

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 MERNÖK TISZTVEISELŐI ORSZAGOS EGYESULETENEK
SZERKESZTŐ-BIZOTTSAGA.

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

FELELŐS SZERKESZTŐ:

Dr. NAGY SÁNDOR
M. KIR. POSTAIGAZGATÓ.

TÁRSSZERKESZTŐ:

PETAINEK JÓZSEF
M. KIR. POSTAFŐMERNÖK.

Adatok a miskolci posta történetéhez.

Irta: DR. MONUS FERENC, m. kir. postafőfelügyelő.

Données à l'histoire de la poste de Miskolc.

Par le Dr. François Monus, inspecteur supérieur des postes r. h.

À la base de recherches d'archives, l'auteur expose les données historiques concernant le passé postal de la ville de Miskolc depuis le commencement du XVIe siècle jusqu'à la fin du XVIIIe siècle.

A posta történetírás egyik fontos feladata a vidéki városokra vonatkozó postatörténelmi adatok felkutatása, szakszerű feldolgozása. Ebben a tekintetben igen sok munka vár a szakemberre, mert első sorban az intézet tagjainak kell megfelelő történelmi felkészültséggel e kérdéshez fogni, a postára vonatkozó itt-ott megjelent adatokat összegyűjteni, rég elsárgult, elfakult írások között keresni, kutatni. Szakember tisztább szemmel látja a posta kezdetleges formáit, régletűnt századok fátyolán át is helyesebben tudja megítélni a felbukkanó, lényegtelennek látszó adatok fontosságát, helyesebben következtet tényekre, összefüggésekre. Sajnos, kevesen vannak régi betűk, öreg fóliánsok rajongói, alig-alig valamelyes az érdeklődés múltunk iránt. Pedig de sokat, szépet, érdekeset rejtegetnek e tekintetben a levéltárak, csak szeretettel kell olvasgatni több száz évvel ezelőtt porrá vált emberek ott őrzött írásait.

A vidéki városok közül Miskolc postai múltjára vonatkozóan is keveset tudunk. Vastag por lepi a városi levéltár kincseit: elfakult írások százezreit, fáradságos nehéz munka azok között a kutatás — de nem eredménytelen. A következőkben itt-ott egy-egy mozaikkövel kívánok hozzájárulni e város postatörténetéhez is.

A 16. század elején hazánkban, nyugateurópai mintára létesített első szervezett postajáratokra vonatkozó adatok alapján tudjuk, hogy a felvidéken Pozsonytól a Vág völgyén, Rózsahegyen, Lőcsén, Eperjesen át Kassára, onnan Szinnán át Tokajig, majd a Tiszán átkelve Kálló, Nyírbátor Majtényen át Szatmárig járt a posta. Ez volt az u. n. északi és északkeleti postajárat, melyhez később csatlakozott a Buda—Hatvan—Gyöngyös—Verpelét—Eger—Onod—Szerencs—Tokaj, valamint Tokaj—Debrecen—Nagyvárad, illetőleg Debrecen—Kolozsvár—Nagyszében—Brassó-i postavonal.

Miskolc városa az északi és északkeleti postavonal létesítése idejében e vonalaktól távol, mint a diósgyőri korona uradalom része, majd mint zálogos uradalmak agyonsanyargatott birtok-teste, a török—német harcok és dúlások között bajoskodó sűrű kis életet élt. A Habsburgok ekkor már jelentékeny és meghatározott menetrendszerint közlekedő, tehát szervezett postája az alig 2—3000¹⁾ lelket számláló őstermelők és iparosokból álló városkát nem érintette; a város e postavonalakkal kapcsolatban nem volt. A lassan fejlődő Miskolcnak a török uralom fokozatos terjedésével, majd amikor már Eger vár ormára is felszökött a lófarkas zászló, folytonos rettegéssel tele szenvedés jutott részeül. Később a mindgyakrabban ismétlődő török beütések, a császári és erdélyi csapatok dúlásai következtében a város majdnem teljesen elpusztult. Nagyon lassan kapott új életre, mert szünet nélküli átvonulási területe volt a török, német, kuruc, labanc hadaknak, kóborló szegénylegényeknek, bűjdósóknak; szabadcsapatok, de sokszor végig rabolták, pusztították!

E szomorú időkben nem volt Miskolcon szervezett posta, nem is lehetett. A leveleket nagyobb távolságokra alkalmilag, amint annak szüksége felmerült, megbízható, erősszívű, bátor, félelmet, veszedelmet nem ismerő egyének, vitézek vitték, akik kémiszolgálatot is teljesítettek, híreket szereztek s azokról a városkapitánynak, városbíróknak hűségesen beszámoltak.

A hírközvetítés körül nagyon fontos szerepük volt a városbíróknak, Miskolcon még a városkapitányának is.²⁾ Debrecen város nagytekintélyű városbírójának „postája” pl. a felvidéken is ismert volt. Nem egy, ekorbeli, felvidéken kelt levélben olvasható: „a debreceni bíró postáival megérkezett kegyelmed levele”. A városbírók tartoztak a levelek szállításáról minden körülmények között gondoskodni. Nagy hatalom letéteményesei voltak, éltek is azzal esetenként, viszont óriási felelősséggel is tartoztak. A XVI. XVII század török világának érdekességei, az agák, bégek, basák leveleinek következő kitételei: „városi bírák ha életeteket, fejeteket szeretitek, ez úri címeres levelünket, tűzön-vízen, éjjel-nappal szállítsátok, ne késsetek vele,

¹⁾ Marjalaki Kiss Lajos: „Régi népszámlálások Miskolcon” c. munkája. Miskolc 1930.

²⁾ Miskolcon a levélhordás pl. az 1656. évben a városkapitány eskü alatt vállalt kötelessége volt. Egy 1656. évi eskü minta szerint: Én..... esküszöm az Élő Istenre..... hogy..... kapitányságomnak tisztiben úgy mint..... Levélhordatás és egyéb tisztemhez tartozó..... híven eljárak stb. Városi jegyzőkönyv 1656. évből 309. lap. Miskolc város levéltára. — Marjalaki Kiss Lajos szíves közlése.

különben nyáron száradtok meg“ — mindennél világosabban beszélnek.

A nyárs, nagyon fontos, de nagyon szomorú szerepet is játszott e kor büntető életében.

Ma a városokban nyomtatott hirdetések jelzik a kormányzó-hatalom akaratát, falvakban még ma is dobszóval hirdetik azt ki, a régi világban nem így volt. A török, azokban a városokban, falvakban pl., ahol az adó nem folyt be, véresnyársat hordatott körül. A véresnyársat hordozó török, a városbíró házától indult útnak, — a városbíró fejével felelt azért, hogy az adókat a lakosok beszolgáltassák. A véresnyárs helyettesítette a hirdetőket, dobszót.

Hogy a városbírók postai kötelezettségei mennyire nem szűk területen mozogtak, eléggé bizonyítja az, hogy amikor a török zaklatás és üldözés szinte már-már türehtelen alakban jelentkezett, a debreceni bíró „emberséges postája“ hihetetlen fáradsággal átvette, mondhatni kéthetenként eljutott Miskolcra s itt megpihenve, folytatta útját Kassa, Rimaszombat felé.³⁾ Valóságos postaállomás is volt a miskolci bíró háza.

A XVI—XVII. század sok érdekes levelei között gyakran találunk „posta“, vagy „levélmutató“ kifejezéssel. Aki levélvitellel bízott meg, annak neve „posta“, vagy helytelenül „levélmutató“ (tabellárius) volt, de leginkább a „posta“ szót használták e ténykedés megjelölésére. [A „levélmutató“ (tabellárius) nem egyszerű küldőcöt, levélvivőt jelentett]. Ha valakinek sürgős ügyben utaznia kellett „posta módgyára“ vagyis kevés pihenővel utazott. váltott lovakkal, a leggyorsabban. A levélvivők természetesen útjukban a látottakat-hallottakat megjegyezték maguknak s így kémkedtek s küldőik (különösen városok) részére. A kémkedés szorosan összefüggött a hírszerzéssel, mert ebben az időben elsősorban is az ellenség mozdulatai érdekelték az embereket, valamint a harcok és csete-paték kimenetele. E kor levélvivői nem egyszer életük kockáztatásával tudtak csak eleget tenni feladatuknak: a levélkézbesítésnek. Soha sem tudták, kiknek a kezébe kerülnek. Egyes erőszakoskodó urak, várkapitányok, szabad csapatok vezérei, török, német, kuruc, labanc főtisztek ha egy-egy levélvivőt elfogtak, a leveleket elszedték tőlük, a levélvivőt kegyetlenül bebörtönözték.⁴⁾ Előfordult, hogy az erőszakkal elvett leveleket feltörték, átolvasták, másolatot készítettek azokról, vagy megsemmisítették, hogy ne juthasson senki kezébe.⁵⁾ Így nagyon lényeges volt az, hogy a levélvivő értelmes ember legyen. A basák pl. a városokhoz küldött leveleikben külön kikötötték, hogy a levélvivők

³⁾ L.: Miskolc város levéltárában őrzött régi számadáskönyveket a XVII. sz. végéről. (L. a Magyar Posta 1932. évi 7. sz.-ban Török világ Miskolcon a XVII. sz.-ban c. cikket).

⁴⁾ Bethlen Péter írja 1636. VI. 2-án, hogy egy jámbor szabadosát Tokajban a hajdú vitézek elfogták s Révay őt kegyelme (tokaji várparancsnok) a nála talált leveleket elvettette s a postást vasra verve bebörtönöztette. Történelmi Tár, 1885. 4. füzet. — Bethlen Péter 1636. évben az erdélyi fejedelem postását elfogatta s azt válaszolta rá, hogy „híre, akarata nélkül történt.“

⁵⁾ Bethlen Gábor írja 1620. IX. 19-én: „Postákat megtartóztatják, vagy talán megölték a latrok“. Másik helyen: „Vasra verték, fogságba vetették a postákat“. Bethlen Gábor levelei. Történelmi Tár 1885. 3. füzet. Közli Szilágyi Sándor.

„szó-megértő, dologlátó“ emberek legyenek. Téves tehát az a felfogás, hogy a régi világban sokáig cigányokat és egyéb útolsórendű embereket használtak fel levélvitelére. (Volt ilyen eset is, azonban nagyon fontos tartalmú levelezések közvetítésénél kiváló képességekkel rendelkező s minden körülmények közt helyt állni tudó emberek voltak a XVI—XVII. század „postásai“).

Minden túlzás nélkül állíthatjuk, hogy az említett századokban, ott ahol szervezett posta nem működött — mint Miskolc városában is — a postálkodás körül a legfontosabb szerepet az a *vitéz* töltötte be, aki az írott levelet átvette s száz veszélyen át is eljuttatta a címzett kezeihez.

Képzeljük el, mit szenvedtek e kor postásai!

A levélküldők nem egyszer egy és ugyanazon tartalmú levelekkel több levélvivőt bocsátottak útnak, más-más irányban, hogy ilyenformán biztosítsák a levelek kézbesítését. E hírszomjas időkben nem egy eset volt olyan is, amikor a levél illetéktelen, de nem ellenséges érzelmű olvasója a levélhátlapjára a következőket írta: „Nem tudván már régen a dolgok állapotja felől, ez kegyelmed levelét elolvastam, hogy tudnék az dolgok felül. Kegyelmed emberséges szolgálját a mai napon útnak bocsátám“. A levéltitok ilyenféle megsértése miatt szó sem esett. Sőt némelykor a levelek küldői úgy pecsételték le a leveleket, hogy azok mások által is könnyen felnyithatók s újból lezárhatók legyenek.⁶⁾

E kor érdekessége az u. n. „rabposták“, vagyis a török-magyar fogságba esett vitézek, akik hónapokon át csatangoltak s leveleket szállítottak. Ezekről bővebben megemlékeztünk a Magyar Posta 1932. évi 9. számában.

Miskolc város régi számadáskönyvében a „rabposták“ léptenyomon előfordulnak. Volt idő, amikor Miskolcon nem mult el egy hét, hogy „rabposta“ ne jelentkezett volna a városbírónál élelemért, szállásért.

Miskolcon is, mint más vidéki városokban, kisebb távolságokra, szomszédos községekbe, falvakba, a város szolgálja, vagy önként jelentkező rendszerint e tevékenységben már jártas értelmes emberek vitték a leveleket.

Bárha Miskolc városát a XVI—XVII. században is fontos közlekedési út érintette és nem volt messze Kassa városától, a Habsburgok egyik postaállomásától, a város jelentéktelen forgalmi élete miatt szó sem lehetett arról, hogy a már elől említett postaállomással közvetlen összeköttetést tarthatott volna fenn, legfeljebb esetenként. Nagyon valószínű, hogy a szürke, igénytelen életet élő Miskolc városa nem is nélkülözte ez időben még a rendszeres hírközvetítő szervezet, habár bor — búza kereskedése ismert volt, sokadalmaít a lengyelországi kereskedők, az egri basa engedélyével elég gyakran felkeresték. De épen ezért, a forgalmi és kereskedelmi étellel járó hírközvetítést, — a más vidékek és idegen országok kereskedői az akkori

⁶⁾ Bethlen István írja 1636. XI. 13-án: „azon legyetek, hogy leveletem vehesétek, kiket csak könnyen pecsételtem le, hogy érthessétek magatok is mi formán irtam nekik.“ Történelmi Tár 1885. 4. füzet.

igényeknek megfelelően lebonyolították. Sokadalmak alkalmával a kereskedők, kalmárok, vándoriparosok sátra valóságos hírszerző hely volt. A kereskedők, kalmárok különféle események, hírek elmondásával, kikiabálásával csalogatták sátraik elé a miskolciakat.

Annak a kereskedőnek sátra volt leglátogatottabb, aki szenzációsabb hírekkel szolgált a szájtáti népnek.

A török félhold uralmának elfogytával Miskolc város postai életében változás nem történt. A levelek, hírek közvetítése csak úgy történt, mint előbb.

A Rákóczi szabadságharc hozott e tekintetben némi változást. Miskolc az 1704. és 1706. évben már jelentékeny szerephez jutott, u. i. a vezérlőfejedelem a jelzett években itt tartotta udvarát, udvarában pedig az általa szervezett magyar posta működött. Nem csoda, ha a környék lakosai ide jártak „hírt tudni”. Rozsnyó városa pl. még a felkelés évében mondhatni elég gyakran Miskolcra küldte embereit „kuruc hírt tudakozni”.⁷⁾ Rákóczi szervezett postájának lényegére némi bepillantást engednek a tokaji táborból (1703. XI. 10-én) kibocsájtott s a vármegyékhez intézett rendeletei.⁸⁾

Elrendeli ugyanis a fejedelem, hogy a királyi és mezővárosokban, falvakban, bizonyos számú postalovak készen tartassanak, azok mellé szükséges megfelelő szolgálkkal. S ha valamely községbe vagy faluba a „nemes ország címeres postája” beérkezik, azon legyenek, hogy a „posta” késedelem nélkül folytathassa útját. Így minden város ö, a falvak pedig tehetségükhöz képest két-három alkalmas jó erős postalovot tartoztak állítani.

Miskolc városa is öt postalovot, és megfelelő lovasokat tartott állandóan készen a fejedelem postái részére. Miskolci táborából az 1704. évben rendeli Szabolcsvármegyének, hogy a „fejedelmi kormányal levél által érintkezzék”.⁹⁾ Súlyt helyezett Rákóczi arra, hogy a levelezés minél jobban elterjedjen.

A kuruc hadak az 1704., majd újból az 1706. években nem mindennapi mozgalmal életet hoztak Miskolc városába. Fejedelmi futárok ezüst címerrel kivert postatáblával a mellükön innen vágattak táskájukban a vármegyékhez küldött s a felkelés ügyében írott pecsétes levelekkel. A postásip hangjai összecsendültek a tábortüzek körül felhangzó tárogatók édes-bús hangjaival. Víg, dalidós élet járta itt a „pincék” alján a sok-sok keserves megpróbáltatások után — addig, míg a fájdalmas emlékü maitényi síkon tárogatók összetört öblében elpihentek a szebbnél-szebb kuruc melódiák, a fájdalmak, keserőségek vidám harci dicsőségek mélabús kifejezői. Egy igazi magyar intézménynek, Rákóczi fejedelem szívéhez nőtt színmagyar postáinak, postalai lineáinak is vége lett.

Ezek után a császári csapatok kegyetlen bosszúja csapott le a védtelen városra, ahol a kurucokat oly nagyon szerették, ahol a vezérlőfejedelem lobogója olyan büszkén lengett egykoron, ahol a ku-

⁷⁾ Rozsnyó város számadása 1703. Közli: Mikulik József. Történelmi Tár 1886. 3. füzet.

⁸⁾ II. Rákóczi Ferenc levelei Máramaros vármegyéhez. Történelmi Tár 1885. I. még Szabolcsvármegye levéltárában őrzött rendeleteit is.

⁹⁾ Szabolcs vármegye levéltára. Történelmi Tár 1909.

ruc postásokat mindég vendégszerető házak és húsmélyű „pincék“ fogadták... Sok-sok ártatlanul kiontott vér uán lecsendesült egyelőre a hatalom bosszúra éhes indulata, dolgos kezek újból munkába fogtak, iparosok, kereskedők becsületos munkával olyan sokadalmat teremtetek, hogy azok híre messze földre elterjedt. A város ipari és kereskedelmi élete megindult, a kereskedelmi életet megindították Miskolc városába bevándorolt görög és macedón kereskedők, akik későbbben teljesen magyarrá lettek. Lelkes munkálkodásuk nyomán az áruk kiscserélése, a forgalom megfelelő közlekedési tényezők után vágyott.

Az országban már kezdetét vette a postafejlesztés nagy munkája, ámde a fejlesztésnél nem a köz — hanem a hadiérdekre voltak első-sorban is tekintettel. A XVIII. század elején az elszegényedett, alig négy-ötezer lakost¹⁰⁾ számláló Miskolc városa különben sem tudott volna saját igaza mellett elég súllyal fellépni, hadiszempontok sem szóltak mellette, a közérdek pedig teljesen háttérbe szorult. Illetékes tényezők talán belátták, hogy a meglevő postahálózatot ki kell terjeszteni a fejlődő, élni akaró városok felé, de azért Miskolc városának nem nyújtottak lehetőséget erre. Nem felejtették el Miskolc nagy bűnét: lakossága kuruc barát volt régtől fogva, sőt kuruc érzéseit „csak azért is“ megőrizte továbbra is. Aztán meg Miskolc város sem nagyon akarta a német postát, eleget nyögte a császár hadainak pusztításait, „az Istentelen német elég kárt tött“ itt, még német posta után nyújsa Bécs felé a kezét a város büszke, öntudatos magistrátusa? Császári sasos, fekete-sárga postáért hozzon áldozatot s instan-ciázzon Bécsben? mikor sem teste, sem lelke nem kívánja?

De meg: nem volt innen messze Kassa városa, volt itt elég szekeres gazda, lovasember, akik ha nem szívesen is, de parancsszóra mégis csak elvitték a leveleket a kassai postastációhoz. Onnan meg az előírt taxa ellenében eljutott a levél oda, ahova szánták. Innen kezdve van állandóbbnak mondható összeköttetése a városnak a kassai postaállomással. És éppen azért, mert nem volt nagy távolság Miskolc — Kassa között u. n. „városi posta“ létesítésének terve sem merült fel Miskolcon.¹¹⁾ „Levélszeresek“ is voltak itt a magistrátus jóvoltából, akiknek kötelességük volt a közeli falvakba a leveleket elvinni.¹²⁾

Igy történt, hogy az első szervezett Habsburg posta létesítésétől több mint 200 év gyászán, szenvedésén, kevés örömteljes napjain át teltek, múltak az idők Miskolc városa felett, míg az ország egyik fő közlekedési és postaútvonalával előbb valamely, később mint alább látni fogjuk, közvetlen kapcsolatot kapott.

A Rákóczi szabadságharc lezajlása után szervezett, illetve létesített és már előbb említett Buda—Hatvan—Tokaj-i postavonal u. i.

¹⁰⁾ Marjalaky Kiss Lajos m. i. m. 4. oldal.

¹¹⁾ Debrecen városában már a XVII. század közepén működött a város által létesített és fentartott u. n. „városi posta“.

¹²⁾ Miskolc város jegyzőkönyve: 1790. július 21. A XVIII. sz. folyamán a levél közvetítése közmunka volt. Annak az utcának lakóit, akik éppen akkor levélhordásra voltak kötelezve „levélszereseknek“ nevezték. Dr. Szendrey: Miskolc város története 4-ik kötet, 831—2. oldal.

a XVIII. század végéig Onod-on át, tehát Miskolc érintése nélkül vezetett Tokaj felé. II. József uralkodása alatt e postavonal ugyan-csak az említett irányt követte, tehát Miskolc városát még mindég nem érintette.

II. Lipót uralkodása alatt történt a vármegye részéről a helytartótanácsához előterjesztés oly értelemben, hogy Miskolcon postaállomás létesíttessék¹³⁾ és pedig úgy, hogy az ónodi posta helyeztessék át Miskolcra.

