évi kopenhágai 2-ik ülésének okmánygyűjteménye. (Documents de la 2-e réunion du Comité consultatif technique des communications radioélectriques 1931 (C. C. I. R.)) a nemzetközi táviróunió berni irodájának kiadásában megjelent. A 870 oldalra terjedő s 250 ábrát tartalmazó kötet ára postai költségek nélkül 15 svájci frank. (J. T. 1931. 12.)

Ingyen aranytöltőtollat *tizennégy karátos, eredeti amerikai gyártmányút (Parker rendszerű nyomótöltéssel) vagy egy*

Kürschner-féle kézilexikont *900 oldal, 32 táblázattal vagy egy*

Rádió-lámpát kap *a RADIOWELT minden éves előfizetője.*

Kérjen még ma mutatványszámot a RADIOWELT kiadóhivatalától, Wien, I. Pestalozzigasse 6. Leg, részletesebb rádióműsorok, érdekes olvasmányok-gazdag műszaki rész, utasítások berendezések létesítésére, hangos film, rövid hullámhosszak, nagyszámú rézkarcillusztrációk, nyelvtanfolyamok és érdekfeszítő regények közlése.

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

SIRIUS MŰVEK **akkumulátor és elemgyár r.-f.**

Budapest, VI., Petneházy-u. 72. Telefon: Aut. 924—02.

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

Előfizetési felhívás a KÖZLEKEDÉSI SZAKNAPTÁR

1932. évre szóló kötetére.

Főszerkesztő: szigethi BARTOS ANDOR dr.
ny. h. államtitkár, műegyetemi ny. rk.
tanár, országgyűlési képviselő

Szerkesztők: FERENCZI PÁL
és
Dr. KOVACS JÓZSEF
m. kir. postatanácsos.

Van szerencsénk felhívni kartársaink szíves figyelmét a f. év második felében XXXVI-ik évfolyamban megjelenendő

1932. évre szóló könyvünkre.

A Közlekedési Szaknaptár 1932. évre szóló kötete

a tavalyinál is gazdagabb tartalommal, teljes vászonkötésben
jelenik meg.

Régi előfizetőink már tudják, hogy törekvésünk mindenkor az volt, hogy könyvünket évről-évre fejlesszük, tökéletesítsük, hogy valóban tartalmazza mindazokat az adatokat és magyarázatokat, amelyek a hivatalos életben előfordulhatnak és mint a postások nélkülözhetetlen kézikönyve, teljesítse hivatását.

Azon vagyunk, hogy közöljük mindazokat az adatokat, amelyek másutt csak nagy utánjárással találhatók meg és ebben az igyekezetünkben folyton bővítjük könyvünket.

1932. évi naptárunk többek között tartalmazni fogja:

Az 1932. évi naptárt, Időszaki beadványok jegyzékét, a Posta-, távirda- és távbeszélő-tarifákat, az Üzletszabályok kivonatát, a Kincstári és postamesteri alkalmazottak szolgálati szabályzatát, az Illetményszabályzatot és a Nyugdíjszabályzatot. A magyar posta állami személyzetének segélyező- és nyugdíjpótló-egyesületének és a m. kir. posta betegségi biztosító intézetének ismertetését, a tagok jogainak közlését.

Közölni fogjuk a postahatóságok szervezetét (ügybeosztását) és tisztviselőinek névsorát, a kincstári postahivatalok és az ott szolgálatot teljesítő postai alkalmazottak pontos névsorát

a kincstári hivatalvezetők arcképeivel,

a postamesterek és postaügynökök névsorát, a postakiadók név- és rangsorát, a kincstári postaalkalmazottak (altiszteket és műszaki alkalmazottakat is beleértve) teljes rangsorozatos névsorát, az első eskü és beosztási hely megjelölésével.