Az előterjesztésnek igen gyorsan megvolt a fogamatja, mert az 1790. évi május havában már két megyei tisztviselő utasítást kapott, hogy az ónodi postaállomáson tartson szemlét. A szemle megtartása után a vármegye jelentette a helytartótanácsnak, hogy az ónodi posta istállójában 6 igen jókondícióban lévő postalovát talált.¹⁴⁾

A további intézkedések is gyorsan követték egymást. 1790. június 22-én a helytartótanács közli a vármegyével, hogy a kassai postajarat Szikszón, a halmaji sáncon keresztül Tállyának irányítva összekapcsolatik a tokaji postaállomással, a Vizsolyban lévő postaállomást szelve Tokajt érintve hasonlóképen egyenes postaút nyitattik Kassára. Egyben értesíti a kassai postaprefekturát, hogy a mezőkeresztesi veredariust Tardra, az Ónodit (nem Miskolcra, hanem) Harsányra, a szerencsit Szikszóra, a vilmányit Forróra, a színi veredariust Hidasnémetibe helyezte át, az áthelyezések foganatosítása iránt a prefektura nyomban intézkedjék, a miskolci és vizsolyi postaállomások részére pedig a vármegye alkalmas egyéneket hozzon javaslatba. Ugyanakkor elrendeli az utak alkalmas jókarba helyezését azzal, hogy az új járatí összeállítás 1790. évi szeptember hó 1-től lépjen érvénybe.¹⁵⁾

Borsodvármegye az említett helytartótanácsi rendeletre 1790. évi július 20-án a miskolci postamesteri állásra pálvázó Bay László. Péchy Gábor János. Décsi Mihály. Török György (postaexpeditor (kiadó) volt a miskolci postán) és Rosti Zsófia miskolci lakosok közül első helyen Bay László és Péchy Gábor Jánost hozta javaslatba.¹⁶⁾

Benkovits György kassai postaprefektus az új járatí összeköttetéseket igen gyorsan létesítette, mert 1790. évi augusztus 19-én Borsodvármegvétől a postautak jókarban tartása s az újonnan felállított postaállomások elrendezésére küldöttség kiküldését kérte.¹⁷⁾

1790. évi szeptember 1-én lépett életbe a Buda—Kassa-i útvonal új járatí összeköttetése, e vonal postaállomásai voltak mostmár Miskolc érintésével a következők: Buda, Kerepes, Bagh, Hatvan, Gyöngyös, Kápolna, Eger, Tard. Harsány, Miskolc, Szikszó, Forró, Hidasnémeti, Kassa, Szikszón, Halmajon, Tállván, Tokaj érintésével Vizsolyon át vezetett a másik út Kassa felé. Tokajtól elágazás volt Debrecen felé. Lóváltó állomások voltak Buda—Kassa között: Bagh, Hatvan, Eger, Kövesd, Miskolc és Szikszó.

¹³⁾ Borsodvármegye levéltára. Jegyzőkönyv. 1790. 32.

¹⁴⁾ Borsodvármegye levéltára. Jegyzőkönyv 1790. év 1009. sz.

¹⁵⁾ Borsodvármegye levéltára 1790. június 22. Jegyzőkönyv 1436. — Helytartótanács 17.758—1790.

¹⁶⁾ U. o. Jegyzőkönyv 1436—1790. július 20. és 1691—1790. évi jegyzőkönyv.

¹⁷⁾ Jegyzőkönyv 1790—1632. Borsodvármegye levélte Miskolc.

E járatí összeköttetés folytán a miskolci postának csatlakozása volt az 1790. évtől kezdve Budán a bécsi, zimonyi, temesvári, Kassán a pozsonyi, máramarosszigeti, lemergi és brassói járatokhoz.

Elképzelhetjük, mit jelentett ez intézkedés a XVIII. századvégi Miskolc városának!

*

Az 1790. év, illetőleg II. Lipót trónralépésének éve, amikor Miskolc város a Buda—Kassa-i postavonalba végre bekapcsolódhatott, a város gazdasági és kulturális életében felette fontos határkö. Bátran mondhatjuk, hogy innen kezdődik Miskolc városi élete, innen folytatódik újból a város igazi magyar élete, mely 1711-ben megszakadt... A sújtásos magyar ruhák, a kócsagtollas, nyusztos kalpagok megjelenése a szűk, keskeny utcákon, az avasi pincék körül újból felhangzó sípok, tárogatók, trombiták újongó hangjai csak külső kifejezői voltak Miskolcon is annak a hatalmas lelki felszabadulásnak, lelki megújulásnak, ami az ország lakosságát osztálykülönbség nélkül átjárta. Ez a nagy-nagy öröm, és az új uralkodó személye iránti bizalom adta a gondolatot a vármegye vezetőségének, hogy mégis csak kérjenek postastációt az immár jelentős forgalmú város részére. A kérelem felett sokat meditáltak a nyakas borsodi urak, végre mégis elment az a Helytartótanácsához, onnan a legfelsőbb helyre és gyorsan jött a legmagasabb elhatározás is, hogy: igen.

Ha figyelembe vesszük azt, hogy Pest városa ugyancsak a XVIII. század végén, közelebből az 1786. évben kapta az első fiókpostát hivatalt, úgy megállapíthatjuk azt, hogy Miskolc a XVIII. század végén a vidéki városok között nem utolsó helyen állott.

A posta közgazdasági fejlődésének alapjai.*)

Irta: RUTTNER BÉLA, okl. közgazda, m. kir. postafogalmazó.

Les bases du développement économique de la poste.

Par Béla Ruttner, économiste dipl., commis-rédacteur des postes roy. hongr. L'auteur traite dans cet article l'évolution du trafic international et, en connexion, les premiers cartels et puis trusts postaux. Il constate que ces cartels, dont on trouve des traces déjà dans les années de 1500 sur le territoire de l'Italie d'aujourd'hui, créèrent des monopoles étendus. Au début, les entrepreneurs se bornèrent à conclure des contrats visant l'usage commun et exclusif des installations (stations de relais) sur les différentes lignes postales. Ces contrats s'élargirent cependant constamment et menèrent enfin à circonscrire les territoires de trafic et à échelonner les taxes d'après un taux convenu. Ainsi le trafic se monopolisa graduellement dans les relations internationales plus importantes. Comme dans cet état des choses la réalisation du monopole n'était possible qu'avec des organismes d'ordre supérieur, représentés par les cartels, ceux-ci constituent le deuxième degré dans le développement du monopole postal.

*) Az első három közlemény a „Magyar Posta“ 1932. évi 1. és 7-ik, illetőleg f. évi 1. számában jelent meg.

A spanyol postavállalkozóknak céhekbe tömörülése volt a postai monopólium megvalósításának első, a mi szemünkkel nézve talán kezdetleges, de amellett mégis eredményes alakja.

Míg ezeknek a céheknek a működése csak 1—1 gócpont által meghatározott szűkebb forgalmi területre terjedt ki, addig körülbelül ugyanabban az időben a közlekedés másik ősfészkeben, a mai Olaszországban és ott is különösen Velencében, Milánóban és Rómában egyes postavállalkozók között olyan megállapodások létesültek, amelyek a monopólium szélesebbkörű és pedig a nemzetközi forgalomban való megvalósítását tették lehetővé. Ezek a megállapodások elsősorban az egyik vállalkozó által berendezett lóváltóállomások közös használatát, később a forgalmi területek megállapítását és a díjak elosztását célozták. Mint ilyenek pedig egyezményes (kartel) szerződések voltak s messze megelőzték azokat, amelyeket egyes ipari vállalatok azonos okból, azonos céllal és mondhatjuk — szinte hasonló módon jóval később létesítettek. Ezeket a postaegyezményeket (karteleket) ugyancsak a közlekedés kényszerítő gazdasági törvényei hozták létre, ami érthető is, mert a nemzetközi forgalom lebonyolítása, már csak a nagyobb távolságok s ezzel a lóváltóállomások, később staféták számának szükségszerű emelkedése miatt is, sokkal költségesebb berendezéseket igényelt. A befektetett tőke azonban bőséges kamatokat hozott. Nemcsak azért, mert az egyes postavonalak közös használata révén a költségek megoszlottak s így gazdaságosabb üzemvitel vált lehetővé, hanem azért is, mert a kartelbe tömörült vállalkozók a teljesen kiszolgáltatott igénybevevőknek ép a nemzetközi viszonylatokban, tehát ott diktálhatták az árakat, ahol — amint azt látni fogjuk — viszonylag legerősebb volt a forgalom.

A hírszolgálat, vagyis a posta iránti igények ugyanis mai kultúr-szükségleteink túlnyomó részéhez hasonlóan, kezdetben nem általánosan, hanem csak szórványosan merültek fel s lassan, fokozatosan fejlődtek szükségletté. Először csak a rendkívüli jelentőségű események továbbítása volt fontos és érdemes, ezeket követték később a kisebb horderejű ügyek, hogy végül is a mindennapi élet apró, jelentéktelen történéseinek továbbítása is szükségletté váljon. Ebből a fejlődési folyamatból következik azonban az is, hogy a hírszolgálat első lépései nem a kis távolságok áthidalására, hanem a nagyobbak leküzdésére irányultak. A harc minden közlekedés két leghatalmasabb akadályra: az idő és a távolság ellen tehát nem két szomszédos település, hanem egymástól távol fekvő városok, sőt országok között indult meg.

Ezt az állítást első pillanatban kételkedve fogadjuk, mivel a közlekedés megindulását előbb a kisebb, majd a mindig nagyobb távolságokon könnyebben képzeljük el. Ha azonban figyelembe vesszük azokat a tényezőket, amelyekből a közlekedés szükségszerűen kiindult, állításunk midjárt természetessé válik. A közlekedés megindítói: a hadászat, a közigazgatás és a kereskedelem, egyformán a nagy távolságokban lévő helyekkel vagy személyekkel keresték az érintkezést. Az összeköttetés a hadrakelt sereggel, a határőrségekkel, úgyszintén az igazgatás szempontjából jelentősebb településekkel, később a külképviseletekkel, mindig igen fontos ok volt hírszolgálat vagy legalább

is valamilyen közlekedés berendezésére. Az ókori nagy birodalmak mind rendelkeztek is megfelelő szervezettel. A rómainak pedig még mi is igen sokat köszönhetünk, hisz az egész nyugat- és közép európai úthálózatnak még ma is az Augustus, Trajan, Hadrian, Diokletian és Konstantin által építtetett utak képezik gerincét. Rómából, mielőtt még a szoszédos forgalom lebonyolítására komoly lépéseket tettek volna, már öt főút indult ki, amelyek közül az első Milánón, az Alpeseiken és Gallián át Britanniába, a második Génúán, Massilián és Narbón át Spanyolországba, a harmadik Aquileián át Magyarországra és Bizáncba, a negyedik Brindisin át Alexandriába, az ötödik pedig Nápolyon és Rezzión át Karthagóba, onnan pedig Cadizba vezetett.¹⁾ A példáért azonban nem kell az ókorba mennünk. A közép-, az új-, sőt a legújabb kor is nyújtanak elegendő bizonyítékot.²⁾ Vessünk csak egy pillantást az Északamerikai Egyesült Államok csodálatos közlekedésének még nem is egészen egy évszázad alatt történt kifejlődésére! Akkor, amidőn az egymáshoz aránylag közelfekvő helyek között az inkább rossz, mint jó utakon még a kedélyesen döcögő és az elmúlt idők sokszor lemosolygott, de a lelkünk mélyén irigyelt romantikáját felidéző postakocsi bonyolította le a forgalmat, addig az Atlanti Óceán partjaitól egész a Csendes Óceán partjaiig már hatalmas gőzmozdonyok dübörögve falták a kilométereket.³⁾

Amint a hadászat és a közigazgatás, úgy a közlekedés akkori megindítójának harmadik tényezője, a kereskedelem is a távolsági forgalomra irányult. Hisz a kereskedelem közgazdasági jogosultsága és célja még ma is abban rejlik, hogy az árukat oda szállíttatja, ahol azokban hiány mutatkozik. Az egymáshoz közelfekvő telepek, városok között kezdetben lényegesebb kereskedelem nem alakulhatott ki. A közös éghajlat által megszabott azonos, vagy legalább is hasonló gazdasági élet, az ezektől függő s ezért hasonló kultúra nem bírhatk olyan vonzerővel, hogy a közlekedés szükségletté fejlődhetett volna. Hisz a kereskedés ősi megnyilatkozása, a csere is azt a célt szolgálta, hogy az adott javak ellenében olyanokat kapjunk, amilyenekkel nem rendelkezünk. Ezeket pedig nem a szomszédban, hanem legtöbbször más országokban, sőt világrészekben kellett keresni.⁴⁾

A közlekedés és így a hírszolgálat is tehát elsősorban a távol-

¹⁾ Dr. F. C. Huber: Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. 140. oldal.

²⁾ A már ismertetett 1516. évi postaszereződés is kifejezetten a külföldi távolsági forgalom lebonyolítását célozta. A flandriai udvarból kiinduló 3 fővonal közül az egyik Spanyolországba, a másik Franciaországba, a harmadik pedig állandó csatlakozással Verona, Róma és Nápoly felé Innsbruckba vezetett.

³⁾ Union and Central Pacific (New-York—Ogden—San Francisco) 5412 km.;
Northorn-Pacific (New-York Astoria) 5839 km.;
Atkinson Topoka and Santa Fé (New-York—Kansas City—San Francisco) 7480 km.;
Atlantic and Pacific (New-York—San Francisco) 5560 km.;
Southorn Pacific (New-Orleans—San Francisco) 4015 km.;
és a Canadian Pacific (Halifax—Vancouver) 6028 km.
Dr. Szabolcsi Antal: A közlekedés története. 193. oldal.

⁴⁾ A kereskedelem egyrészt a legfontosabb szükségletek (például só), másrészt azonban a legdrágább fényüzési cikkekkkel indult meg. Ezeket többnyire távoli országokból kellett beszerezni. Utalok a levantei és az indiai kereskedelemre.

sági forgalomban indult meg s csak midőn a nagy transversális vonalakon a közlekedés sűrűbb és ennek következtében rendszeresebbé vált, jelentkeztek lassan igények — mintegy visszahatásként — a szomszédos forgalom rendszeressége iránt is. Ezek, mint a fővonalakhoz csatlakozó mellékutak, végül is a hálózat kialakulásához vezettek. Ezzel nem állítom azt, hogy a szomszédos viszonylatokban közlekedés egyáltalában nem volt, mert forgalomnak itt is kellett lennie. Ennek a lebonyolítására azonban külön szervezetre nem volt szükség, mert az időbeli és távolsági akadályok leküzdése az egyes ember erejét és képességeit nem haladta meg. Ez csak a nagy távolságoknál fordult elő, de ezeknél is csak akkor, amidőn a hírszolgálat legalább is egyes foglalkozási ágaknál már szükségletté fejlődött s ennek következtében fontossággal bírt az is, hogy a távolságoknak áthidalása minél rövidebb idő alatt történjen.

A távolsági, félreértések elkerülése végett mondjuk inkább nemzetközi forgalom, azonban nemcsak a postát igénybe vevők számára volt fontos, hanem legalább ugyanolyan jelentőséggel bírt az a postavállalatok, illetőleg a vállalkozók részére is. És pedig egyszerűen azért, mert ez nyújtotta a legjobb kereseti lehetőséget. Tudjuk jól, hogy a levélpostai küldemények díjazásának egészen a legújabb időkig a súly és a távolság képezte az alapját, vagyis minél messzebbre szállították a leveleket, annál többet kellett érte fizetni.⁵⁾ ⁶⁾ Minthogy pedig a forgalom ép a nemzetközi viszonylatokban volt legerősebb, a nagyobb forgalom és a nagyobb távolságok folytán előálló jobb kereseti lehetőségek következtében nem csodálkozhatunk azon, hogy az egyes postavállalkozók minden tevékenységüket a külföldi forgalom megszerzésére irányították.

Csak a külföldi forgalom megszerzésére törekedtek kezdetben a

⁵⁾ A távolsági díjazás alapját az útvonalon felállított posták (akkori egyik jelentőségük szerint kezdetben lóváltó, majd később futár és lóváltó állomások) száma képezte. Rendes körülmények között az 5 postán átfutó levél lényegesen olcsóbb volt, mintha a távolság 10 postát tett volna ki. Még a fél postákat is jellezték, azonban nem $\frac{1}{2}$ jelzéssel, hanem (*) csillaggal. Például a Milánó—Innsbruck közötti távolság $25\frac{1}{2}$ postát tett ki, ennek a jelzésére a 25* megjelölés szolgált. A díjszabási távolságot ezek szerint még aránylag könnyen meg lehetett állapítani, a fényleges távolságot azonban annál nehezebben. Egyrészt azért, mert a posták a különböző országokban különböző távolságokra voltak elhelyezve, másrészt pedig, mert az alapul szolgáló hossz mérték, a mérföld, az egyes országokban különböző távolságokat képviselt. Cotogno a szükséges tudnivalókat egy kimutatásban közölte ugyan, ez azonban olyan labirintus, hogy kétségbe kell vonnom, hogy ennek alapján dolgozni lehetett volna. Például a kimutatás 5-ik tétele szerint 5 angol mérföld = 3 német = 15 olasz mérfölddel. A 6-ik tétel viszont ezt az egészen egyszerűnek látszó számtani egyenletet megoldta, mert szerinte 2 magyar mérföld = ugyancsak 3 német, ez pedig = 7.5 olasz mérfölddel. A német mérföld tehát egyik esetben 15, a másikban azonban már csak 7.5 olasz mérföldet, vagyis az előbbi távolság felét tette ki.

Eugen Trapp: Ottavio Cotognos Internationales Postkursbuch aus dem Jahre 1623. 51. és 60. oldal.

⁶⁾ Előfordultak, sőt szinte rendszeresek voltak azonban díjszabásszerű furcsaságok is. Példakép a sok közül csak egyet emelek ki: A levél díja Freiburg—Zürich között 9 krajcár, ugyanezen a távolságon Zürich—Freiburg között pedig csak 4 krajcár volt.

Dr. F. C. Huber: Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. 167. oldal.

Taxisok is. Korai időből, még 1545-ből maradt fenn erre vonatkozólag bizonyítékunk. Ekkor ugyanis V. Károly császár, minthogy tudomására jutott, hogy egyes egyének, kereskedők, sőt idegenek is, a postamester tudta és engedélye nélkül a Spanyol-, Német- és Olaszországba, valamint Angliába szóló leveleket és csomagokat az általuk berendezett postákkal való továbbítás céljából gyűjtik, rendeletet adott ki, amelyben ezt a felburjánzó gyakorlatot 100 Karolin pénzbüntetés terhe mellett szigorúan megtiltotta. Károly császár már ebben a rendeletben is a jogszokásra és a postamester (Taxis Antal antwerpeni postamester) privilégiumaira hivatkozott. Amint látjuk, a tilalom csak a nemzetközi forgalomra terjedt ki.⁷⁾ ⁸⁾

A külföldi forgalom fontosságát egyébként az „Angyalok“-hoz címzett s már ismertetett valenciai postacéh szabályzata is bizonyítja, mert ennek 46-ik cikkelye értelmében a fogadós az egyébként kötelező sorrendi szolgálatot mellőzhette. Sajnos, arra vonatkozólag, hogy a postacéh a nemzetközi forgalmat hogyan és milyen berendezésekkel bonyolította le, minden közelebbi adat hiányzik. Sőt ép ez a cikkely, amely a fogadósoknak egyes futárok kiválaszthatására és ezzel nagyobb keresethez juttatására oly nagy jogot biztosított, azt a látszatot kelti, mintha az egész útat végig egy ember tette volna meg. Ezt az előadottak alapján rendes körülmények között kizártnak kellene tartanunk, mert ott, ahol már a belföldi forgalom is oly sűrű volt, mint Spanyolországban, a hírszolgálat iránti szükséglet már nem általában, hanem a gyors iránt jelentkezett. Ennek a követelménynek pedig, legalább is lóváltóállomások használata nélkül, egy ember nem felelhetett meg, mert az annak erejét és képességét messze meghaladta. Tényleg azonban valószínűleg mégis így volt és pedig azért, mert a nemzetközi forgalmat Spanyolországban legnagyobbbrészt a legősibb és legtermészetesebb közlekedési úton: a tengeren bonyolították le.⁹⁾ Ezt a feltevést valószínűvé teszi az a körülmény is, hogy a spanyolok abban az időben, egész a nagy „Armada“ tönkretételéig (1588.) a legnagyobb hadi és kereskedelmi flottával rendelkeztek és

7) Verordnung Kaiser Karl V. zum Schutze des Postmonopols dd. Brüssel 8. Mai 1545.

L'Union Postale 1894. évfolyam 11. szám, 188. oldal.

(A cikk a szerző megnevezése nélkül jelent meg, valószínűleg azonban dr. Josef Rübsam, a Thurn-Taxis hercegi levéltár tanácsosának tollából származik).

8) Taxis Leonárd a belga kormánytól még 1600-ban is a külföldi levelezés továbbítására kért kizárólagos jogot. Ezt az 1600. június hó 27-én kelt rendelettel meg is kapta.

Dr. F. C. Huber: Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. 103. oldal.

9) A tengeri közlekedés, először természetesen csak parti hajózás, volt az első, mert az embernek minden közlekedés három főtényezője: a pálya, hajtóerő és járómű közül csak az egyiket, a járóművet kellett megépítenie. A pálya (víz), a hajtóerő (áramlatok, szél) a természet által adva volt. Ugyanaz áll a belvízi hajózásra is. Huber a folyami hajózásnak tulajdonítja a közlekedés rendszerességét is, mert az út hegymenet, tehát a szárazföld belseje felé, bár nehéz, de igen jövedelmező és ezért érdemes, míg a völgymentet, a folyó esése következtében könnyű volt. Ez az oda- és visszahajózás bizonyos rendszerességhez vezetett. (Menet-térít út).

Dr. F. C. Huber: Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. 135. oldal.

így a tengeri közlekedés meglehetősen fejlett volt. Másrészt viszont a külföldre irányuló szárazföldi közlekedés elé úgy a rossz utak, mint a Pireneusok zord, sziklás hegysége szinte leküzdhetetlen akadályokat gördített. Amellett Valencia kikötőváros volt s az akkori közlekedési térképek szerint a kikötővárosok voltak egyúttal a legforgalmasabb gócpontok is. (Barcelóna, Játiva, Alicante, Cartagena, Malaga). A külföldre irányuló forgalom tehát az ország belsejében levő kereskedővárosokból a kikötővárosokba, onnan pedig a hajókra terelődött.

Egészen más viszonyok voltak az ismert másik nagy postacéhnél, a velencei „Compagnia dei Corrieri delle Illustrissima Signoria“-nál, bár Velence maga is tengeri hatalom volt. Amint tudjuk, a cégnek, később inkább betéti társaságnak, állandóan csak 32 tagja lehetett, akik mint vállalkozók látták el az egész hírszolgálatot. Ez a szolgálat feltétlenül nemzetközi volt, mert arra nem is gondolhatunk, hogy a 32 postavállalkozó az aránylag kicsi (körülbelül a jelenlegi Venetia tartománynak megfelelő) anyaterületű velencei városállamban bonyolította volna le a forgalmat! Hol volt akkor még igény, sőt csak óhaj is egy városi rendszeres hírszolgálat iránt! Hisz tudjuk, hogy az egymáshoz közel fekvő helyek közötti rendszeres forgalom a fejlődés legmagasabb fokozatát képviseli, pedig akkor a közlekedés még csak a fejlődés kezdetén állt. S tényleg az első ilyen irányú berendezést, amelyről a postatörténet tud, csak 1680-ban, a már akkor is hatalmas Londonban létesítették.¹⁰⁾

Velencének egyrészt a szárazföld nagy kereskedelmi városaival, mint például Augsburggal, másrészt azonban az egyes olasz államokkal, különösen pedig Rómával igen fejlett és az akkori viszonyokhoz képest sűrű hírszolgálat volt. A velencei Marino Sanuto naplója szerint¹¹⁾ Giustiniani az 1504. év márciusától az 1505. év márciusáig, tehát egy év leforgása alatt 349 esetben írt levelet Rómából Velencébe. Egy későbbi időből, 1530-ból származó kérvényben viszont a kérvényező futárok előadják, hogy a Velence és Róma közötti utat az utolsó évek átlagában évenként körülbelül 620 esetben tették meg.

¹⁰⁾ Az első postaberendezést kizárólag a helyi forgalom lebonyolítására Doewra Vilmos kereskedő London közepétől számított körülbelül 10 mérföldes körzetben létesítette. A forgalmat egy főhivatal, 5 szétosztó hivatal (Sorting House) és körülbelül 600 gyűjtőhely (kávéházakban, vendéglőkben stb.) bonyolította le. A leveleket belterületen óránként, a külterületen pedig kétóránként begyűjtötték s ugyanennyi idő alatt, vagyis belterületen óránként, külterületen pedig kétóránként kézbesítették! A levél díja 1 Penny volt, csomagokat is lehetett feladni s értéknylvánítást 10 fontig lehetett kötni. Doewra az egészet a saját költségén rendezte be és szervezte meg, amidőn azonban a vállalkozás jövedelmezővé vált, II. Károly király az egész helyi postát a regáléra való hivatkozással kisajátította és a yorki heregnek adományozta.

Ha ezt nem von Beust írta volna, akinek munkájáról Heinrich von Stephan (Geschichte der Preussischen Post, 4. oldal) azt mondotta, hogy „Eines der gründlichsten und ausführlichsten Werke, die wir über das Postwesen besitzen“, el sem hinnők.

Joachim Ernst von Beust: Versuch einer Ausführlichen Erklärung des Postregals I. kötet, 80. oldal.

¹¹⁾ Dr. Fritz Ohmann: Die Anfänge des Postwesens und die Taxis 22., 62. oldal.

Cotogno „Itinerario“-jában¹²⁾ Velencéből kiindulólág 36 postavonalat sorol fel s ha ezeket az 1623. évre vonatkozó adatokat az egy évszázaddal előbbi időre nem is tekinthetjük teljesen irányadónak, mégis figyelembe kell vennünk, mert ezek a már letűnt Velencének az adatai, míg a köztársaság az 1500-as években még fénykorát élte. A közlekedés nagyobbarányú fejlődését tehát az addig politikailag és kereskedelmileg jelentős város hanyatlása meggátolta.

Velence mellett még Róma, Milánó, Nápoly, Florenc és Génua birtak nagyobb fontossággal. Különösen Róma volt az, amelyik főleg mint a kereszténység központja, másrészt pedig mint a régi római birodalom úthálózatának kiinduló gócpontja, a nemzetközi közlekedés számára a lehető legnagyobb jelentőségű volt. Rómában minden keresztény államnak volt képviselője, székhelye volt számos egyházi rendnek, amelyeknek kolostoraikkal csakúgy, mint az egyes államok képviselőinek uralkodóikkal, állandó kapcsolatot kellett fenntartaniok. Fontos volt Róma, mint zarándokhely is, amit bizonyít az is, hogy Cotogno ezeknek a leírására és ilyen utaknak az összeállítására egy teljes könyvet szentelt. A könyvben természetesen Olaszország, de különösen Róma játszák, a főszerepet. Megemlíti Cotogno azt is¹³⁾, hogy az ő idejében, tehát a XVII. század első három évtizedében postaközlekedés szempontjából Milánó volt a legfontosabb és legforgalmasabb gócpont, mert onnan nem kevesebb, mint 113 postavonal indult ki. A közlekedésben tehát azt a szerepet játszotta, amelyet a XVI. század közepén még Róma töltött be. Róma, még a XVII. század elején is 40 postavonal kiindulópontja, tehát a hírszolgálatban igen jelentős helyet foglalt el s ha idővel Milánó felül is multa, ez nem Róma hanyatlásának, hanem Milánó földrajzi fekvésének volt természetes következménye. Hiszen a Rómából északra, keletre és nyugatra induló postavonalak túlnyomó többsége Milánót nem kerülhette el.

A postaközlekedés — úgy mint ma a sínparokhoz és az országutakhoz — akkor is az utakhoz igazodott. Voltak ugyan a postának később előjogai, amelyek szükség esetén a magánutakon, a mezőkön és szántóföldeken való közlekedést is megengedték.¹⁴⁾ Az állandó forgalom azonban a közutakon bonyolódott le. Úthálózat viszont még nem volt, hisz az egész középkor a rómaiak által épített utakon élésködött s így a közlekedés szükségszerűen a meglévő néhány fővonalra terelődött. Ezeken kellett tehát a postákat, vagyis a lóváltó, majd futár- és lóváltóállomásokat berendezni. Minthogy pedig egyrészt úgy a milánói, mint a pápai kamara postamestere, másrészt a velencei postacéh és a pápa postája ugyanazt az utat volt kénytelen használni, mindkettőnek ugyanazon az útvonalon, teljesen hasonló berendezéseket kellett létesítenie, holott a meglévő forgalom lebonyolí-

¹²⁾ Eugen Trapp: Ottavio Cotognos Internationales Postkursbuch aus dem Jahre 1623. 50. oldal.

¹³⁾ Eugen Trapp: Ottavio Cotognos Internationales Postkursbuch aus dem Jahre 1623. 7. és 50. oldal.

¹⁴⁾ Például az 1693. évi szász postai rendtartás 7. §-ában és az 1713-ik évi rendtartás 10. §-ában.

Joachim Ernst von Beust: Versuch einer Ausführlichen Erklärung des Postregals II. köt., 144. és 256. oldal.

tására — azonos jellegzetes (specifikus) energiájú közlekedési eszközökről lévén szó¹⁵⁾ — egy is elegendő lett volna.

Ez az állapot a forgalomnak már ismertetett Sax-féle integrációs törvénye¹⁶⁾ értelmében hosszú ideig nem állhatott fenn. A mindegyik vállalkozó által külön-külön létesített berendezések magas költségei, amellet pedig mégis csak megoszló teljesítmények, az egyes vállalatok jövedelmezőségét kétségessé tették. A segítség eszközeinek: a forgalom és a díjak emelésének alkalmazása a verseny következtében nem volt lehetséges. Sőt a forgalom megszerzésének legjobb módja, az alacsonyabb versenyáraknak bevezetése még rosszabb helyzetet teremtett, mert a mind alacsonyabb díjakkal egymással versengő vállalatoknak ebben a harcban el kellett vérezniök. Ez azonban nem következett be, mert a kielezett verseny következményei a vállalkozókat még idejekorán észretérítették. S ekkor az történt, ami évszázadok múltán a legmodernebb tömegszállító közlekedési eszközknél, a vasutaknál oly számos esetben ismétlődött meg; a postavállalkozók a meddő és egymás tönkretételét eredményező versenyt félredobták s ehelyett esküvel megerősített szerződéssel a forgalom közös lebonyolítására kartelbe tömörültek.

Igy jött létre bizonyíthatóan még 1500-ban, de lehet, hogy előbb is, az akkori idők legforgalmasabb nemzetközi viszonylatában, a Milánó-Róma közötti vonalon az első postaegyezmény (kartel).

A szerződés a két fél részére szinte tökéletes monopóliumot teremtett. Lehetővé, sőt kötelezővé tette a lóváltóállomások közös használatát. Előírta, hogy az utasoknak csak a társaság tulajdonát képező lovakat volt szabad bérbeadni. Külön futárok indítására pedig a másik szerződő fél hozzájárulását előbb ki kellett kérni. A monopólium tehát úgy a hírszolgálatra, mint az állandó népvándorlási központot képező Rómába irányuló utasforgalomra, vagyis a személyszállításra is vonatkozott.¹⁷⁾ A kartel a forgalmat tehát teljesen a kezében tartotta s az idegen, más országokból Rómába, onnan pedig vissza igyekvő futárok közlekedését is teljesen lehetetlenné tette, mert a tömörülés hatalmas gazdasági erejével a kisebb vállalatokat tönkretette. A szerződés, minthogy mindkét vállalkozó létkérdéséről volt szó, a szigorú alkalmazkodásról is gondoskodott. És pedig nem elégedett meg az esküvel történt megerősítéssel, hanem a szerződéstszegő feleket, mai modern karteljeinkhez hasonlóan, súlyos kártérítési összeg lefizetésére is kötelezte.¹⁸⁾ Ha semmi más, csak ez az egyetlen adat lenne birtokunkban, elegendő lenne a kartel jelentőségének bizonyítására.

¹⁵⁾ Dr. Neumann Károly: Közlekedéspolitikai jegyzetek.

Magyarázatát lásd a „Magyar Posta“ f. évi I. számában 29. old., 9. sz. jegyzet.

¹⁶⁾ Dr. Emil Sax: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, I. köt., 64. és 124. oldal.

¹⁷⁾ A jövedelem nagyrésze a lovak bérbeadásából, vagyis az utasszállításból eredt. Ezt, a közlekedés általános fejlődését figyelembe véve, természetesnek kell tartanunk. Nagyon találóan jegyzi meg Huber (i. m. 30. oldal), hogy a közlekedés először csak a helyváltoztatás (utazás) lehetővételére, majd ennek megkönnyítésére, végül feleslegesséételére törekedett. Az utóbbi két célt akkor a posta valósította meg.

¹⁸⁾ Dr. Josef Gruntzel: Industriepolitik 65. oldal.

Az egyezmény eredeti szövege a postatörténet előtt sajnos, ismeretlen. A szerződő feleknek — amint ezt látni fogjuk — minden okuk megvolt, hogy azt ne hozzák nyilvánosságra. Van azonban ennél egy még fontosabb okmányunk. És pedig a római pápának az a határozata, amellyel ezt a postakartelt a közérdekre való tekintettel feloszlatta. Ismétlem: a közérdekre való tekintettel. És az Urnak 1500-ik évében. Az első postakartel s amint nyilvánosságra került, mindjárt a felosztatást elrendelő határozat! Hogy ennek a római pápa által felállított s ma, több mint négy évszázad távlatában is lobogó fáklyaként világító példának milyen, szinte kimondhatatlan jelentősége volt, talán nem is kell bizonyítanom. Kár, nagy kár, hogy a példa csak példa maradt s oly soká tartott, míg a közérdek gondolata máshol is megfogamzhatott.

A határozatot Aloys Schulte a vatikáni levéltárban végzett Fugger kutatásai közben találta s Ohmannak engedte át, aki ezt az eredeti latin szöveggel közölte.¹⁹⁾ Minthogy élő nyelven ezideig még nem jelent meg, fordítása pedig a régi szöveg miatt nehéz és csak különleges segédeszközök birtokában lehetséges, Kurbély Vince soproni szentbenedekrendi főgimnáziumi tanár szíves fordításában itt közlöm:

„Határozat, vagy egy társaságnak felosztatása.

Mindenkinek stb. Minthogy néhány futárnak és más, a városban levőknek panasza alapján megtudtuk, hogy Bonconventus Antal, az apostoli kincstár futára és Brassatus János Angyal, a milánói hercegnek akkori futármestere a minap egymással bizonyos társaságot alapítottak és kölcsönösen, határozott módon és forma szerint esküvel kötelezték magukat, hogy egyikük sem adhat senkinek, aki futári minőségben jár, lovat, csak az említett társaság lovaiból, sem lovászt, vagy valami futárt nem segíthet ki, csak a másik félnek vagy társnak beleegyezésével, miként a fentebb készített okmány — állítólag — bővebben magában foglalja. Minthogy pedig a mondott társaság, vagy inkább monopólium az apostoli kincstárnak és az egész kúriának nagy kárára, veszteségére és sérelmére történt, oly módon, hogy a mondott futárok mások mellőzésével, amíg ilyen megegyezés és társaság áll fenn, jól dönteni és amint szükséges, a hiányt pótolni nem tudják, azért ugyanazon kincstárhoz az a kérés merült fel, hogy a fenti ügyben a legjobb tehetségük szerint gondoskodjunk.

Mi megfontolva, hogy ilyen társaság és egyezés minden jog és dicséretes szokás ellenére jött létre és a közérdek és közjó kára következik be, ugyanazon Urunk stb. rendeletére és tekintélyével stb., úgyszintén megfontolás stb. alapján a megegyezést, kötelezettséget és a társaságot, vagy inkább az ilyen monopóliumot — a bizonyos záradékkal és szentesítéssel együtt, amelyeket a kincstár stílusában és bizonyos büntetés kirovása mellett még esküvel is megerősítettek — mint a jog és állam érdeke és java ellen alakult dolgokat, jelen írásunk értelmében hiábavalóknak jelentjük ki, érvénytelenítjük, fel-

¹⁹⁾ Dr. Fritz Ohmann: Die Anfänge des Postwesens und die Taxis. Beilage 1. 314. oldal.

bontjuk és semmisnek nyilvánítjuk. És úgy határozunk és kihirdetjük, hogy azok megtartására a felek egyike sem köteles semmi módon és magukat a szerződő feleket az említett kötelezettségtől és okmánytól a felek egyikének megidézése és intése nélkül ugyanannak rendelete és tekintélye alapján teljesen felmentjük és felszabadítjuk és azonfelül magukra a kötelezettségre és okmányra örökös fátyolt borítunk és az említett társaságot kötelességszerűen a közjó érdekében megszüntetjük és visszavonjuk. Úgyszintén rendeletet adva az említett parancsról és rendelkezésről, az apostoli kincstár vezetőjének, az ügyész szenátornak, a (védő) levéltáröröknek, a zsoldos katonaság vezetőjének, Barisellusnak, a lovasság parancsnokainak és a szent város egyéb tisztviselőinek, bármilyen nevűek és bármilyen rangúak is legyenek, hogy az említett megegyezés és társaság, vagy egyezség, vagy a fentebb megalkotott és szentesített okmány ürügye és érvénye alapján ezen visszavonásunk és határozatunk ellenére semmi módon se merjenek kísérletezni, se a mondott felek egyikét a másik kérelmére ne zavarják, se ne zaklassák, érvénytelennek és hiábavalónak nyilvánítjuk, bármi is történjék ezen tilalmunk ellenére úgy, hogy még az ellenkező intézkedések sem szolgálhatnak akadályul.

Látta: Hadrianus
Amerinus“.

A postavállalkozóknak ez a kartelbe tömörülése nem volt egyedülálló. Épp a nemzetközi viszonylatokban sok hasonló alakulatnak a nyomait megtaláljuk. Ez érthető is. Egyrészt a nemzetközi forgalomnak már ismertetett, szinte előörsi szerepe, másrészt azonban nagyobb forgalma, a nagyobb távolságok következtében költségesebb berendezései és ennél fogva kapitalisztikusabb jellege miatt is. A nemzetközi forgalom azonban másképp nem is igen volt lebonyolítható, mert az átmenőlevelek szállítása ma már el sem képzelte nehézségekbe ütközött. Cotogno nyomán Huber²⁰⁾ írja, hogy egy Rómából csak Veronába címzett levél feladásakor a portót Mantuáig előre kellett fizetni, mert ott a futár a zárlatot továbbadta. Segíteni lehetett oly módon, hogy a feladó levelét egy mantuai szállítónak címezte, aki azután a levelet kiváltotta, majd továbbította. Rómából Luzernbe szóló levélért a díjakat Milánóig kellett előre megfizetni, míg a Milánó—Luzern közötti szakaszra legcélszerűbb volt egy milánói szállító (speditör) segítségét igénybe venni. Ezekről a nehézségekről egyébként von Beust még 1747-ben is panaszkodott, pedig akkor a viszonyok már lényegesen kedvezőbbek voltak.

Hasonló kartelet alakított valószínűleg a velencei postacéh is. Határozott adatunk ugyan nincsen, de Ohmann említi²¹⁾, hogy a velencei levéltár számos olyan okmányt tartalmaz, amelyek a velencei postacéh és más nagy postacégek között lebonyolított vételi üzletekre, szerződésekre vonatkoznak. Posták között adásvételi üzleteket még elképzelni is igen nehéz s így valószínűleg nem is ilyenek-

²⁰⁾ Dr. F. C. Huber: Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. 167. oldal.

²¹⁾ Dr. Fritz Ohmann: Die Anfänge des Postwesens und die Taxis, 76. és 81. oldal.

ről van szó, hanem kartelszerződésekről, amelyekben az összegek és pedig igen magas összegek, az egyes vállalatok részesedését képviselik.

Megerősítik ezt a feltevést a céh szabályainak 44. és 45. §-ai is, amelyek szerint a céh futárai a Rómán tuli levelezést idegen futárok-nak még Rómában sem adhatták át, csak akkor, ha az ottani futárok az útat nem vállalták.

A Rómában székelő velencei követ pedig 1500-ban egy velencei futárnak a Róma-szicíliai útéért 157 (arany) dukátot fizetett, amelyet a futár a római postamesternek adott át, minthogy ez a postavonal kizárólag a római postamester alá tartozott. (Kartelen kívüli terület!)²²⁾

A fejlődés a postakarteleknel nem állt meg, mert a nemzetközi jellegű monopólium megvalósítására, nagy postavállalatok egységes együttműködésének biztosítására és irányítására ez a szervezet sem volt kielégítő. A vállalatok tehát még magasabb szervezet, egész tröszt jellegű alakulatok megvalósítására törekedtek, amelyeknek nyomait Rüksam-nál²³⁾ találjuk meg.

A Taxis család tagjai ugyanis és pedig Taxis II. Ferenc, testvéreivel, Raimonddal és Leonárddal, továbbá nagybátyjukkal, Simonnal, 1542. február 9-én Simon milánói házában értekezletre jöttek össze, amelyen végül mindegyik fél postaterületét szigorúan elhatárolták és a portók elosztását szabályozták. Mindegyik Taxis-vállalat azért önálló maradt, de az egyes vállalatok egységes elvek és feltételek alapján történő működését a család mindenkori feje irányította. Rüksam ebben a megállapodásban az első nemzetközi postaszerződést üdvözli, pedig nincs igaza. A nemzetközi postaszerződések, államszerződések, ehhez a megállapodáshoz pedig az egyes államoknak semmi közük sem volt, mert ez csak az egyes Taxis-vállalatokat képviselő vezetők között jött létre.

A megállapodás tehát már trösztszerű szervezetet létesített,

²²⁾ Itt kell megemlítenem azt a kartelszerződést is, amely bár jóval későbbi időben, 1622. február 12-én, a Taxis és Paar grófok között jött létre. Illetőleg nem is jött létre, mert Paar gróf az aláírástól húzódozott, míg végül a császár az elfogadásra, vagy az aláírásra rendeletileg utasította. Mily óriási ür a pápa felosztató és a császár életbeléptető rendelete között! A szerződés kivonatos szövege a következő:

2. A császár udvartartása és a kancellária levelezéseit csak gróf Paar veheti át és csak ő továbbíthatja.

3. A többi és pedig a választófejedelmek, rendek, valamint ezek kiküldöttei, a követségek és más képviselők, továbbá a kereskedők és polgárok levelezését és csomagjait, amennyiben ezek az egyének nem az udvarhoz tartoznak, a Taxis grófot illetik.

4. Úgy az érkezett, mint a továbbított küldeményekért beszedett portót és díjakat egy-egy képviselő jelenlétében egy, mindkét fél által lezárt ládába kell helyezni és utólag bizottságilag a két szerződő fél között egyenlően el kell osztani.

5. A passauai postát a Taxis gróf egyedül igazgatja.

6. Egyik szerződő félnek sem szabad nyíltan, sem titokban, sem maga, sem más által a szerződés határozmányai ellen cselekedni. Megszegője 60 aranymárka pénzbüntetést tartozik fizetni, amelyet nemfizetés esetén pörrel hajtának be s a szerződést szegő fél a szerződésben biztosított jogait is elveszti.

Joachim Ernst von Beust: Versuch einer Ausführlichen Erklärung des Postregals I. kötet, 175. oldal.

²³⁾ Dr. Josef Rüksam: Johann Baptista von Taxis. 13 oldal;

Ernst Kiesskalt: Die Entstehung der Post. 74. oldal.

amely olyan hatalmat képviselt, hogy jóformán az egész európai nemzetközi forgalmat a kezében tartotta. Megvalósította már a természetes monopóliumot is, mert nem volt vállalat, amely vele a versenyt felvehetné volna. A közönség ugyanis, amint azt a közlekedési eszközök specifikus energia elméletéből tudjuk, mindig azt a közlekedési eszközt választja, amely számára viszonylag a leggazdaságosabb. A Taxist-tröszt pedig ezen a téren bámulatosat nyújtott. A levelek nehézkesebb továbbítása, még nehézkesebb díjazása és az átmenő díjak sokfélesége mind szinte egy csapásra megszűntek, mert a tröszt majdnem egész Európát behálózó területén a levél a feladás helyétől egész a címzettig egy díjjal ment végig. Hogy ez milyen óriási jelentőségű volt, ezt ma már értékelni sem tudjuk. Ez biztosította a Taxis tröszt részére a természetes monopóliumot. 1580-ban mondja a Taxis posták megvizsgálására kiküldött s Ilungból és Fuggerből álló bizottság: „A kereskedőknek elviselhetetlen terhet jelentene, hogy minden esetben 5—6 postának fizessenek, holott Henot, a kölni postamester, mindenkor egész Velencéig beszedi a díjat s mégis csak 8 postát (állomást) tart fenn.“²⁴⁾

Ebben rejtett a tröszt ereje. Ez biztosította részére a forgalmat, de a hatalmas jövedelmet is.