Közöljük továbbá az összes postai szaktanfolyamok ismertetését (Felvétel, tantárgyak, vizsga, tankönyvek jegyzéke). Az összes kezdő állások betöltésénél alkalmazott szabályokat (iskolai előképzettség és egyéb feltételek, a különféle állásokra való alkalmazások feltételei, a kérvény mellékletei, címzése, benyújtásának módja, stb.) Az összes postaegyesületek ismertetését, vezetőinek névsorát, az elnökök arcképeit, a személyzet átutazásai alkalmával használható vendégszobák helyét, igénybevételének módját és a kedvezményeket (vasúti, hajózási, fürdői, kiküldetési, nyaralási, beszerzési, gyógykezelési, ösztöndíj, stb.), amelyeket kartársaink igénybe vehetnek.

Mindezen programmunkon kívül hozzuk mindannak az ismertetését, ami könyvünk megjelenéséig a kartársaink érdeklő ügyekben aktuális lesz.

E dús tartalom és az aranynyomású vászonkötés mellett a könyvet, amelynek bolti ára 20 pengő, kartársainknak úgy mint tavaly

4 pengő 50 fillér önköltségen előli előfizetési áron

ajánliuk fel, amennyiben megbízásukat két héten belül hozzánk juttatják. Az aláírók sürgős megküldése azért szükséges, mert csak annyi könyvet készítettünk, ahány megrendelés kartársaink részéről beérkezik.

A naptárak ára 3 havi részletben is fizethető.

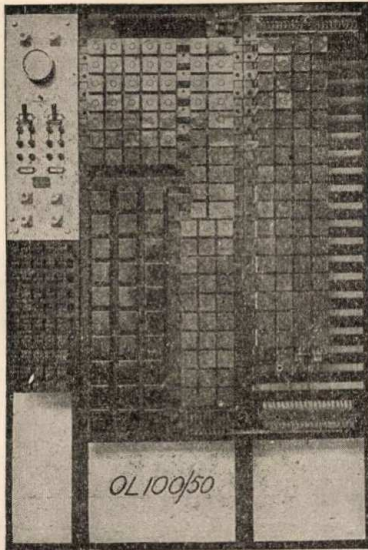
A KÖZLEKEDÉSI SZAKNAPTÁR
szerkesztősége és kiadóhivatala
Budapest, IV., Váci-utca 42. sz.

„ERICSSON”

MAGYAR VILLLAMOSSÁGI RT.
BUDAPEST

Fehérvári-ut 70.

Tel.: I. 454-55, LÁ. 4-55.



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

Gyártmányaink mindinkább
közismertté váló sajátosságai:

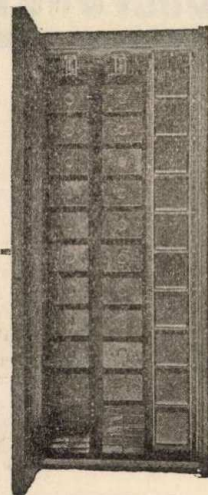
1. Megbízható működés.
2. Minimális karbantartási költség.
3. Tetszetős külső és gondos belső kidolgozás.
4. Versenyképes árak.

Az 1932. év újdonságai:

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

**Állami csatlakozás 4 fővonalig,
billentőgombos készülékekkel.**

Alközpontok 100 vagy 1000 vonalig bővíthető rendszer szerint. Házi és kimenő állami kapcsolások kezelő nélkül. Bejövő hívások fogadására és továbbítására manuális vagy félautomatikus közvetítő be-
rendezés. Teljesen automatikus vidéki köz-
pontok és hálózatok, interurbán forgalom-
ban is kezelő nélkül, bármely vonalszámra.



24 vonalas kapcsoló.

RÁDIÓ

KÉSZÜLÉKEKET ÉS ALKATRÉSZEKET



VÉDJECCYEL

csak

TELEFONGYÁR RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

gyárt.

Stabilodyn hálózati készülék

Neutrodyn 5lámás készülék

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

Y forgókonduzátor

Safe transzformátor