S így befejeztük a postai monopólium második fejlődési fokozatának vázlatos ismertetését. Láthattuk, hogy ebben a monopólium megvalósítására már magasabb szervezetre, több vállalat együttműködésére volt szükség. Ez azonban olyan gazdasági erőt képviselt, másrészt pedig olyan előnyöket tudott biztosítani, hogy a monopólium széles, nemzetközi viszonylatban való megvalósítása vált lehetővé. S így most már úgy a külföldi, mint a belföldi forgalom nagyrésze monopolizálva volt.

Ezeknek a most ismertetett szervezeteknek azonban nemcsak a monopólium szempontjából van jelentőségük. Hanem abból a szempontból is, hogy magukban hordozzák már azt a gondolatot, amely jóval később a nemzetközi postaszerveződések, mint államszerződések megkötésére vezetett.

²⁴⁾ Dr. F. C. Huber: Geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. 167. oldal.

A távbeszélő állomások és beszélgetések számának fokozása.*)

Irta és a m. kir. posta-jogász és mérnök tisztviselők országos egyesületének ülésén felolvasta: DR. CSORBA FERENC, m. kir. postafogalmazó.

Rehaussement du nombre des postes téléphoniques et des conversations.

Par le dr. François Csorba, commis-rédacteur des postes roy. hongr.

L'auteur expose les modalités à l'aide desquelles le nombre des postes téléphoniques, respectivement des conversations téléphoniques pourrait être rehaussé.

*) Az előadás óta a távbeszélő propaganda iroda működik, és 164 új állomást, 30 bérház távb. állomást, 4 tárcsás távb. állomást, 9 mellékállomást és 55 konnektort helyezett el. 92 esetben pedig hatálytalanította a felmondásokat.

Majdnem egy esztendeje, hogy e helyen beszéltem a távbeszélő propagandáról, annak szükségességéről és arról, hogy mit értek aktív és passzív propaganda alatt...

Mai előadásom keretében megkísérlem kifejtetni, miként képzelem el a propagandát és hogyan lehetne a beszélgetések számát lényegesen szaporítani.

Úgy érzem, hogy most könnyebb szerepre vállalkoztam, mint tavaly. Mert míg egy évvel ezelőtt voltak oly elgondolások is, hogy állami üzemnél nem lehet az ilyen terveket megvalósítani vagy ha igen, előbb kellett volna elkezdni; hogy állami tisztviselők annak keresztülvitelére nem alkalmasak és ha megcsináljuk, eredménytelenség lesz a vége...

Most azonban a vezetőség már meg van győződve a propaganda szükségességéről. A Nemzetközi Áruminta Vásáron a távbeszélő propaganda iroda működése nagy erkölcsi és anyagi eredménnyel zárult, tehát az első tűzpróbát kiállotta. Remélni merem tehát, hogy az akkori ellenérvék és aggályok a tapasztalati és gyakorlati eredmények alapján megdőlnék.

Az utolsó előadásom óta a passzív propaganda legsürgősebb előfeltételei megvalósultak, mert az átírásnál és áthelyezésnél nincs többé a hathónapi tilalmi idő; lényegesen kevesebb az átírási díj; az özvegy — ha megtartja férje állomását — nem kötelezhető egy esztendei előfizetésre; Budapesten a leszerelt távbeszélő állomások helyére 60 P. belépési díj ellenében rendezhetők be új távbeszélő állomások; a belépési díj a felére csökkent, stb.

Mindezek az intézkedések mindaddig csak elméletiek maradnak, míg az aktív propaganda megfelelően ki nem használja.

Mint előbb említettem, minden lakásban, ahonnan távbeszélő állomást felmondás, áthelyezés, vagy bármi más okból leszereltek, 60 pengő belépési díj ellenében rendeznek be új távbeszélő állomást.

Sajnos, ezt csak mi tudjuk, de nem a nagy közönség...

Tegyük fel, hogy a Bajza utca 41. számú négy szobás lakásból az előfizető — a magas lakbér miatt — olcsóbb lakásba költözik — ami minden-napos eset — és távbeszélő állomását az új lakásba kéri áthelyezni.

Nem valószínű elgondolás-e, hogy a nevezett lakásba beköltöző új lakó a fél belépési díj ellenében megnyerhető előfizetőnek? Erős propaganda fegyver ily esetekben az is, hogy ez a 60 pengős belépési díjkezdvezmény nem állandó, hanem csak átmeneti, még pedig 3 hónapig tart. Miért is a kedvezményes belépési díjkezdvezménytől eltekintve, az új lakót sarkalni és siettetni fogja az előfizetőül való belépésre az a tudat, hogy amennyiben most nem lépne az előfizetők sorába, később azt csak már 120 pengő ellenében tehetné meg.

Tapasztalataink sajnos, azt mutatják, hogy a nagyközönség ezt a kedvezményt nem tudja. A propagandának tehát első tevékenykedése az lenne, hogy azokban a lakásokban, ahonnan az átköltözködés miatt a távbeszélő állomást áthelyezték: 60 pengő belépési díj ellenében az új lakót előfizetőül megnyerje.

Annak megállapítása, hogy melyek azok a lakások, amelyekből távbeszélő állomást áthelyeztek, illetőleg a beköltözött, avagy a be-

költözendő lakó előfizető-e, igen könnyen és költségmentesen történhetik. A sok megoldási lehetőség közül csak kettőt ismertetek.

Az egyik esetben minden központ a szerelési-lap megindításával egyidejűleg kimutatásba foglalja az áthelyezett állomásokat és haladéktalanul megküldi a propaganda irodának. Az iroda nyomozó közege útján megállapítaná, hogy ki költözött, vagy ki fog abba a lakásba költözni, amelyikből az állomást áthelyezték és a tudakozó útján azonnal megállapítja, hogy az illető előfizető-e vagy sem?

A másik — még egyszerűbb — megoldás az lenne, hogy minden műszerész, aki egy távbeszélő állomást leszerelt, a helyszínen mindjárt megállapítaná, hogy áthelyezés, felmondás, díjtartozás, elhalálozás miatt szereli-e le az állomást.

Átköltözés esetén megállapítaná azt is, hogy ki költözik abba a lakásba. Az adatokat főnökségének naponta írásban jelentené, ahonnan ezeket haladéktalanul megküldenék a propaganda irodának.

Ez utóbbi megoldás azért lenne gazdaságosabb, mert a nyomozó személyzet feleslegessé válnék.

A propaganda iroda ha már tudja, hogy a beköltözött, vagy beköltözendő lakó még nem előfizető: kiküldené üzletszerző tisztviselőjét, aki megmagyarázná az illetőnek, hogy ő most szerencsés helyzetben van, mert a 120 pengős belépési díj helyett 60 pengő ellenében rendeztetheti be az állomást. Megmagyarázná továbbá, hogy ebben a kedvezményben csak most részesülhet s ha sokáig tétozódik és csak később lép be az előfizetők sorába: akkor már az egész belépési díjat kell megfizetnie. Az üzletszerző tisztviselő az illetőnél egyúttal ismertetné mindazokat a kényelmi szempontokat, amelyeket az előfizető élvez és mindazokat a szolgáltatásokat, amelyeket igénybe vehet.

A propagandának második feladata lenne a felmondott állomások felmondásának hatálytalanítása, illetőleg a passzív propaganda által nyújtott kereteken belül a felmondott távbeszélő állomások megmentése.

Ebből a célból a központok naponként kimutatásba foglalnák a felmondásokat és azokat haladéktalanul megküldenék a propaganda irodának.

Az iroda távbeszélőn érintkezésbe lépne a felmondásban lévő előfizetővel és elsősorban így kísérelné meg a felmondás hatálytalanítását. Ennek sikertelensége esetében kiküldi üzletszerző tisztviselőjét, ez felvilágosítaná az előfizetőt, hogy az állomásnak későbbi visszaszerelése esetében a leszerelés idejére eső alap- és kötelező beszélgetési díjakat meg kellene fizetnie, dacára annak, hogy az állomást nem használhatta. Megmagyarázná azt is, hogy amennyiben 6 hónap elmúltával szereltetné vissza az állomást, akkor a 120 pengős belépési díjat meg kellene fizetnie és a bekapcsoláskor befizetett 240 pengő belépési díj is veszendőbe megy.

Ezeknek a kísérleteknek sikertelensége esetében megtudná az előfizetőtől azt, vajjon esetleg van-e oly fel- vagy lemenőágbeli rokona, testvére vagy házasársa, aki 5 pengő átírási díj ellenében átvenné az állomást, mikor is 45 pengő ellenében juthatna állomáshoz (5 pengő átírási és 40 pengő áthelyezési díj).

Ha ez sem vezetne eredményre, akkor az üzletszerző a szóbanforgó távbeszélő állomást átruházással és házonbelüli áthelyezéssel kísérelné meg a házban valamelyik lakónál elhelyezni, amikor is az új előfizető 60 pengős átruházási és 10 pengő házonbelüli áthelyezési díj ellenében kapná meg az állomást.

Az iroda nemcsak a távbeszélő állomások megmentésével foglalkozna, hanem új előfizetők megszerzése érdekében is fejtene ki propagandát. Az új előfizetők szerzése egyelőre azonban nem lenne általános, hanem csak ú. n. műszakilag irányított propaganda, mert csak azokat akarja előfizetőkkül megnyerni, ahol és akiknél az állomás felszerelése a legkisebb költséggel járna.

A propaganda az illetékes osztálytól megkapná az adatokat, ahol a legkevesebb költség mellett rendezhetők be távbeszélő állomások. Minden ily házban az iroda nyomozó közege útján megállapítaná, hogy melyek azok a lakások, illetőleg kik azok a lakók, akik mint előfizetők számításba jöhetnek. Ezek megállapításánál a főszempontok a foglalkozás és a bérelt lakás nagysága lennének. Midőn az iroda ezeket az adatokat megkapta, kiküldi üzletszerző tiszviselőjét, aki megkezdi a propagandát.

Az iroda nyilvántartaná továbbá mindazokat, akiknek életkörülménye oly fordulatot vesz, vagy a közelmúltban vett, hogy eredményesnek látszik az előfizetőül való megnyerés megkísérlése. (Kihirdetés alatt lévő jegyepárok, ügyvédi vizsgát tett ügyvédjelöltek, végzett orvosok, újonnan megnyitott üzletek, újonnan alakult egyesületek stb.).

Most felmerülhet az a kérdés, hogy az üzletszerzők tevékenysége meddig terjedjen. A gyakorlati tapasztalatok azt mutatják, hogy nem elég a félnek a beleegyezése, sőt még a kötelező nyilatkozat aláírása sem, mert igen sok esetben a fél mindezek dacára nem lép az előfizetők sorába. Mennyi hiabavaló munkát végeznek a központok azért, mert a kötelező nyilatkozat nincsen jól kitöltve és a belépési díj első részlete nem folyt be, s emiatt az állomást fel nem szerelhetik.

A propaganda útján szerzett állomásoknál a belépési díjrészletnek első ízbeni postán történő beküldésétől el kellene tekinteni. Mert ha a jelentkezőnél hagyjuk a kötelező nyilatkozatot aláírás és beküldés végett, az utalványt pedig azzal, hogy az első belépési díjrészletet adja fel, az illető még nem előfizető. Előfizetőnek csak akkor lehet tekinteni, ha a szabályosan kitöltött kötelező nyilatkozat beérkezik és a belépési díjrészletet befizeti.

Ezt a kérdést telefonbélyegekkel is meg lehetne oldani, mikor is az üzletszerzők ezeket ellátmányként kaphatják és az első belépési díjrészletet a kötelező nyilatkozaton ily bélyegekben róná le az előfizető. Szerény nézetem szerint ez lenne a leghelyesebb megoldás. Így az üzletszerzőt és az előfizetőt sok fölösleges fáradságtól és munkától kimélnénk meg. Az üzletszerzővel a legkönnyebb és legbiztosabb lenne a leszámolás, továbbá az illetékes központ a beérkezett kötelező nyilatkozatról azonnal látná, hogy a belépési díjrészlet ki van fizetve, míg ellenkező esetben a díjbeszedő hivataltól kell azt megtudnia.

A másik megoldás az lehetne, hogy az üzletszerző maga adná

postára a belépési díjrészletet, vagy később visszamenne a félhez és annak feladásáról meggyőződne, amikor is rávezetné a kötelező nyilatkozatra, hogy a belépési díj vagy díjrészlet be van fizetve.

A harmadik és talán jelenleg legkönnyebben megoldható eljárás az lenne, ha az üzletszerzők számozott nyugta-könyveket kapnának és a belépési díjrészletről azonnal nyugtát adnának az előfizetőnek. A nyugta-másolata bennmaradna a nyugta-könyvben. Az így befolyt összeget az iroda szolgálati utalványon megfelelő részletezéssel naponta megküldené a díjbeszedő hivatalnak.

Ezek lennének azok az irányelvek, amelyeket a propaganda követhetne.

Természetesen a propaganda tevékenysége nemcsak az elmondottakban merülne ki.

Sokan vannak még, akik lehetnének előfizetők, már ezirányban tettek is kezdő lépéseket, de nem lesznek, mert nem annyira fontos nekik talán az állomás, mintsem hogy megtudják: melyik központ-hoz tartoznak, oda elmenjenek kötelező nyilatkozatért, azt visszaküldjék, az utalványt kitöltsék és azt feladják valamely postahivatalban. Ha azonban a propagandairoda, valamint annak rugalmassága közismert lesz, akkor valószínűbb, hogy előfizetőkké válnak, hogy levélben, vagy telefonon felkeresik az irodát, mert maga a „propaganda” szó kellő biztosíték, hogy nem találkoznak bürokratizmussal.

Mióta a vásáron működött propaganda iroda hívószáma megjelent a névsorban, oly erős forgalmunk van, hogy még egy állomást kellett felszereltetni s előreláthatólag az sem elégséges.

Nem szabad arról sem megfeledkezni, hogy egy pontosan és jól kiszolgált vevő küldi a másikat s az udvarias és sima módon megnyert előfizetők révén fogunk új előfizetőket kapni.

Mekkora személyzeti létszám lenne szükséges egy ily irodához?

Mielőtt erre felelnék, vázolni igyekszem azt az anyagot, amivel az irodának meg kellene birkóznia.

A budapesti hálózatban az utolsó 10 hónap alatt áthelyeztek 8.114 darab távbeszélő állomást, tehát évi 300 munkanapot véve, egy napra 27 áthelyezés esik. E 27 áthelyezés közül kb. 15 olyan, ahol a kiköltözött lakó áthelyeztetési állomását új lakására, illetőleg abba a lakásba beköltözőndő lakó odahelyeztetési távbeszélő állomását. 12 olyan lakás marad tehát, ahol az áthelyezett állomások helyére nem kerül állomás.

Viszont leszereltek 3.118 állomást és pedig 1.130-at díjtartozás, 1.323-at felmondás és 58-at elhalálozás miatt. Díjtartozás miatt leszerelt állomás van még ugyan 607, de ezeknek tartozásait átirták más állomásra. Nézetem szerint ez a 607 állomás is elveszett részünkre, mert nem lehet a célunk, hogy a tartozást megmentsük, viszont az állomást elveszítsük. Egy napra tehát 6 olyan állomás esnék, amelyet felmondás miatt szereltek le.

A propagandaanyag feldolgozását, a nyilvántartást, a levelezést és minden egyéb munkálatot — az üzletszerzés kivételével — női tisztviselők végeznék.

Hogy a propaganda az előírt célnak megfelelőhessen; 5 női és 7

férfi tisztviselőre lenne szükség. Amelyek közül 6 tisztviselő végezné az üzletszerzői tevékenységet, 1 pedig a nyomozást.

Minden tisztviselő a lehetőséghez képest állandóan egy bizonyos területen dolgozna, hogy ott idővel az embereket, a házakat, a lakásokat és a lehetőségeket teljesen megismerhesse.

Ugy tudom, ezt a személyzetet a távbeszélő igazgatóság rendelkezésre is tudná bocsátani.

Most hátra van a legfontosabb és legkényesebb kérdés, hogy mennyi pénz kellene az iroda felállításához.

Szükség lenne havonta 50 darab, napi kétszeri utazásra jogosító villamos hetikártyára.

Gondoskodni kellene, hogy a nagyközönség legszélesebb rétege is tudomást szerezzen arról, hogy a propaganda van, mert ennek a tudatnak beidegződése lényegesen megkönnyítené az üzletszerzést.

Erre nagyon megfelelő lenne a városnak alkalmas helyén (Váci útca, Vörösmarty tér, Rákóczi út) kirakatrészeket bérelni és azokban művészies és megkapó elrendezésben egyes készülékeket kiállítani, propagandisztikus felvételeket elhelyezni és rövid jelmondatokkal népszerűsíteni a távbeszélőt és a propaganda irodát. Erre még egyes forgalmasabb helyeken lévő postahivatalok is megfelelnek. Emellett az ú. n. premier mozgóképszínházakban a hirdetések keretében propagandisztikus képeket vetíthetnének megfelelő beszédszöveggel.

Mindezeknek a költségei havi 300 pengőnél többet nem tesznek ki.

A statisztika azt mutatja, hogy azoknál az előfizetőknél, akiknél konnector van, nagyobb számú beszélgetéseket kezdeményeznének.

Ezért a propagandairroda üzletszerzőivel a mellékállomásokat és konnectorokat is népszerűsíteni.

A konnectoroknak és mellékállomásoknak a propagálása tulajdonképpen már a forgalmat növelő propagandához tartozik, mert az érték járó berendezési és előfizetési díjak az állomás díjaihoz viszonyítva igen csekélyek.

Az emberek kényelemszeretete igen sok esetben megátol, illetőleg nem enged megindulni bizonyos folyamatokat, amelyek, ha a legkisebb gátló körülmény nélkül megindulhatnának, létre is jönnének. Így van ez a telefontól is.

Ha egy előfizető beszélni szeretne valakivel, mindenekelőtt megnézi a névsorban, hogy az illetőnek van-e állomása. Ha már most történetesen a keresett előfizető, de a névsorban még nincs felvéve és a beszélgetés nem fontos: nem fogja azt a fáradságot venni, hogy megtudja a kapcsolási számot. Bármennyire is kiépülne a tudakozó szolgálat, illetőleg annak lehetősége, míg annak megfelelő népszerűsítése nincs a köztudatban: nem veszik oly mértékben igénybe, mint ahogy kellene. Ennek elvégzésére szintén a propaganda a leghivatottabb!

A távbeszélő névsor évenként egyszer jelenik meg, viszont új állomásokat naponta szerelünk fel. Az új előfizetőnek tehát módot kell adni arra a biztonsági tudatra, hogy a névsor megjelenéséig is

nyilvánosságra kerül az ő előfizetői mivolta és kapcsolási száma. Erre a legegyszerűbb és legeredményesebb megoldás volna, ha minden nap meghatározott időben a rádió közölné az aznapi bekapcsolásokat még pedig név, felszerelési hely és kapcsolási számmal. Ezzel nemcsak azt lehetne elérni, hogy a rendes forgalmi szükséges beszélgetések kezdeményeztétnének, hanem a magánlakásokban felszerelt állomásokról naponta bizonyos számú — luxus — beszélgetéseket is kezdeményeznének.

Legutoljára hagyom a beszélgetés fokozására szolgáló azt az elgondolásomat, amelyről az a meggyőződésem, hogy majdnem minden költség nélkül a beszélgetések számát évenként egy millióval növelni tudnók.

Ha jó ismerősömmel autóbuszon utazom és mikor jegyváltásra kerülne a sor, jogosan fel lennék háborodva, ha a jegyváltásra szükséges összeget nekem átadná. Azt nemcsak, hogy nem fogadnám el, hanem sértődve visszautasítanám, de a mindennapi életben gyakori eset az, hogy udvariasságból egyik a másiknak — a jegyét megváltja. Avagy mily véleménnyel lenne rólam bárki, ha valakinél történetesen nem lenne cigaretta s én cigaretta helyett 10 fillért adnék át. A cigarettát köszönettel elfogadná, az utóbbiról nem is kell beszélni.

Igy vagyunk a telefonnal is!

Igen sokan ezért nem kérik meg ismerőseiket, hogy állomásukról telefonálhassanak, avagy hogy valamilyen ügyben telefonáljanak neki. Kényes helyzet ez azért is, mert pénzkidást okoznak, viszont nincsen mód, hogy ezt megtéríthessék.

Ha pl. valakinek a fia beteg, hány jóbarát és ismerős megkérné az apát, hogy telefonon értesítse a beteg állapotáról! Ellenben így ez kellemetlen, ami különben emberbaráti és társadalmi szokás, mert eme kérelmükkel az apának kiadást okoznak, aminek ellenértékét — a fennálló társadalmi szokások miatt — nem áll módjukban megtéríteni.

Vagy ha már a betegségnél tartunk, a mai nehéz időkben az orvos is, meg a beteg is kényes helyzetben van. Az orvosnak vigyázni kell arra, hogy fölös látogatásokkal kapzsi színben ne tűnjön fel, de viszont arra is, hogy lelkiismeretlenek ne mondhassák. Értem ez alatt azt, ha már a mindennapi látogatások nem szükségesek, azért a beteg állapotáról mindennap érdeklődhessék. Ez érdeke a beteg hozzátartozóinak is, meg az orvosnak is. Erre pedig egy megoldás marad: a telefon.

Az orvosnak azonban az érdeklődés pénzkidást jelent, viszont a beteg, vagy annak hozzátartozója nem adhat az orvos kezébe 14 fillért.

Avagy menjünk a kereskedelmi életre!

Mennyi felesleges levelezést és személyes tárgyalást lehet egy telefonbeszélgetéssel elkerülni? Mennyivel könnyebb ilymódon üzleteket kötni és az esetleges kételyeket eloszlatni!

Ha tehát egy kereskedő súlyt helyez arra, hogy üzletfele távbeszélőn felhívja, nem küldhet neki 14 fillért levélben, mert ez nincsen megengedve s különben is sértés számba megy. Nem küldhet

neki 14 fillért utalványon sem, mert ez nemcsak sértés, hanem körülményes és költséges is. És mégis a fenti nehézségek elkerülése esetében megfelelő módon igen sokan szívesen áldoznának 14 fillért, hogy őket felhívják.

Véleményem szerint lehetséges olyan megoldás, amellyel nemcsak az összes fentemlített nehézségeket kiküszöbölhetjük, hanem amelyet a közönség a legnagyobb örömmel fogadna, amellyel a beszélgetési forgalmat minden kiadás nélkül igen lényegesen emelni tudnók.

Miért is javasolom, hogy 5, 10, 25 és 40-es csomagolásban darabonként 14 fillér értékben, telefonjegyeket hozzunk forgalomba és ezeket postahivatalokban és dohánytőzsdékben árusítsák. A telefonjegyeket bárki megveheti és átadhatja, vagy elküldheti ismerőseinek, rokonainak, barátainak és üzletfeleinek, hogy őt felhívhassák és az a hívónak pénzbe ne kerüljön. Sőt nemcsak azoknak adhatnak ily telefonjegyeket, akiktől azt akarják, hogy őket hívják fel, hanem adhatnak olyan szándékból is, hogy másokat hívjanak fel.

Ezekkel a telefonjegyekkel nemcsak az előfizetői, hanem a nyilvános állomásokról is lehetne beszélgetéseket kezdeményezni.

Ha tehát Nagy János a január 16-tól február 15-ig terjedő időszak alatt 10 esetben kérte meg Kis Istvánt, hogy őt telefonon hívja fel és ennek ellenértékeképpen 10 ilyen jegyet küldött, akkor Kis István március hó 8-án a postahivatalban — ha előfizető és ha neki a fenti időponttól pl. 100 kezdeményezett beszélgetés van felszámítva — a számláját 1 pengő 40 fillér készpénzzel kevesebbrel egyenlítő ki, illetőleg ennyivel kevesebb pénzt adna át a postaisztviselőnek, és az 1 pengő 40 fillér helyett a Nagy Jánostól kapott 10 darab telefonjegyet adná át és így az egész számláját kiegyenlítette.

Nekünk még ezzel sem kellene megelégednünk, és nemcsak azokra várni, akik maguktól vennének ilyen telefonjegyeket, hanem küldenénk havonta a számlákkal együtt ily jegyeket az előfizetők részére, ami a mi szempontunkból propaganda, az előfizető pedig figyelmességnek fogja venni, mert a fentebb elmondottak kiküszöbölésével módot nyújtunk neki, hogy felhívathassa magát olyanokkal, akiknek ezáltal nem akar költséget okozni.

Ezért minden előfizető részére havi számlákkal egyidejűleg 50 telefonjegyet küldene el a Díjbeszedő hivatal, amelynek 7 pengő ellenértékével az előfizető számláját megterhelné.

Ha a legrosszabb feltevést is fogadnánk el, hogy ezekből a jegyekből minden előfizető havonta csak 1 darabot küldene szét, mégis havonként 50.000 beszélgetési töbletet érnénk el, ami egy év alatt 600.000 darabot jelentene.

Ezeket a telefonjegyeket az a telefon előfizető, akinek állomásáról valaki beszélgetéseket kezdeményez, szívesen elfogadná és aki kezdeményezi, természetesen fogja találni, hogy ő ezt átadja. Gondoljunk csak arra, ha valahol vendégségben véletlenül levelet kell írunk, a legfinomabb és legdrágább levélpapírt senkinek sem jut eszébe a házigazdának megtéríteni, de ugyanakkor a bélyeg árát megfizetjük, illetőleg minden további nélkül elfogadjuk.

Önként felvetődik az a kérdés, hogy mit csinálnak azok, akik

ily telefonjegyeket kapnak, de nem előfizetők, tehát nincs távbeszélő állomásuk.

Először is — az előbb elmondottakra utalással — mindenki a tárcájában hordana pár ily telefonjegyet és meg fog szünni az az állapot, hogy az előfizetők lakásából „bocsánat, szabad telefonálnom“ beszélgetéseket kezdeményezzenek az előfizetők zsebére, mert a 14 fillért sem nem kérheti, sem nem fogadhatja el. Így senki nem lesz feszélyezve vendégségben beszélgetést kezdeményezni, mert mindjárt átadhatja vagy leteheti a telefonjegyet a beszélgetés ellenértékéért.

Ezek lennének azok az elgondolások, amelyeknek gyakorlati megvalósítás esetében minden költség nélkül a forgalom igen erős növekedését eredményeznék. Ami természetesen nem jelenti azt, hogy csakis ezek által érhető el és mással nem.

Ha a tudományos, a politikai, a társadalmi, avagy a kereskedelmi életen végignéznünk, az mind propagandát fejt ki. Ha bármikor halljuk, vagy olvassuk, hogy valahol újítást vezettek be, az mind a propaganda miatt történt.

A londoni postaigazgatóságnak 800 telefon üzletszerzője van és ez mind tisztviselő. Az angol postaügyi miniszter minden nagyobb angol városban telefonkiállítást rendez, ahol a kis gyerekeket telefonálni tanítják, ezenkívül a gyerekek helyközi beszélgetéseket ingyen folytathatnak a Brit-birodalom tengerentúli telefonállomásaival. Egyébként az angol postaügyi miniszter saját neve alatt a közelmúltban több százezer sürgönyt küldött ki, amelyekben a cím és lakjegyzékből kiírt jobb módú embereket — akiknek nincs telefonjuk — felszólítja, hogy lépjenek a telefon előfizetők sorába.

Milyen jó propaganda volna az is, ha a Tb. Ü. Sz. módot nyújtana arra, hogy magánlakásokban díjmentesen és alapidíj nélkül szerelhessünk fel készülékeket! Mennyire megkönnyítené ezt a propagandát, ha pl. mindazokban a lakásokban, ahonnan elköltözéssel kapcsolatban az állomást áthelyezték, díjmentesen felszerelnék egy pénzbedobós állomást és azt 15 napig ott hagynánk az új lakónál, mikor is nem kellene mást mondanunk: „Most már megismerhette a telefon kényelmét és fontosságát s kivételesen abban a szerencsés helyzetben van, hogy fél belépési díjért beléphet az előfizetők sorába“. Különösen nagy propaganda lenne abban az esetben, ha már az elmondottak szerint a kapcsolási számot a rádió közölné, mert a 15 nap alatt nemcsak ő kezdeményezhetne beszélgetéseket, hanem őt is hívhatnák. Természetes, hogy előfizetőül jelentkezése esetén a kapcsolási számot megtarthatná. Kb. 50 pénzbedobó, vándorló készülékkel a budapesti hálózatban elláthatnánk ezt a tevékenységet, ami nem jelenti azonban azt, hogy 10 pénzbedobós vándorló készülék nem eredményezne sikert.

A Magyar Posta decemberi számának első cikkében a következő nagyszerű propaganda mondatot olvastam:

Hogy a cél lenne „a posta, táviró, távbeszélő és rádió berendezéseinek jobb és belterjesebb kihasználása, a magán- és közüzemek által támasztott verseny korlátozása, esetleg teljes kizárása, a koncessziók alapján résztvevő magánvállalatok engedélyeinek felül-

vizsgálása és a díjmentes és kedvezményes szolgáltatások megszorítása”.

Sajnos — nemcsak az ország, de a magánosok pénzügyi helyzete is igen nehéz. A pénzügyi kormányzat minden egyes adónemnél és kiadás-csökkentésnél tekintetbe veszi azoknak kulturális, morális és politikai hatásait is.

Tehát a pénzügyi kormányzatnak érdeke, hogy az állami üzemek minél több felesleget szolgáltatassanak be, mert minden egyes fillér több jövedelem ugyanannyit enyhít az adózókon, a tisztviselők biztonsnági érzetét növeli és munkaalkalmak megteremtésének lehetőségét szaporítja.

Tehát revízió alá kellene venni mindazokat a koncessziókat, amelyek más időkben, más viszonyok között engedélyeztettek és különösen azokat, amely szolgáltatásokat a posta is 100%-ig el tud látni és amelyek postai kezelés esetében a nagyközönség részére megterhelést nem jelentenek, mert neki közömbös az, hogy pl. a bedobott 20 fillér kié. Illetőleg még sem egészen közömbös, mert ma a 20 fillérből kb. csak 6 fillér az államkincstáré, míg ellenkező esetben az egész 20 fillér a kincstáré lenne.

Ilyen esetben a szerződés szentségére való hivatkozás helytelen, mert első mindig a *Salus rei publicae*.

Elmondok egy esetet. A Rákóczi út 10. szám alatt van dohánytőzsde, benne 2 nyilvános táblás állomás. Két évvel ezelőtt ennek a két állomásnak havi forgalma 2.500 beszélgetés volt. Tehát a kincstár havonta az alapidíjon felül 2.500×14 fillért kapott. Ekkor nyílt meg e ház Múzeum körúti oldalán egy Matart fülke. Mi az eredmény? A két postai állomás forgalma 750 beszélgetésre csökkent.

Most épül a dohánytőzsde elé egy másik Matart fülke. Mi lesz az eredmény? A két postai állomás forgalma 100-ra fog csökkenni és nemcsak elveszítettünk havonta 2.500 darab beszélgetést, de a dohánytőzsde tulajdonosa mind a két állomást fel is fogja mondani.

A koncesszió megadásánál nyilvánvalóan nem az volt az elgondolás, hogy a meglévő beszélgetéseinket a postai állomásokról átteleljük a Matart állomásokra.

Meggyőződésem szerint a legigazságosabb megoldás az lenne, hogy azok a Matart fülkék, amelyek nyilvános postai állomásoktól nincsenek messzebb 200 méternél, beszélgetésenként fizessenek 14 fillért. Mert az ily állomások a mi 20 filléres beszélgetéseinket veszik el és ily megoldás esetében a társaság még mindig 6 fillért keresne beszélgetésenként.

Hogy az eddig előadott módozatok mellett a propaganda lehetőségéről bizonyosságot tegyék, valamint hogy megcáfoljam ama esetleges tévhiedelmeket, hogy postatisztviselők esetleg 100%-ig nem alkalmassak az üzletszerzői munkakör ellátására, nem elméleteket állítok fel, hanem előadom a száraz tényeket.

Mindenekelőtt hivatkozunk az utolsó budapesti Nemzetközi Vársáron működött telefon propaganda irodára, amelynek úgy erkölcsi, mint anyagi eredményei kétségbe nem vonhatók.

A budapesti táviró és távbeszélő igazgatóság hónapok óta kiesiben, de tervszerűen fejtí ki azokat a propagandisztikus tevékeny-

ségeit, amelyeknek irányelveit előadásom elején megjelöltem.

Az igazgatósághoz naponta beérkeznek mindazoknak a lakásoknak az adatai, amelyekben távbeszélő állomást leszereltek, valamint az összes felmondott távbeszélő állomások is. December 1-től január 1-ig az igazgatóság a következő eredményeket érte el:

18 esetben a propaganda hatálytalanította a felmondást. Elhelyezett 15 konnektort, átruházás útján megmentett 4 állomást és 50 új előfizetőt szerzett. Ha nem azt veszem alapul, hogy a beérkezett anyagból mennyit intéz el a propaganda, hanem azt, hogy abból az anyagból, amivel foglalkozhatik, mily eredményt ér el, akkor azt mondhatom, a siker 100%-os. Mert az üzletszerző tevékenység jelenleg miután csak egy ember áll rendelkezésre, nemcsak az anyagi eredményekre nézve mérvadó, hanem az erkölcsiekre is, hogy úgy mondjam, a propagandának a propagálására, annak bizonyítására, hogy igenis alkalmas, szükséges és eredményes lenne.

A jelenlegi működés pénz, ember, sőt még idő nélkül is történik. Egy berendelt tisztviselő az üzletszerző. A társadalom legkülönbözőbb foglalkozású egyéneinél fejt ki a távbeszélő igazgatóság propagandát és soha még senki sem fogadta a tisztviselőt, mint ügynököt, hanem a felek fejezték ki hálájukat a fáradságért és a megadott felvilágosításokért.

Mint érdekes esetet említem meg, hogy az egyik budapesti gyár több állomása közül egyet felmondott. A távbeszélő igazgatóság távbeszélőn felhívta a gyárat és közölte, hogy a felmondás tárgyában egy tisztviselője fog náluk megjelenni. Az eredmény az lett, hogy a gyár visszavonta a felmondást és ezt azzal indokolta, hogy ő köteles a postának ezt az üzleti tevékenységét honorálni, ha fáradságot vesz magának, hogy ily üzletszerűen foglalkozik az előfizetőkkel, illetőleg az állomásokkal. Két esetről van tudomásom, hogy a beköltözött lakónak sejtelve sem volt arról, hogy ő 60 pengőért lehetne előfizető és midőn a távbeszélő igazgatóság kiküldött tisztviselője erről őket felvilágosította, előfizetőkké lettek és ma is abban a hitben vannak, hogy ők csak valami kivételes elbánásban részesültek...

Úgy hallom, hogy felsőbb helyen már tárgyalják a legközelebbi áruminta vásáron létesítendő telefon propaganda irodát és ott az első gyakorlati tapasztalatokat kívánják érvényre juttatni.

Véleményem szerint a kiállításon hármféleképp szerepelhetnénk. Vagy csak mint kiállító, vagy mint telefon propaganda üzleti iroda, vagy mind a kettő együttvéve. Az utóbbi két esetben azonban, hogy eredményes lehessen a mi szereplésünk, a közönségnek valami kedvezményt kellene nyújtani, mert különben nincsen meg a propaganda iroda ottlétének az előfeltétele és célja.

Sajnos, a közeljövőben díjleszállítás nem várható. Az előző vásáron nagy propaganda-erő volt abban, hogy május 10-től felére csökkent a belépési díj és hogy a kereskedelemügyi Miniszter megegyezett, hogy a vásáron rendelt állomások már május 7-től 120 pengő belépési díj mellett legyenek berendezhetők, viszont az általános mérséklés csak 10-én lépett életbe.

Tehát, hogy a propaganda iroda, a vásáron ismét eredményesen működhessék, szükséges, hogy a kért állomásokat megint tünemé-

nyes gyorsasággal szereljük fel és ezt megfelelően propagálják. A bevált díjmentes propaganda beszélgetést nemzetközivé kellene tenni. Ha az új állomások előfizetőinek a konnektort belépési díj nélkül szerelnék fel, ami nekünk busásan visszatérülne és ha a vásáron berendezett távbeszélő állomások belépési díjait 24 havi részletben lehetne törleszteni, valószínű, hogy sok új előfizetőt tudnánk szerezni

Különben is ha pénzügyi szempontból csak egy eshetőség van *annak megoldására*, akkor azt javaslom, hogy a belépési díjakat ismét 24 havi részletben lehessen törleszteni, mert saját tapasztalataim alapján állítom, hogy ennek a kedvezménynek újabb engedélyezése lényegesen növelhetné előfizetőink táborát.

Március hónapban lesz Budapesten a tenyészállatvásár. Erre az alkalomra a gazdák Budapestre jönnek. Miért ne csináljunk a távolsági beszélgetéseknek is propagandát?! — Van már filléres gyors, filléres postacsomag, filléres egyiptomi utazás, filléres háztartási pénz, miért ne lehetne filléres távolsági beszélgetés is? És itt a telefon előnyben van, mert a filléres gyorsat nem azért járatják, hogy az embereket az utazásra szoktassák, tehát az nem beruházás, ami később térül meg, hanem az magáért az akkori utazásért van.

Ellenben, ha mi a tenyészállatvásár napjain bizonyos időkben filléres beszélgetéseket engedélyoznánk, akkor ezt nem azért tennénk, hogy az akkori beszélgetéseken keressünk, hanem propagandából, hogy megismertessük a telefon előnyeit, gyorsaságát és biztonságát a távolsági forgalomban. Ezért azt javaslom, hogy a tenyészállatvásár minden egyes kiállítója saját állomásával 3 perces filléres beszélgetést kezdeményezhessen.

Joggal kérdezhetné valaki, hogy ily propagandával szerzett állomások anyagiak szempontjából is biztosak-e.

Erre megint csak tényekkel felelek. A propagandairoda elhelyezett a vásáron 10 nap alatt 393 állomást. Ezekből 14 került leszerelésre és a fennmaradó 379 állomásnak 130 darab a havi beszélgetési átlaga.

Most már hinni merem, hogy többé nem kell a propaganda szükségességéről és módozatairól beszélni és a hallgatóság türelmét igénybe venni, hanem nemsokára megint fogunk itt előadást hallani, amelynek címe már „Beszámoló a telefon propaganda eredményeiről” lesz.

A postaalkalmazottak járandóságának csökkentése és ennek következménye.

Közlő: Dr. LANTOS BÉLA, m. kir. postafőfelügyelő.

La diminution des traitements des employés des postes et ses conséquences.
Par le dr. Béla Lantos inspecteur supérieur des postes roy. hongr.

L' auteur continue son article commencé dans le dernier numéro de notre revue.

(Folytatás.)

A fizetésescsökkentés szükségességét a német jóvátételi fizetések által előállott súlyos pénzügyi helyzettel és a munkanélküli segélyek okozta nagy teherrel indokol-

ták. A fizetés-csökkentést az elnök szükségrendelettel léptette életbe, anélkül, hogy a személyzetet — a munkások egyesületének kivételével — meghallgatta volna. A személyzet a leszállítás ellen eredménytelenül tiltakozott. A kormány a levonások megszüntetését nem ígérte meg.

Bár statisztikai adatok nem állnak rendelkezésre, mégis feltehető, hogy a csökkentett vásárlóképesség nem egy esetben a személyzet egészségügyi viszonyait károsan befolyásolta. A személyzet munkaképessége általában nem szenvedett. A postavezetőség már hosszabb idő óta a munkateljesítmény fokozásának kérdésével foglalkozik, azonban ez a fizetések leszállításával közvetlen összefüggésben nincsen. Kétségtelen, hogy az ismételt csökkentés állandóan növekedő elégedetlenséget idézett elő.

A posta szolgálatában álló munkások keresete állítólag nem csökkent nagyobb mértékben, mint a magánüzemekben alkalmazottaké.

A „Deutscher Postverband“ megállapítja, hogy az infláció után, a magasra lendült ipari tevékenység időszakában a rapidíjasok és munkások keresete kb. 50%-kal emelkedett, a kinevezett alkalmazottak ezzel szemben csak 18%-os javítást kaptak.

A német állami statisztikai hivatal kimutatása szerint a magánüzemekben alkalmazott szellemi és fizikai munkások fizetése kb. 20%-kal az 1930. évi átlagon alul maradt.

Hollandia. Hollandiában a postaalkalmazottak járandósága: az alapfizetés, a családi pótlék (feleség és gyermek után) és a különleges munkákért járó működési pótlékok. A létfenntartási költségektől függő drágasági pótlékot nem ismerik. Az 1929. évi január hó 1. óta csak egyszer szállították le a fizetésüket. Ez a csökkentés, amely 1932. március hó 1-én 3 évi hatállyal lépett életbe, különbséget tesz nős és nőtlen alkalmazottak között; míg az előbbinél 2.5—3.75%-ot tesz ki, az utóbbiaknál a levonás 3.33 és 4.38% között van. Az utolsó fizetésjavítás 1928. november hó 1-én volt. A hágai statisztikai hivatal kimutatása szerint a létfenntartási költségek 1929. január 1. óta 12 $\frac{1}{2}$ %-kal csökkentek. Minthogy ez az index csak a nagyvárosi munkás létfenntartási költségeire vonatkozik: általános következtetésekre ez nem alkalmas. Ennek alapján a személyzet fizetésének vásárlóereje 1929 óta tetemesen emelkedett és az 1914. évi színvonalat is jóval felülmúlja.

Az 1932. március hó 1-én életbelépett fizetés-csökkentést az állam kedvezőtlen pénzügyi helyzetével indokolták. A vonatkozó rendelkezést — a személyzet érdekvéviselésének meghallgatása után — törvényhozási úton hozták. A személyzet meghallgatása csak formáság volt, mert a kormány eredeti tervén nem változtattak. A személyzet ez ellen tüntetésekkel, levelekkel és a második kamarához intézett felirattal tiltakozott. Minthogy a levonás 3 évre szól, ennek az időnek lejárta után a kormány e kérdéssel mindenestre foglalkozni fog.

Minthogy a csökkenés csak nemrég lépett életbe és aránylag kisméretű: a személyzet munkájára gyakorolt hatása még nem volt megállapítható.

A postaalkalmazottak fizetésének csökkenése egyenlő a többi közszolgálati alkalmazottakéval és nem nagyobb, mint a magánüzemekben alkalmazott személyzeté. A posta vezetősége az intenzívebb munkára való serkentéssel már huzamosabb idő óta igyekszik a munkateljesítményt növelni; ezzel szemben a magasabb fokozatokba való előlépés lehetősége csökkent.

Ir szabad állam. Ebben az országban a postaalkalmazottak jövedelmét az alapfizetés, a drágasági pótlék és a különböző személyi pótlékok alkotják. Az alapfizetés és a személyi pótlékok 1929. január hó 1. óta nem változtak, azonban a drágasági pótlék a létfenntartási index arányában csökkent. Jelenleg olyan törvényjavaslat áll tárgyalás alatt, amelynek törvényerőre való emelkedés esetén az állami alkalmazottak fizetésénél 250.000 font megtakarítást érnek el. A drágasági pótlék csökkenése követ-

keztében a heti 35 shillinget meghaladó fizetéssel bíró alkalmazottaknál a csökkentés 10%. A csökkenés aránylag nagyobb a kisebb fizetésűeknél, mint a magasabb állásban levőknél, aminek az oka a drágasági pótlék rendszerében található. A létfenntartási index jelenleg 165 (1914. = 100), 1929. január hó 1-én 175 volt. Az 1914. évi élet-színvonalat figyelembe véve a magasabb fokozatokban csökkenést, az alacsonyabbakban emelkedést találunk.

A személyzet érdekképviselői a nagybritanniai alkalmazottakéhoz hasonlóan az index hiányossága és az alacsony alapfizetés ellen harcolnak, mert ezek következtében megfelelő élet-színvonalat nem lehet biztosítani. Tiltakozó gyűléseket tartottak és a személyzet sérelmeit a parlamentben is szóvá tették. A kormány megígérte a létfenntartási index rendszerének megvizsgálását és szükség esetén annak átdolgozását. Általában az Ir szabad állam postaalkalmazottainak helyzete 1929. január hó 1. óta azonos a britbirodalombeliekével.

Luxemburgban a postaalkalmazottak járandósága az 1913. évi törvény alapján oly módon állapított meg, hogy az aranyfrankban kifejezett alapfizetést (1 aranyfrank = 7 papírfrank) a létfenntartási index figyelembevételével, 10 pontos változás esetén, havonként újból kiszámítják. Az a tisztviselő például, akinek 1914. évben 3000 aranyfrank volt a fizetése, annak 1932. április hóban — amikor 700 volt az indexszám — $3000 \times 7 = 21.000$ frankot folyósítottak. Az életfenntartási index-szám 1929. év elején 845 volt és így az áresés és a megfelelő fizetés-csökkenés 18%. A csökkenés 1929. óta több változáson ment keresztül, mert az árak az 1929. év folyamán emelkedtek és a csúcspontot 1930. január hóban érték el. Ettől az időponttól kezdve az esés 22%-ot tesz ki.

A fizetések jelenlegi vásárlóereje nagyobb, mint 1914-ben volt, aminek az oka abban a tényben keresendő, hogy azóta több pótléket engedélyeztek: 1. lakáspótléket, amely Luxemburgban és Eschben a fizetés 12%-a, a többi helyen — a községek nagysága szerint — 9, 6, 4 és 2%; 2. családi pótléket, amely jelenleg minden 18 éven aluli gyermek után havi 80 frankig emelkedik.

Eltelkintve a létfenntartási index okozta hullámzástól, a fizetéseket 1929. óta nem csökkentették.

Nagybritannia. A britbirodalmi postaalkalmazottak jövedelme az alapfizetésből és a drágasági pótlékból áll. Ezekhez járul a különleges munkáért és a magasabb képzettségért folyósított személyi pótlék.

Az alapfizetés különböző a birodalom egyes részeiben. A megkülönböztetés a hivatal forgalmának és a helyi létfenntartási költségek figyelembevételével történt. A drágasági pótlék rendszerét 1920-ban vezették be. Ezt a pótléket félevenként (március és szeptember 1-én) a hivatalos létfenntartási index 6 havi átlaga alapján állapítják meg. Az alapfizetések nem felelnek meg teljesen ennek az index-számnak. Például az 1932. évi május havi index-szám 50 volt. A teljes 50 százalékos pótléket csak az első 35 shillinges alapfizetés élvezi. Akinek 3 font a heti alapfizetése, annak a pótléka 38.7%, heti 5 fontnál 31.2%; 600 font évi fizetéssel 21, 1000 fonttal 14.6% drágasági pótlék jár.

A legutolsó lényeges fizetésemelést a forgalmi tisztviselők 1927. kapták, ami 570.000 font évi többlet kiadást jelentett. Ezenkívül 1930. külön pótlék címen 30.000 fontot fizettek ki.

Az alapfizetéseket a háború óta nem csökkentették. Ezzel szemben a drágasági pótlék többször megváltozott. A csökkentés átlagban 8% és az alacsonyabb fizetésűeket jobban sújtotta, mint a magasabb állásban levőket, ami a drágasági pótlék rendszerének a következménye. Az index-számnak megfelelő teljes összegű pótlék — amint ezt fentebb már említettem — csak a legalacsonyabb (heti 35 shilling) alap-

fizetésnél jár. A 35 shillingnél nagyobb alapfizetéseknél a pótlék emelkedése kisebb az árak emelkedésénél és az az árak esése esetén mérsékeltebben esik. Másszóval a magasabb fokozatokban levő fizetések az árak csökkenésével nem tartanak lépést, mert az emelkedés percentje sem egyenlő az árak emelkedési percentjével.

A létfenntartási index-szám 1929. január hó 1-től 1932. május hó 1-ig (1914. = 100) 167-ről 143-ra esett (kb. 14,4%). Ez az index-szám a létfenntartási költségek reális képét nem adja, mert egyrészt fontos kiadási tételket nem vesz figyelembe, másrészt magába foglal nem jelentékeny tényezőket. Például a lakbér tétel csak a háború előtti munkáslakásra vonatkozik és nem veszi figyelembe az új házakra és a kötött lakbérű régi házakra vonatkozó lakbéréket.

A drágasági pótlék csökkentését az 1920. évi vonatkozó törvény értelmében hajtották végre. A személyzet hosszú ideig harcolt a rendelet hátrányos rendelkezései ellen, különösen az automatikus csökkentés eltörlése érdekében. Két alkalommal (1929. és 1930.) azt az engedményt sikerült elérni, hogy 6 hónapig 5 pont esést nem vettek figyelembe. A személyzet érdekképviselői ismételt tartottak tiltakozó gyűléseket és küldöttségeket menesztettek a drágasági pótlék rendszerének megváltoztatása érdekében. A levonások megszüntetésére hivatalos ígéretet nem tettek, sőt a kormány az érvényben levő alacsonyabb fizetések rögzítésére javaslatot tett. Ezzel szemben áll ugyancsak a kormánynak az a szándéka, hogy a tarifákkal, pénzügyi politikájával, stb. az árakat emelje.

A fizetésleszállítás következtében a postaalkalmazottak ezrei a létminimum birtokában sincsenek, ami kétségtelenül a személyzet egészségére kedvezőtlenül hat ki.

A posta vezetőségének állandó törekvése, hogy a munkateljesítményt növelje. 1922. és 1930. között a forgalom 25, a személyzeti létszám ezzel szemben csak 10%-kal emelkedett.

A személyzet elégedetlensége az elmúlt 3 év alatt nagymértékben növekedett, ami egyrészt hatalmas tüntetésekből, másrészt az alkalmazottak elleni eljárásokban nyer kifejezést.

A postaalkalmazottak fizetésének csökkenése tetemesen nagyobb, mint a magánalkalmazottaké. Amíg ugyanis az előbb említetteknela vesztéség az elmúlt 3 év alatt 8, az utóbbiaknál ez csak 3%-ot tesz ki.

Saarvidék postaalkalmazottai alapfizetést, lakáspénzt és a gyermekek után járó családi pótlékot élveznek. Bár az áralakulástól függő drágasági pótlékot nem kapnak, a fizetésüket 1920. óta többször rendezték (1920. április 1-én, 1922. április hó 1-én és 1927. október hó 1-én). Azonban a személyzet abbéli törekvése, hogy részére a drágulás arányában történő fizetésemelés intézményesen biztosíttassék, eredménytelen maradt.

Az 1929. évi január hó 1-én végrehajtott fizetésrendezés a saarvidéki postásokat a német kartársak helyzetébe juttatta, amikor az 1 márka = 6.08 frank alapulvétele mellett az előbb említettek régi óhaját teljesítették. Csak a lakáspénz tekintetében érte őket csatlódás, bár a vonatkozó törvény értelmében e tekintetben is a németekkel egyenlő joguk volt. Ezeket a kartársakat 1927. május 1-én, 1931. július hó 1-én és 1932. február 1-én érte a fizetésescsökkentés. Az 1929. év óta fizetésükből 1931. július hó 1-étől, az alapfizetés 6%-át vonták le. Az 1932. évi február hó 1-étől érvényben levő levonás: évi 15.000 frankig 5,75%; 30.000 frankig 6,5%, 60.000 frankig 7% és 60.000 frankon felül 7,5%. Hasonló mértékben csökkentették a nyugdíjasok ellátását is. Átlagban 1929. óta az alapfizetést 14, az egész járandóságot 10%-kal szállították le. Hozzávetőleges becslés szerint az árak ugyanezen idő alatt 5%-kal estek. Az alacsonyabb fokozatokban a jövedelem 7%-on felül, a magasabb fokozatokban pedig kb. 5%-ot veszített a vásárlóképességéből.

(Folytatjuk)

JOGESETEK ÉS JOGGYAKORLAT.

Cas juridiques et jurisprudence.

A kir. kincstár felelőssége a m. kir. postaállomás üzemével kapcsolatban előfordult balesetért.

A m. kir. posta tulajdonát képező kézbesítő kocsi 1926. december hó 2-án elütötte R... B... postatakarékpénztári díjnokot, aki a baleset folytán szenvedett sérülései következtében 1926. évi december hó 4-én elhalt. A kocsi ellen gondatlanságból okozott emberölés vétsége miatt bűnvádi eljárás indult meg, azonban ez a kocsi halála miatt ítélettel befejezhető nem volt. — Az elhalt R... B... atyja a m. kir. kincstár ellen a budapesti kir. törvényszéknél kártérítési pert indított és arra kérte kötelezni a kir. kincstárt, hogy 1926. évi december hó 2-től haláláig, illetve halála után törvényes felesége részére havi 600 pengő járadékot fizessen. A budapesti kir. törvényszék a tárgyalás eredménye alapján a következő ítéletet hozta:

A kir. törvényszék felperest keresetével elutasítja és végrehajtás terhével kötelezi, hogy alperesnek 1000 pengő perköltséget 15 nap alatt fizessen meg.

Indokolás:

Felperes előadta a perben, hogy a m. kir. posta egyik alkalmazottja V.... F.... 1926. évi december hó 2-án a m. kir. postának egyik rakománnyal megtelt kocsiját vágatva hajtotta a Teréz körútnak a Dessewffy utcát érintő részénél, ahol elütötte felperes B... nevű műegyetemi hallgató fiát, ki az elgázolás következtében 1926. évi december hó 4-én meghalt. Előadta felperes, hogy V.... F.... ellen bűnvádi eljárás volt folyamatban, amely azért nem volt befejezhető, mert nevezett 1927. évi július hó elsején meghalt. — Vitatta felperes, hogy alperes az alkalmazottja által okozott kárt illetően felperessel szemben felelős és az írásbeli keresetben foglalt részletezés alapján — kiemelve azt, hogy felperes vagyontalan és keresetképtelen és balesetet szenvedett fia keresetét felperes rendelkezésére bocsátotta. — havi 600 pengő járadék megítélését kérte.

Alperes kérte a kereset elutasítását és felperesnek a perköltség megfizetésére való kötelezését. Tagadta alperes, hogy a bűnvádi eljárás folyamán a baleset alkalmával a m. kir. posta kocsiját hajtó V.... F.... kocsi vétkessége megállapított volna és előadta, hogy a bűnvádi eljárás V.... F.... halála folytán megszűnt. — Előadta továbbá, hogy V.... F.... posta-

kocsi régi, megbízható és ügyes alkalmazottja volt alperesnek, miből folyóan vitatta, hogy a kereseti előadásban megjelölt baleset folytán alperest kártérítési kötelezettség nem terheli. Tagadta alperes felperes kárát és annak összegszerűségét, sőt vitatta felperesnek alperes kártérítési kötelezettség esetére is kártérítési igényjogosultságát.

Allandó bírói gyakorlatban megnyilvánuló jogszabály (535. sz. polgárjogi hat.) hogy a gazda a cselédje által okozott kárt illetően abban az esetben felelős, ha a cseléd alkalmazása körül vétkesség, gondatlanság vagy mulasztás terheli.

Ezt a jogszabályt szem előtt tartva a kir. törvényszék beszerezte a 11. alsz. hajtási igazolványt, miután azonban felperes azt vitatta, hogy a 11. alsz. hajtási igazolvány nem szabályszerű, a kir. törvényszék hivatalos megkeresést intézett a m. kir. államrendőrség főkapitányi hivatalához, amelynek hivatalos értesítése alapján megállapította, hogy a perhez csatolt hajtási igazolvány szabályszerűen állított ki és a postakocsisok részére a m. kir. államrendőrség főkapitányi hivatala jogosítványt nem állít ki.

Ezen ténymegállapítás után a kir. törvényszék arra vonatkozóan rendelt el bizonyítást, hogy a m. kir. posta részéről milyen előzmények után és mi alapon szokott történni a hajtási igazolvány kiadása.

Sz.... E...., B.... I.... és N.... P.... tanuk egybehangzó vallomása alapján megállapítható, hogy a m. kir. posta részéről a postakocsis alkalmazása a következő módon történik:

A postakocsis felvétele alkalmával mindenekelőtt orvosi vizsgálat alá kerül s amennyiben teljesen egészséges és kocsi szolgálatra alkalmas, ez esetben történik a felvétel. Ezután a felvett egyén 2—3 héten át a lovászmester részéről elméleti oktatásban részesül, amelynek befejezése után a lovászmester kíséretében próbahajtást csinál. Ha a lovászmester a felvett egyént hajtásra megfelelőnek minősíti, jelentése alapján a főlovászmester szerez meggyőződést a felvett egyén alkalmazhatóságáról és önállóan csak azután végezhet hajtást. — Hajtási igazolványt a felvett egyének a felvétel alkalmával kapnak ugyan, de az csak a személyazonosság bizonyítására szolgál, hajtást azonban csak a már megjelölt kitanítás és kipróbálás után végezhet.

Sz.... E.... tanu vallomása alapján

továbbmenően megállapítható, hogy néhai V.... F.... egyike volt a legügyesebb kocsisoknak s mielőtt a m. kir. postához került volna, gróf Cziráknál volt parádés-kocsis s két éven át Budapesten is hajtott.

Mint hogy tehát a megállapított tényállás szerint alperes néhai V.... F....-et postakocsisnak a legkörültekintőbb gondossággal, csak azután alkalmazta, amikor ezen foglalkozásra teljesen alkalmasnak bizonyult, — ebből folyóan a kir. törvényszék a kiemelt jogszabálynak megfelelően felperest alperessel szemben kártérítési igényével elutasította.

Megjegyzi a kir. törvényszék, hogy az esetben, ha netán néhai V.... F.... a baleset alkalmával mégis szabálytalanul hajtott volna, ez a körülmény ebben a perben alperes kártérítési kötelezettsége szempontjából a kifejtettek folytán közömbös, ez a kár alperesre át nem hárítható.

Felperes az első bírói ítélet ellen fellebbezéssel élt és a budapesti kir. ítélőtábla a következő közbenszóló ítéletet hozta:

Az első bíróság végítéletét megváltoztatja, az alperes kártérítési kötelezettségét megállapítja és az ügyet további tárgyalás és határozat végett az első bírósághoz visszautasítja.

Felperes fellebbezési eljárási költségeit 1000 pengőben és az alperesét 800 pengőben állapítja meg.

Indokolás:

Az elsőbíróság végítélete ellen a felperes perrendszerű időben élt fellebbezéssel. Kérte a kir. törvényszék ítéletének megváltoztatásával alperest a keresete értelmében marasztalni és úgy a per, valamint a fellebbezési eljárási költségek megfizetésére is kötelezni.

Alperes az elsőbíróság ítéletének helybenhagyását és felperesnek a fellebbezési eljárás költségeiben marasztalását kérte.

A pert a kir. ítélőtábla a fellebbezési kérelem és ellenkérelem korlátai között a Pp. 498. §-ának 1. bekezdése értelmében újra tárgyalta.

Az elsőbíróság előtti eljárás lefolyása az iratok és az elsőbírói ítélet tartalmával egyezően nyert ismertetést.

A baleset körülményeinek felderítése céljából, nevezetesen, hogy az alperes lófogatú járműve ütötte-e el felperes néhai fiát, elrendelte a kir. ítélőtábla a felperes által megnevezett tanuk kihallgatását.

A fellebbezési tárgyalás során kihallgatott érdektelen tanuk vallomása alapján tényként azt állapítja meg a kir. ítélőtábla, hogy 1926.

évi december hó 2. napján a felperes B.... nevű fia Budapesten a Teréz körúton a Dessewffy utcánál a Décsi mozgó oldaláról a nyugati pályaudvari oldalra akart átmenni. A gyalogjárót elhagyva, az Andrassy út felől egy a szabályszerű baloldalon jövő személy bérautó elől a kocsit út közepére igyekezett, amelyen egy teherkocsi is haladt az Andrassy út felé. Ugyanakkor a nyugati pályaudvar felől sebesen közlekedő postakocsi a teherkocsi és a bérautó között, a teherkocsi előzni akarván, az ott álló R.... B....-nak nekiment, őt meglökte, amittől nevezett megtántorodva, neki esett a gépjármű hátsó jobboldali sárhányójának, amely ugyancsak lendítve rajta, a földre terítette.

E tényállás megállapításánál a kir. ítélőtábla T.... J.... vallomását figyelembe azért nem vette, mert a balesetet nem látta. B.... J.... vallomását pedig azért nem, mert a nevezettet, mint alperesnek a kocsin ülő posta alkalmazottját, érdekeltnek tartja.

A fenti tényállásból azt állapítja meg a kir. ítélőtábla, hogy a sérült halála és az azóta elhunyt V.... F.... postakocsis szabálytalan hajtása között okozati összefüggés van.

Igaz ugyan, hogy V.... F.... az elsőbíróság által kihallgatott Sz.... E...., B.... I.... és N.... P.... tanuk vallomása szerint megbízható, ügyes és kellő gyakorlattal bíró kocsis volt és így a culpa in eligendo esete fenn nem áll, azonban a fellebbezési tárgyaláson kihallgatott fenti tanuk vallomásából megállapítható, hogy a szóbanforgó esetről még sem járt el azzal a kötelese elővigyázattal és körültekintéssel, amely a személyi biztonság szempontjából megkövetelhető lett volna, mert a tanuk vallomása szerint a stráf-kocsi megelőzése közben sebesen hajtott, a baleset utcakereszteznél, a Dessewffy utca torkolatánál történt, már pedig a közlekedési szabályok értelmében utcakereszteznél a sebes hajtás tilos.

Hogy a bérautó mennyiben hatott közre abban, hogy a szerencsétlenség halálos kimenetelű lett és így mennyiben felelős, azt az elsőbíróság további tárgyalás és bizonyítás során tartozik majd tisztázni.

A 84. számú T. H. 2. bekezdése kimondja, hogy az ügy ellátására kirendeltért a felelősség alól való és az első bekezdésében kimondott mentesülés.

„nem vonatkozik azokra az esetekre, amelyekre valamely külön törvény és amelyekre az üzem, vagy a foglalkozás veszélyessége, illetve terjedelme, vagy

természete alapján a bíró a vétkesség nélkül való felelősségét megállapítja."

Ezt a határozatot az indokolás utolsó bekezdése azzal magyarázza, hogy a mai forgalmi élet jogos érdekeit a vétkesség elvénél minden egyes esetben való rideg alkalmazása nem képes kielégíteni, miért is módot kell adni a bírónak, annak gondos mérlegelésére, hogy minden egyes esetben a fennforgó körülmények a foglalkozás, az üzem természete, vagy terjedelme, esetleg az érdekelt felek vagyoni viszonyai is nem teszik-e indokolttá azt, hogy a megbízó saját vétkességének fennforgása nélkül is feleljen azért a kárért, amelyet a megbízottja az ügykörébe eső teendők teljesítésében harmadik személynek okoz.

Az imént előadottak folytán tehát a kir. ítélőtábla úgy találta, hogy a m. kir. postaüzem terjedelme, valamint a felek vagyoni viszonyaira tekintettel a méltányosság alapján az alperes a sértett elszenvedett káráért felelősséggel tartozik, annak megtérítésére köteles.

Mint hogy azonban az elsőbíróság a felperest ért kár mennyisége tekintetében nem tárgyalt,

az ügyet a Pp. 506. §-ához képest az elsőbírósághoz kellett visszautasítani.

A kár összegszerűségének kérdésénél az elsőbíróság kötelessége lesz annak további megállapítása, hogy a felperes és felesége milyen vagyoni viszonyok között élnek, szegény munka- és keresetképtelen emberek-e, rá voltak-e utalva a szerencsétlenül járt gyermekük tartására, tekintettel arra is, hogy több — az adatok szerint 3 — gyermekük volt és, hogy az egyes gyermekek fejenként mennyit kerestek és milyen összeggel járultak szüleik eltartásához, de különösen, hogy az elhunytak a balesetkor mennyi volt a tényleges jövedelme, ebből mennyit szükségelt a maga és mennyit adhatott a felperesek létfenntartásához.

Az elsőbíróság feladata lesz továbbá a kár összegszerűségének a megállapításánál figyelembe venni — a fentiek értelmében — a berautó felelősségének mérvét is.

A fellebbezési eljárás költségeinek csak a mennyiségét kellett megállapítani, azt a kérdést pedig, hogy ezt a költséget ki viselje a visszautasítás következtében hozandó újabb határozatban kell eldönteni. (Pp. 508. §. 3. bekezdése).

A budapesti kir. törvényszék a budapesti kir. ítélőtábla fenti közbenszóló ítélete alapján a következő II. sz. végítéletet hozta:

a kir. törvényszék felperest keresetével elutasítja és kötelezi felperest, hogy az al-

peresnek 2200 pengő per- és fellebbezési költséget 15 nap alatt fizessen meg.

Indokok:

A kir. törvényszék a kir. ítélőtábla P. XV. 10.377/1929/31. számú közbenszóló ítéletével az ott ismertett baleset miatt megállapította az alperes kártérítési kötelezettségét s az ügyet további tárgyalás és határozat hozatal végett a kir. törvényszékhez visszaküldötte.

A kir. törvényszék által tisztázandó volt az a kérdés, hogy a berautó mennyiben hatott közre abban, hogy a szerencsétlenség halálos kimenetelű lett és így mennyiben felelős.

A kir. törvényszék ennek kiderítése végett orvos szakértőül meghallgatta dr. Minich Károly kir. törvényszéki orvost, kinek tudományos alapon megindokolt aggálytalan véleménye alapján tényként megállapítható, hogy a balesetet szenvedettnek a berautó sárhányójához való ütődése csak egészen felületes lehetett és épen ezért a postakocsi által okozott lendület erejét és irányát semmiféleképpen nem befolyásolhatta.

A sebesen hajtott postakocsi által történt ellökés s ezáltal okozott hanyatvágódás teljesen alkalmas azon sérülések létrehozására, melyek R.... B.... halálát okozták.

A kir. törvényszék megállapítja tehát, hogy a balesetért kizárólag alperes felelős.

A kir. törvényszék által további kiderítendő körülmény, hogy felperes és felesége milyen anyagi viszonyok között éltek a balesetkor, keresetképtelenek és vagyontalanok voltak-e és rá voltak-e utalva szerencsétlenül járt gyermekük tartására, tekintettel arra is, hogy 3 gyermekük volt; kiderítendő, hogy az egyes gyermekek fejenként mennyit kerestek és milyen összeggel járultak szüleik tartásához.

H.... P...né tanu és felperes személyes vallomásából megállapítható, hogy a baleset idején felperesnek 2 fényképész műterme volt. Mindkettőben 1—1 női alkalmazottat tartott, az újpesti műteremben felperesnek a felesége és leánya segített, a pesti műteremben pedig felperes és a balesetet szenvedett dolgoztak. Felperes a baleset után az újpesti műtermet még egy évig, a budapesti műtermet pedig még két évig fenntartotta. Felperes a budapesti üzletben a baleset után balesetet szenvedett helyett egyik volt alkalmazottját alkalmazta, aki akkor 75 éves volt. Felperes a pesti műteremért évi 4400 P bért fizetett, azonkívül még 3 szobás lakása volt, amelyben felperes feleségével és 3 gyermekével együtt lakott és közös

háztartásban élt. Felperes gyermekei: B...., L.... és egy leány, utóbbinak a balesetkor nem volt önálló keresete.

A felperes fiának vallomásából megállapítható, hogy a tanu balesetkor a Standard villamossági rt.-nál volt alkalmazva és havi 120—130 pengő volt a tiszta keresete. A baleset előtt R...., L.... ebből a keresetből szüleinek semmit sem adott, tehát a saját eltartását ingyen kapta a szülői házban.

R.... K...., felperes testvérének tanuvallomásából megállapítható, hogy 1926-ban, tehát a baleset évében még annyira jól ment felperes fényképészeti műterme, hogy a lakbérnegyedekben R.... K....-t, akinek a Rákóczi-úton volt drogériája, rendszerint felperes segítette ki 4—5 millió koronával, még 1926. novemberében is kapott felperestől 5 millió korona kölcsönt.

Felperes ezeket a kölcsönöket személyes előadása szerint fel sem írta, úgy hogy nem is tudja, mennyit kölcsönzött testvérének R.... K....-nak, azt sem tudja, hogy mennyit kapott vissza ezekből a kölcsönökből.

Jogszabály, ha a baleset folytán elhalt egyén valakinek eltartásáról törvénynél, vagy törvényes gyakorlatnál fogva volt köteles, ennek tartási költsége is, amennyiben azok a halálozás következtében tőle elvonatnának, a kárt okozó által fizetendők.

Jogszabály, hogy a gyermek keresetképtelen és vagyontalan szülőit eltartani köteles.

A jelen per szempontjából az a kérdés, hogy a balesetet szenvedettnek a baleset idejében fennállott-e szüleiivel szemben tartási kötelezettsége.

A kir. törvényszék a fenti tényállás alapján megállapítja, hogy balesetet szenvedett a baleset idején szüleit eltartani nem volt köteles.

Felperesnek ugyanis a balesetkor még két fényképészeti műterme volt, amikben felperes mint 58 éves munkaképes ember maga is dolgozott, műtermekben két kisasszonyt foglalkoztatott, B.... nevű fia, leánya, felesége is a műtermekben foglalkoztak. Felperes a balesetkor 22 éves L.... fiát, jóllehet annak havi 120—130 pengő keresete volt és a felperesnek a műteremben semmit sem segített, ingyen tartotta. Felperes testvérének R.... K....-nak még a baleset évében is minden lakbérnegyedkor 4—5 millió koronát kölcsönzött.

A kir. törvényszék tehát úgy találja, hogy felperes a balesetkor nem volt keresetképtelen és a két műterméből annyi jövedelme volt, hogy abból magát, felesé-

gét, leányát, sőt önálló keresettel bíró L.... nevű fiát is eltartotta.

Megállapítandó, hogy a balesetet szenvedettnek mennyi keresete volt és ebből mit adott felperesnek.

A becsatolt leckekönyvből és felperes előadásából megállapítható, hogy balesetet szenvedett műegyetemi tanulmányait abban hagyta, a m. kir. postatakarékpénztárnál, mint díjnok működött, onnan mindjárt a felperesnek pesti fényképészeti műtermébe ment, ahol mint amatőr fényképész ellátta a retoucheuri teendőket és az esti órákban, mint amatőr rádióval foglalkozott.

A postatakarékpénztár értesítése szerint balesetet szenvedettnek az ott betöltött díjnoki állásából a lakbért is beszámítva, havi 111 pengő 76 fillér volt a jövedelme.

R.... K.... és H.... L.... tanu vallomásából megállapítható, hogy a balesetet szenvedettnek egy rádiókészülék felszerelése általában 50—80 pengő jövedelmet hozott. Bár többeknek, így R.... K....-nak és R.... A....-nak ingyen készített rádiót, L.... Gy.... tanu vallomásából megállapítható, hogy a balesetet szenvedett Sz.... J....-nak 120 pengőért készített és szerelt fel Jász Kiséren rádiót.

R.... F.... tanu vallomásából megállapítható, hogy balesetet szenvedett 1926-ban rendszerint nála rendelte a rádiószekrényeket, bár előfordult az is, hogy tanu látott balesetet szenvedettnek olyan rádiószekrényt is, amit nem tanu készített. Tanu balesetet szenvedettnek 1926-ban 30—35 darab rádiószekrényt készített.

Mindezek egybevetésével a kir. törvényszék megállapítja, hogy a balesetet szenvedett 1926-ban 40 rádiót készített pénzért és ha ezekért egyenként átlag 50—80 pengő munkadíjat számítunk, akkor a balesetet szenvedettnek 1926-ban, a baleset évében a rádiómunkálatokból 2000—3000 pengő jövedelme volt, amiből egy hónapra átlag 167—267 pengő jut, aminek középárfánya havi 217 pengő. Ehhez hozzáadva a postatakarékpénztári díjnoki jövedelmét, a havi 111 pengő 76 fillért, balesetet szenvedett átlagos havi keresete circa 390 pengő volt, vagyis papírkoronában 4 millió korona. Ha balesetet szenvedett díjnoki keresetét szüleinek adta, ezzel még csak a saját tartási költségét fizette meg, miután szüleinél kapott lakást és teljes ellátást. Azon felül maradó, a rádiómunkálatokból szerzett, jövedelemből, mint R.... L.... tanuvallomásából és felperes személyes előadásából megállapítható balesetet szenvedett testvérének ruhákat, édes anyjának pedig bundát vett. Ha ehhez hozzávesszük balesetet szenved-

dett saját ruha és egyéb szükségletét is megállapítható, hogy balesetet szenvedett a fentiekre elköltötte a rádióból szerzett keresetének circa felét, maradt tehát balesetet szenvedettnek átlag circa 110 pengője. Teljesen valószínűtlen tehát felperesnek az a személyes előadása, hogy balesetet szenvedett fiától havonként átlag 8.000.000 koronát kapott a baleset évében mert circa 1½ millió korona megmaradt jövedelméből balesetet szenvedett ilyen összeget felperesnek nem adhatott.

Legfeljebb circa 100 pengő azaz összeg, amit balesetet szenvedett felperesnek ellenszolgáltatás nélkül havonként adhatott.

A fentiek alapján meg van cáfolva felperesnek azon személyes előadása is, hogy felperes testvérenek R.... K....-nak nem a fényképész műtermek jövedelméből, hanem a balesetet szenvedett pénzből adott a baleset évében circa 16—20 millió koronát. Ha tehát felperes saját keresetéből testvérét ily nagy összeggel tudta segíteni, nem volt rászorulva fia tartására.

De ha igaz felperesnek az az állítása, hogy ezt az összeget a fia keresetéből adta testvérenek R.... K....-nak a baleset évében, akkor odaadta a balesetet szenvedett összes fennmaradó tiszta jövedelmét, ami szintén azt bizonyítja, hogy felperes nem volt rászorulva fia tartására, mert amit fiától kapott, azt mind oda adta R.... K....-nak.

Csupán azon okból, hogy a balesetet szenvedett szüleit, testvéreit segítette, ajándékokkal elhalmozta, nem állapítható meg alperes kártérítési kötelezettsége, mert balesetet szenvedett szülei tartására nem lévén kötelezve, a nyújtott előnyöket kötelezettség nélkül adta, azok mint ajándékok jönnek számításba.

A szülők anyagi helyzetében vagy keresetképességében a baleset utáni évek mulva beállott változás a jelen perben nem vehető figyelembe és így a per szempontjából nem lényeges az a körülmény, hogy felperes a baleset után még évekig fentartott műtermeit, akár a gazdasági helyzet rosszabbodása, akár a személyében beállott okok miatt utóbb megszüntette.

A fentiek alapján a kir. törvényszék felperest a keresetével elutasította és mint pervesztet az eddig felmerült összes per- és fellebbezési költségek megfizetésére kötelezte a Pp. 424. és 425. §-a alapján.

Felperes az elsőbíróság ítélete ellen fellebbezéssel élt és a budapesti kir. ítélőtábla az elsőbíróság ítéletét a következő indokok alapján helybenhagyta:

B.... A...., L.... Gy, R.... K....,

továbbá H.... P....-né egybehangzó és egymást kiegészítő vallomása, valamint a felperes személyes előadása mindenben megerősíti az elsőbíróság által a felperesnek a fia balesete idején volt vagyoni és kereseti viszonyaira vonatkozólag megállapított tényállást,

ennélfogva azt a kir. ítélőtábla ítékezése alapjául elfogadta.

A felperes személyes előadásából tényként még azt is megállapítja a kir. ítélőtábla, hogy a felperes meghallgatásakor is még azt a 3 szoba verandás, kertes lakást bérelte évi 800 pengőért, amelyben a fia balesetkor lakott családjával együtt.

Az előadásából megállapítja továbbá, hogy ebben az időben ügynökösökkel foglalkozott és részéről a 2. sorszám alatt benyújtott kérvényhez csatolt Budapest székesfőváros II. kerületének elöljárósága által 1928. évi augusztus hó 30. napján R. 247/1928. sz. a. kiállított szegénységi bizonyítvány adatai alapján tényként még azt is, hogy a szóbanlevő baleset után még majdnem két évvel 40 pengő havi keresetet vallott be.

Az elfogadott tényállásból, valamint az imént előadottakból tehát azt állapítja meg, hogy felperes akkor, mikor B.... nevű gyermekét az alperes postakocsisa elütötte, nem volt teljesen vagyontalan, munka és keresetképtelen.

Az 1874: XVIII. tc. 2. §-a alapján kifejlődött bírói gyakorlat értelmében, ha az elhalt egyén valakinek eltartására a törvénynél vagy törvényes gyakorlatnál fogva köteles, ennek eltartási költségei, amennyiben azok a halálozás következtében tőle elvonatnának, a nagy üzem által fizetendők.

A gyermek pedig csak vagyontalan és keresetképtelen szülőket és csak annyiban köteles eltartani, amennyiben arra a saját tisztas megélhetésének a veszélyeztetése nélkül képes.

A fentebbiek szerint a felperes a szóbanlevő baleset bekövetkeztekor azonban nem volt sem vagyontalan, sem pedig munka és keresetképtelen,

az említett jogszabálynál fogva, tehát a néhai szüleinek a tartására kötelezve nem volt és ha elhalt fiú életében minden keresetét henyleg a szülőinek haza is adta, ez a törvényes kötelezettség nélkül önként teljesített szolgáltatás, törvényes tartás jellegével nem bír.

Ezek alapján az elsőbíróságnak azt a helyes jogi döntését, amely szerint a felperest járadék fizetésére irányuló keresetével jogalpi hiányában elutasította, megfelelő indokainál fogva is a kir. ítélőtábla helybenhagyta.

A felperes a fellebbezési eljárás során

tanukkal kívánta igazolni, hogy a baleset idején vagyontalan, munka és keresetkép-telen volt.

Ezekre a körülményekre újabb tanuknak a kihallgatását azonban a kir. ítélőtábla nem rendelte el.

Nem pedig azért, mert a felperesnek módjában állott a tanuk kihallgatását már korábban is kérni, de még az írásban benyújtott fellebbezésében sem hivatkozott ezekre a tanukra és így az 1930:XXXIV. tc. 29., illetve 32. §-a alapján tekintettel

arra, hogy a tárgyalás elhalasztása vált volna szükségessé, előterjesztést figyelembe venni nem lehetett.

De nem rendelte el azért sem, mert ha ezek igazolnák is a felperes által bizonyítani kívánt körülményeket, ez — a már meghallgatott, teljesen érdektelen tanuk vallomásai, a felperes személyes előadása, valamint a szegénységi bizonyítványban foglaltak alapján megállapított tényállást — megdönteni már amugy sem lenne alkalmas. (Folytatjuk.)

KÜLFÖLDI SZEMLE.

Revue étrangère.

Az a füzet, amelyben a berni Nemzetközi Postairoda közreadta az egyetemes postaegyesülethez tartozó postaigazgatások területén 1931. június hó 15-én az egyes postaküldeményfajokra nézve érvényben volt belföldi díjtételeket, igen érdekes összehasonlításokra ad alkalmat.

Megtudjuk, hogy a belföldi forgalomban csupán 5, és pedig a magyar, német, norvég, lengyel és svéd postaigazgatás területén van a levél legmagasabb súlya 500 grammra korlátozva; 3 és pedig a dán, görög és svájci posta 1 kg súlyhatárig, s egyedül a francia posta az, amely másfél kilóig fogad el a belföldi forgalomban zárt levelet továbbításra; 15 igazgatás területén (közte szerepelnek az osztrák, olasz, holland és a kisentente államok postái is) a belföldi levél súlyhatára 2 kg. A spanyol postánál 4, Mexikóban 10, az Amerikai Egyesült-Államokban 22.700, illetve 33.700 kg a belföldi levél súlyhatára; a többi államokban, így pl. Angliában és Japánban egyáltalában nincs korlátozva a levélként feladható postaküldemény súlyhatára.

Az is érdekes, hogy a közbeneső súlyfokokozatok száma, amelyekből a díjtáblázat felépül, úgyszólván országonként teljesen eltérő. Míg például nálunk 0 és 500 g között 4 súlyfokozatot (20, 40, 250 és 500 g-ost) különböztetünk meg, addig a német levéldíjszabás 0 és 500 g között csak 3 fokozatot ismer: a 0—20, 20—250 és 250—500 grammig terjedő fokozatokat; ennél is egyszerűbb és könnyebben áttekinthető a svájci levéldíjszabás, mely a belföldi viszonylatban csak két súlyfokozatot ismer: 0—250 grammig és a 250 grammtól 1 kg-ig terjedő levelek díjfokozatát. Franciaországban a levelek díjszabása 100 grammonként emelkedő díjtételekből épült fel. Az olasz posta 15, az orosz 20, a spanyol 25, a belga 50 grammonként emeli levéldíjszabását. Ezzel szemben az angol posta a

leveleket 2 unciánként, az amerikai pedig unciánként (1 uncia = 28.4 grammal) külön-külön díjazza.

Az egyes országokban érvényes levélpostai díjszabási tételeket azonos pénznemre (franc, centime-ra) átszámítva, azt találjuk, hogy a 20 grammos levelet az egyetemes postaegyesület összes igazgatásai között legolcsóbban (kb. 34 ctms-ért) a portugál, legdrágábbért (kb. 1.97 frcs-ért) a szovjet posta szállítja. A mi 20 grammos levelünk átszámított egyenértéke (88 ctms) — mint ahogy azt eddig is tudtuk — egyike a drágább díjszabásoknak. De már a 250 grammos levélnél a magyar posta díjszabása igen kedvező a többi államokéval összevetve; nevezetesen itt a magyar 250 grammos levél a sorrendben a 8. helyen áll 1.60 frcs egyenértékével. A legolcsóbb itt a svájci (99 ctms), legdrágább Columbia. A levelezőlapot legolcsóbban a bolgár posta szállítja (18 ctms), a legdrágább itt is a szovjet posta (1.31 frcs). A magyar posta távolsági levelezőlapja 44 ctms egyenértékkel valamivel olcsóbb a németnél (48 ctms), de drágább az osztráknál (36 ctms). Az ajánlás díja legolcsóbb Portugáliában (34 ctms) és legdrágább Szovjetországban (3.79 frcs); a magyar posta ajánlási díja átszámított értékben (2.22 frcs) egyike a legdrágábbaknak az egyetemes postaegyesület igazgatásai között. A levélpostai küldeményeket általában a bolgár posta szállítja legolcsóbban és így a bolgár postát lehet mondani az egyetemes postaegyesület legolcsóbb postájának. (Bulletin d'Informations 1932:4.) (k. j.)

Anglia. A londoni rendőrség London területének egyes forgalmasabb utcáin löfögetű járművek közlekedését többé nem akarja megengedni. E közlekedésrendőri intézkedés ellen valamennyi csomagszállítóvállalat, közte az angol posta is, felszó-

lalt és tiltakozott. Az angol posta t. i. London város területén a postaszállítást gazdaságossági okokból még mindig nagyobbbrészt lófogatú járművekkel bonyolítja le, és e rendszer mellett jövőben is ki akar tartani. (Bl. f. P. u. T. 1933 : 6.)

(k. j.)

A levélforgalom állandó csökkenése következtében az angol postánál is jelentékeny személyzetfelesleg állott elő. Ennek csökkentése érdekében még 1928. év folyamán felszólították a személyzetnek állandóan a távirónál szolgálatot teljesítő tagjait, hogy akinek egyéni körülményei azt lehetővé, avagy kívánatosá teszik, kivételesen már az 55-ik életévük betöltése után kérjék nyugdíjaztatásukat. (Angliában csak 60-ik életév betöltése után kérheti a postaalkalmazott külön indokolás nélkül nyugdíjaztatását.) Minthogy az angol postaigazgatás nem teljesítette a személyzet egyesületei által előterjesztett azt a kérelmet, hogy ily esetben az érdekeltéknél annyi szolgálati évet vegyenek a nyugdíj megállapításánál, mint amennyivel a 60-ik életév betöltésénél rendelkeztek volna, a személyzetnek esékély része élt az alkalommal, és nem kérték a kedvezményes nyugdíjazásukat. A táviró-szolgálat átszervezése és a forgalom további csökkenése révén az ott foglalkoztatott személyzetnek jelentékeny része újból feleslegessé vált. Ezért az angol posta vezetősége újabb felszólítást tett közzé, amelyben most már az 50-ik életévüket betöltött alkalmazottaknak is megengedi, hogy kivételes nyugdíjazásukat kérhessék. Ennek a felhívásnak sem lett nagyobb hatása, mert az alkalmazottak legnagyobb része a mai bizonytalan gazdasági viszonyok között nem meri önként kérni nyugdíjazását. Ezért most a kényszer-nyugdíjazás lehetőségeiről tárgyalnak, hogy a személyzetfeleslegtől valamiképp megszabadulhassanak. (P. N. 1933 : 76.)

(k. j.)

Németország. A birodalmi német posta és az államvasutak között az elmúlt év december havában — mint azt már hírül adtuk — a csomagforgalmat illetően barátságos megegyezés jött létre. E megegyezés szerint a két állami szállítóvállalat az egymás közötti csomag díjszabási versenyt a jövőre nézve kerülni, sőt kizárni óhajtja. Ezért abban állapodtak meg, hogy a jövőben 7 kg. súlyhatárig a posta, azon felül a német vasút darabáru díjszabása lesz az olcsóbb. A 7—8 kg.-os csomagok tarifája a német postánál és vasútnál azonos. A posta a 7 kg.-on aluli, a vasút pedig a 8 kg.-on felüli csomagok díjszabását a jövőben önállóan, a másik testvérintézet megkérdezése nélkül, tetszés szerint állapíthatja meg.

A német posta és vasút között létrejött ez a megállapodás egy új pénzküldeményfaj, a „Postgut“ rendszerítéséhez vezetett. Ezt a kifejezést értelemszerűen legjobban „városközi“ vagy még egyszerűbben „városi“ csomag elnevezéssel adhatjuk vissza a magyarban. A német posta ugyanis Postgut-nak nevezte el azokat a legfeljebb 7 kg. súlyhatárig terjedő postacsomagokat, melyeket ma már bármely német postahivatálnál fel lehet ugyan adni, de rendeltetési helyként egyelőre csak 25, az engedélyező rendeletben névvel felsorolt nagyobb városba szólhatnak.

Németországban ugyanis a csomagforgalmat illetően lassanként ugyanaz a helyzet alakult ki, mint nálunk. Élelmes magánvállalatok, kihasználva a postának és a vasutnak a darabáru forgalom megszerzésére irányuló versenyét, a birodalom minden nevezetesebb városában csomaggyűjtéssel és szállítással foglalkozó fiókokat létesítettek, amelyek azonban csak a városok közötti, tehát azt a csomagforgalmat igyekeztek a vasút támogatásával nyújtott olcsó díjszabásukkal a postától elhódítani, amelynek megtartása — éppen tömegénél fogva — a postára nézve is kívánatos lett volna. Viszont a magánverseny okozta forgalomcsökkenés azért érintette a német postát is oly fájdalmasan, mert a vasúttól távolabb eső, tehát nagyobb önköltséget jelentő helyek áru és csomagforgalmának lebonyolítását továbbra is a német posta volt kénytelen vállalni s így ráfizetése a csomag szállítási üzletágra állandóan emelkedett.

A megegyezés a válsággal küzdő német iparnak és kereskedelemnek kitünő szolgálatot tett, mert a Postgut alapjában véve legalább a 25 városra nézve olcsóbb díjszabású, tehát tömeges csomagforgalom kialakulását teszi lehetővé még a mai nehéz viszonyok között is. E tekintetben a német posta az 1933. január 15-től kísérletképen bevezetett városi csomagok forgalmát állandóan figyelemmel kísérte és a forgalombahelyezés után egy hónappal, tehát február hó 15-től kezdve a városi csomagok díjszabását már le is szállította.

Most — e díjleszállítás után a helyzet a következő: 1—5 kg.-ig a városi csomag díja egységes s csak az 5—6 és a 6—7 kg.-os súlyhatároknál, tehát csak 3 fokozatban emelkedik a súlydíj az öt távolsági zónában. Az 5 kg.-os városi csomag díja az 1. távolsági forgalomban 30, a 2-ban 40 és a 5-ben 60 Pfennig, tehát pontosan megegyezik a hasonló súlyú rendes postacsomag díjával. A 3-ik és 4-ik távolsági fokozatban azonban már az 5 kg.-os első

súlyhatárnál 20, illetve 10 Pfennig az el-
térés a városi csomagok javára.

A második súlyfokozatnál (5—6 kg.) a városi csomagok előnyösebb díjszabása már jobban érvényesül, mert a 2. távolsági fokozatban 5, a 3-ban és 4-ben 30, az 5-ben 20 Pfenniggel olcsóbban szállítja a német posta a városi, mint a rendes postacsomagot. A harmadik súlyfokozatban (6—7 kg.) a 2. távolsági zónánál 10, a 3-nál 40, a 4-nél 50 és az 5-nél 40 Pfenniggel olcsóbb a városi csomag a rendes postacsomagnál.

A városi csomag díjszabását különösen e küldeményfaj részére engedélyezett mellékkedvezmények teszik előnyössé. Így többek között:

1. a városi csomagok díjában már a kézbesítési díj is benne foglaltatik; (ez csomagonként 15 Pfennig megtakarítást jelent a címzettre);

2. a városi csomagokat is lehet portósan feladni, de ez esetben nem kell a rendes csomagoknál kötelező 10 Pfennig pótdíjat felszámítani, ami csomagonkénti újabb 10 filléres megtakarítást jelent; végül

3. egyetlen szállítólevéllel 10 azonos c. és rendeltetésű városi csomagot lehet feladni, ami folytatódólag megtakarítást jelent a feladóra nézve.

Egyébként a városi csomagot expressz-ként nem lehet feladni, de utánvétellel meg lehet terhelni; értéknylvántás és térítvény nem köthető ki; továbbá a városi csomagok kártérítés szempontjából a rendes csomagokkal esnek azonos elbírálás alá.

Eredetileg városi csomagokat csak városokban lehetett tetszőleges számban feladni az előre kijelölt 25 rendeltetési helyre. Abból a célból, hogy előnyei mennél szélesebb körre kiterjeszthetők legyenek, február hó 1-től kezdve bárhova elfogad a német posta városi csomagot, ha egyszerre azonos rendeltetési helyre, noha nem azonos egyén címére, legalább 5-nél több ilyen csomagot adnak fel. Fontos, hogy a rendeltetési hely azonos legyen. Hasonlóképpen korlátozás nélkül el lehet fogadni bármely hivatalnál városi csomagot a helyi forgalomban történő kézbesítésre.

A városi csomagot, mint új küldeményfajt a német posta tömegküldeményként rendszeresítette, hasonlóképpen a magyar postánál mult év folyamán rendszeresített ú. n. helyi csomagokhoz. Bevezetése egyelőre csak kísérletképpen történt. A kerületi főigazgatóságok 1933. július 10-ig kötelesek a postaminisztériumnak jelentést tenni az új küldeményfajjal kapcsolatos észleleteikről. (k. j.)

Svájc. A svájci posta és táviró csupán vezetésében egységes. A végrehajtószolgálat még ma is egymástól elkülönítve, külön-külön személyzettel teljesíti hivatali kötelességeit. Annál érdekesebb az a rendelkezés, mely 1923. szeptemberétől kezdve Svájc 13 legjelentősebb városában megengedte, hogy a táviratkihordók rendszeresen, előre megállapított díjazás mellett vállalják a megbízók feladni szánt postaküldemények feladásának közvetítését.

E sajátos szolgálat szerint Genf, Lausanne, Montreux, Bern, Biel, Neunberg, La Chaux-de Fonds, Basel, Luzern, Zürich, Winterthur, St. Gallen és Lugano városokban szolgálatot teljesítő sürgönykihordók magánfelek megbízásából kötelesek elvállalni egyes postaküldemények feladását, azok mozgópostára adását, esetleg a helybeszólók nyombani kézbesítését.

A táviratkézbesítők e szolgálatukat 7—21 órák közötti időkből látják el és megbízásokat csak 3 km.-es körzeten belül lakóktól fogadhatnak el. Vállalják az összes közönséges és ajánlott levélpostai küldemények, továbbá csomagok feladását, utánvétellel, vagy anélkül. Egy-egy küldemény súlya 5 kg.-ot, a feladásra vállalt s egyszerre elszállítandó postaküldemények összsúlya 10 kg.-ot meg nem haladhat. A küldemények alakja és természete olyan lehet, mely a kerékpáron, esetleg a villamoson való beszállítást lehetővé teszi. Külföldi csomagok, érték küldemények, postautalványok feladásának közvetítését a küldöncök nem vállalhatják. A feladók a táviratkézbesítőknek feladásra átadott postaküldeményeiket az általános postai szabályoknak megfelelően kötelesek felszerelni. A helybe szülő és a küldönc által nyomban kézbesítendő küldemények előírászerű lezárása nem kötelező, de ezeknek a küldeményeknek is le kell zárva lenniük legalább olyan mértékben, hogy kerékpáron vagy villamoson szállíthatók legyenek.

E különös küldönc-szolgálatért a svájci posta meglehetősen magas díjakat számít. Nevezetesen minden a küldöncre bízott küldeményért meg kell fizetni a küldeményfajonként érte járó rendes postadíjakat;

ezenkívül a belső kézbesítőkörzeten belül teljesített minden egyes küldönc útért (a megbízóhoz és vissza a hivatalhoz) a feladásra átvett küldemények darabszámára való tekintet nélkül levélpostai küldemények feladásának közvetítésénél megbízóként 60. csomagok feladásáért 80 centimes-ot. A külkézbesítő körzeten kívánt hasonló útért ezenkívül még a táv-

iratok kézbesítői részére megállapított kilométerpénz is jár;

ha nemcsak el kell hozni a küldeményt a megbizótól, hanem azt a helyben megadott címre nyomban kézbesíteni is kell, az eddig ismertetett díjakon felül a megbizónak még az express kézbesítési díjat is meg kell fizetnie; végül

ha több személynek más és más helyen kell küldeményeket kézbesíteni, ez esetben az express kézbesítési díjat utanként külön-külön kell a megbízó terhére felszámítani.

Az összes díjakat a megbízás átvételkor a táviratkézbesítő készpénzben veszi át a megbizótól a postadíjak kivételével, melyeket a feladók ez esetben is személyesen ragaszthatnak fel levélbélyeg alakjában az egyes postaküldeményekre. Ha a táviratkézbesítő a feladásra szánt postaküldemények díját a megbízás átvételkor nem tudta volna kiszámítani, az esetleg hiányzó díjakért a feladó felel.

A küldőcőt távbeszélőn, írásban vagy szóbeli úton lehet megrendelni a táviratkézbesítő osztálynál. Megbízásokat a felvívőablakok, sőt a táviratkézbesítők közvetlenül is átvesznek. Írásbeli és távbeszélő megrendelések díjkötelesek és előre meghatározott időpontra is szólhatnak. Könyvelt küldemények feladóvévényeit a

posta alkalmoszerűen kézbesíti a megbizóknak.

(Schw. Amtsblatt 1933. 2.) (k. j.)

A világ távbeszélő állomásainak megoszlása. A „The Telegraph und Telephone Journal” közlése szerint az egyes világrészekben a távbeszélő állomások száma 1931. év végén a következő képet mutatta:

Európa 10,926.000; Ázsia 1,433.000; Afrika 244.500; Északamerika 21,281.000; Dél-Amerika 633.000; Ausztrália 676.500. Ezek szerint az egész földön 1931. év végén összesen 35,194.000 távbeszélő állomás volt. (T. T. J. 1933. 215.)

A távbeszélő fejlődése Japánban. A legújabb japán távbeszélő statisztika adatai szerint Japánban a távbeszélő állomások száma 1931-ben 991.407-ről 1,016.564-re emelkedett. Ebben a számban a fontosabb városok a következő állomásszámokkal szerepelnek: Tokio 155.219, Osaka 104.902, Kyoto 36.729, Kobe 29.849, Nagoya 29.238, Yokohama 17.091 állomással. (T. T. J. 1933. 215.)

Angliában a távbeszélő még 1932-ben is fejlődött. Az egyesült brit királyságban a távbeszélő állomások száma 1932. december havában 6.410-el szaporodott s ezzel elérte a 2,119.275-ötöt. A szaporodás Anglia egyes részeiben az 1931. decemberi állapothoz viszonyítva a következő volt:

	Állomások száma:		Szaporulat:	
	1931. végén	1932. végén	állomás	százalék
London	735.433	791.584	21.557	2.9
Anglia és Wales London nélkül	1,113.762	1,116.785	37.617	3.4
Skócia	178.454	183.352	4.898	2.7
Észak Írország	26.049	27.554	1.505	5.8
Egyesült Királyság	2,053.698	2,119.275	65.577	3.2

A fenti számok elbírálásánál figyelembe kell venni azt a körülményt, hogy 1932 folyamán a londoni távbeszélő hálózat kiterjedésével kapcsolatban 34.594 vidéki állomást londoni állomássá minősítettek át.

Szovjetoroszország a rádióhírmondó nagyarányú fejlesztését kívánja rövidesen megvalósítani. Így Moszkva közelében rövidesen egy 500 kilowattos rádióhírmondó adóállomás fogja üzemét megkezdeni. Egy 20 kilowattos adót Rostov—Don-ban, egy 4 kilowattosat pedig Lievsk-ben fognak üzembehelyezni. A Reuter ügynökség információi szerint Szovjetoroszországnak ezidőszent 59 broadcasting adóállomása van, mely számot a közeljövőben még erősen szaporítani kívánják. Több új adót óhajtanak még építeni, így egy 100 kilowattosat Minks-ben, a lengyel határ közelében s egy ugyanilyen erős állomást

Kiew-ben is, Ukrajna központjában. (T. T. J. 1933. 215.)

Új angol-francia távbeszélőkábel építése. Az általános gazdasági válság ellenére a tengeralatti kábelhálózat évről évre állandóan fejlődik. Így 1933. évre új angol-francia távbeszélőkábel fektetését határozták el az érdekelt államok, melynek műszaki megalkotásánál a modern kábeltechnika legújabb eszméi és vívmányai fognak testet ölteni.

Ami a kábel fektetésének gazdasági oldalát illeti, főleg két szempontra kell majd figyelemmel lenni. Az első szempont a kábelépítés aránylagosan magas költségeire való tekintettel a lehető legrövidebb útvonalon való fektetést tenné ajánlattossá. Am a csatorna áthidalásánál a Dover—Calais közti legrövidebb vonal nem mondható egyúttal a legelőnyösebbnek is. A tenger összeszűkülése következtében

ugyanis itt a legerősebbek a tengeráramok, melyek a kábelekre különösen a partok közelében nem előnyösek. Ezen a szakaszon azonkívül a tengerfenéken már egész sereg táviró és távbeszélő kábel fekszik, melyek gyakran keresztelik egymást, ami a fenntartás szempontjából igen nehéz helyzetet teremt. A tengerfenék azonkívül itt igen mély is, a francia partok felé pedig erősen sziklás. A tengeralatti sziklák valóságos kis hegycsúcsokat alkotnak s az ezekre fektetett kábelek több helyen nem fekszenek a tenger fenekére, hanem egyik sziklacsúsról a másikra haladva a vízben szabadon lógnak s így ki vannak szolgáltatva az erős tengeráramok romboló hatásának. Ezen az útszakaszon a hajóforgalom is nagyon élénk, ami főleg a téli évszakban, mikor gyakoriak a viharok, nem előnyös a kábelekre. (Kényszer horgonyzások, elsüllyedt hajóroncsok). Az ilyen téli kábelszakadásoknak a kijavítása aztán a viharos csatornában felette nehéz.

Mindezeknek a szempontoknak a figyelembe vételével a kábel súlyát tengeri mértföldenként 31 tonnában állapították meg.

A kábelt S. Margarete's Bay (Dover mellett) és Calais közt fektetik. Hossza 24 tengeri mértföld lesz. Befogadóképessége 19 érnégys. Az erek átmérője 0.0635—0.0645 hüvelyk lesz. A kábelköpeny ólomantimon és cadmium ötvözetből készül, ezen egy kaucsuk burkolaton kívül erős vaspáncél fogja védeni a kábelt. A teljesen kész kábel legnagyobb átmérője 3 hüvelyk. (J. T. 132. 2.).

Rádióállomások az iraki petróleumforrások szolgáltatában. Irak (Mezopotámia) gazdag petróleumforrásainak kiaknázására nagyszabású munkálatok vannak folyamatban, melyek közvetlen csőhálózatot fognak teremteni a mezopotámiai olajkutak és Siria (Tripoli és Haifa) kikötő városai közt. Ez a hálózat, ha elkészült, meg fogja könnyíteni az értékes olaj szállítását, mert a földközi tengeri kikötőkben horgonyzó tankhajókba közvetlenül lehet majd beleszivattyuzni a csöveken érkező petróleumot, ami a petróleumüzemet felette gazdaságossá és versenyképessé fogja tenni. A nagy gazdasági terv megvalósításának és gyümölcsöztetésének szolgáltatába az érdekelttség a rádiót is befogta s egyrészt a forrásvidék, másrészt a földközi tengeri említett kikötő városok közt Szirián és Palesztinán, valamint Irakon át a rádióállomások valóságos sorozatát fogják megépíteni, melyek úgy a táviró, mint a távbeszélő forgalom lebonyolítására fognak szolgálni s az üzem céljait lesznek hivatva mentől jobban előmozdítani. A

nagy távolságot s legnagyobb részt sivatagi vidékeket áthaladó rádióösszeköttetéseket Marconi-rendszerű állomásokkal szolgálják ki. (J. T. 1933. 2.)

Kádiótávbeszélő a szénbányák szolgáltatában. Nagybritanniában ezidőszent oly rádiótávbeszélő összeköttetés létesítését tanulmányozzák, mely Yorkshire két nagy szénbányájának egész földalatti hálózatát ellátná. A Wakefield-szénmedence két nagy bányájáról, Manor Haigh-ról és Roundwood-ról van szó, melyeknek szolgáltatát az emberi élet védelme szempontjából a földalatti rádió sokkal biztonságosabbá tenné, mert veszély esetén az egész bányauzem összes tarnáiban dolgozó munkásságot vezetékek nélkül lehetne értesíteni. E célból a főtárna bejáratánál adó- és vevő állomást kívánnak létesíteni, amely összeköttetésben volna a bánya valamennyi földalatti tárnaának vevő- és adóállomásaival. A főállomás antennáját 35 láb magasra tervezik, mely 250 watt energiával dolgozna. (J. T. 1933. 2.)

A távbeszélő szolgálat vértanuja. A Telegraphen-Praxis szaklap f. évi 3. száma a Kuba szigetén Santa Cruz-ban a közelmultban lejátszódott ciklon és szökőár katasztrófa egyik hősnőjéről, Torres Acosta távbeszélő kezelőnőről emlékezik meg, aki a kötelességteljesítésnek még élete feláldozása árán is megfelelt. Torres Acosta, mikor a ciklon és szökőár közeledésének első hírei befutottak, nem mozdult el a kapcsoló szekrény mellől, hanem saját kezdeményezéséből sorra hívta fel az előfizetőket s figyelmeztette őket a közeledő veszedelemre. Százak és százak tudták így magukat még idején biztonságba helyezni. Közben Torres Acosta vőlegényét is a távbeszélő hivatalba rendelte be magához s most már ketten adták le az előfizetőknek a figyelmeztető hívásokat. Ezt a munkát a két hősiességű fiatal lélek mindaddig folytatta, míg a szökőár mindent el nem söpört s őket is meg nem ölte. A veszedelem elmúltával a feltárási munkák alkalmával mindkettőjüket a távbeszélő kapcsoló szekrény mellett fekve, holtan találták meg. (T. P. 1933. 3.)

A román távbeszélő társaság üzletszerző tevékenysége. A román távbeszélőtársaság, mely Romániában a távbeszélőüzemet el látja, 1932. év folyamán megállapította, hogy a távbeszélő állomásokat az ország egész területén aggasztó mértékben kezdik felmondani. Kétségtelennek látszott, hogy sürgősen tenni kell valamit. Erre az időre esett Proctornak, a Standard érdekelttség egyik vezető egyéniségének bukaresti látogatása, aki közölte, hogy Spanyolországban a személyzet üzletszerző tevékenysége milyen fényes eredményre vezetett a táv-

beszélő állomások számának szaporítása terén. Erre a román társaság is elhatározta, hogy alkalmazottjait sorompóba állítja.

A társaság ezért bukaresti üzletszerző alkalmazottait 14 csoportba osztotta. Minden csoportnak kiosztották a maga működési terét s minden csoportban a legjobb eredményt felmutatók számára díjakat állapítottak meg s azonkívül külön díjakat a legjobb csoportok üzletszerzői számára. Azonkívül minden egyes üzletág számára külön irányító szakbizottságot is alakítottak. A propaganda első hetében 57 új állomást sikerült szerezni. Kétheti működés után két csoportban már elérték az eredeti állomás létszámot, öt nappal később az egyik csoport már ezen túl is haladt. Egy havi propagandatevékenység után a 14 csoport közül nyolc csoport elérte a régi állomásszámot s valamennyi csoport együttes működési eredménye pedig átlagban az elveszett állomásszám 85 százalékáig tudta magát feltornászni, ami Bukarestben 379 állomást jelentett.

A végső eredmény Bukarestben 564 új főállomás, 322 mellékállomás és 797 segédkészülék és különhallgató felszereléssel végződött.

Hasonló üzletszerző tevékenységet szervezett meg a társaság a vidéki városokban is. Ezekben természetesen nem kellett az alkalmazottakat csoportokba osztani, mert minden városban egy csoport is eltudta látni a szükséges munkát. A vidéki propaganda az első öt nap alatt 106, végső eredményként pedig 933 állomást, 237 mellékállomást és 334 segédkészüléket eredményezett. A vidéki tevékenység közt a legtöbbet a ploestiek tudták felmutatni, kik 53 új állomást szereztek társaságuknak, ami annál meglepőbb volt, mert Ploestiben az elmúlt évben tértek át az automatikus üzemre, mely egyúttal az előfizetési díjak felemelését is maga után vonta.

Az egész román üzletszerző tevékenység összesen 2.116 új állomást és 1.140 segédkészüléket eredményezett, mely évente a társaságnak 12.083.305 lei bevételi többletet jelent. Az üzletszerző propaganda költsége díjakban, bizottsági költségekben, információs kiadásokban állomásonként 226 leit tett ki, ami a társaság által elért évi többletbevétel 4 százalékának felel meg, ami ugyancsak nem mondható soknak. Megjegyzendő végül, hogy az elért eredmény legnagyobb részben annak a személyzetnek az érdeme, mely a román távbeszélő üzemnek társasági kezelésbe vétele előtt mint állami alkalmazott látta el szolgálatát. (I. S. N. 1933. 6.)

A Transradio társaság felszámolásának eredménye. A német „Transradio Aktien-gesellschaft für drahtlosen Überseeverkehr“

üzemét tudvalevőleg átvette a német postaigazgatás. A társaság most felszámolás alatt áll, s a felszámolási munkák eredményeként megállapított nyert, hogy a társaság a befizetett részvénytőkék 110 százalékát fogja a részvényeseknek visszafizetni, ami a mai nehéz gazdasági viszonyok mellett felette kedvező eredménynek mondható. A részvényesek közt a legtekintélyesebb tőkékkel a Siemens, a Telefunken és a Deutsch Atlantische Telegraphengesellschaft szerepelnek. (T. P. 1933. 3.)

Rádióhírdomó műsorcsere Japán és Nagybritannia közt. A „The Telegraph and Telephone Journal“ közlése szerint a japán Broadcast Corporation a British Broadcast Corporation-nal kölcsönös rádióhírdomó műsorcsereben állapodott meg. E célból Osaka-ban a rádióállomást új adóberendezéssel egészítették ki, mely az eddigi Marconi adóval párhuzamosan fog működni az átviteleknél. (T. T. J. 1933. 216.)

Brit-India és Japán közt a közvetlen rádióelektromos szolgálat a f. év január hó 11-én megnyitott. A két legjelentősebb keleti ország közti közvetlen drótnélküli forgalmat a Japanese Wireless Telegraph Co. és az Indian Radio Co. látják el. (T. T. J. 1933. 216.)

Az Egyesült Államokban már visszaesés mutatkozik a távbeszélőnél. A „Telephony“ amerikai szaklapban olvassuk, hogy az Egyesült Államok „A“ klasszisú távbeszélő társaságai, melyek mindegyikének évi bevétele meghaladja a 250.000 dollárt, 1932. év 11 hónapjában 949.526.078 dollár bevételt tudtak felmutatni, mely az 1931. év hasonló időszakához viszonyítva 10,7%-os bevétel-csökkenést jelent. A kiadások ugyanebben az időszakban a vállalatoknál 646.400.491 dollárra rugtak, ami az előző év 11 hónapjának kiadásaihoz viszonyítva 9,4%-os csökkenést jelent. E vállalatok 1932. év november hó végén 15.261.248 távbeszélő állomást tartottak üzemben, vagyis 1.744.525 állomással kevesebbet, mint 1931. november végén. A csökkenés így az állomásoknál is 10,3%-nak felel meg. (T. 1933. febr. 18.)

Milyen legyen 1933-ban a távbeszélő kezelő. Margaret Celeste Gracehez az Egyesült Államok kipróbált távbeszélő forgalmi főnöknőjéhez a „Telephony“ szaklap kérdést intézett aziránt, hogy milyen tulajdonságokat kell az 1933-as esztendő távbeszélő kezelőinek felmutatniok. Miss Grace, aki a távbeszélőnek régi, kipróbált munkása, így felelt: A multban a távbeszélő struktúrája következtében a távbeszélő kezelő többé kevésbé magoló volt, ám napjainkban, a szabályzatok, a konferenciák és az egyéni szolgálat

korában a magolóból a távbeszélő építőmesterévé fejlődött a kezelő. A kiképzők gondos előkészítő munkájának és a növendék engedelmes szöfogadásának az eredménye, hogy a kezdőből jól begyakorolt és kiváló kezelő lesz. Nem mindenki-ből lesz ugyanis jó kezelő. Bizonyos veszesületett alaptulajdonságokkal kell az illetőnek birnia, gyors gondolkodásnak és elhatározásnak kell lennie, a fejnek és a kéznek egyidejűleg kell működnie. Kellemes egyéniség is kell, hogy legyen az illető, aki maga a megtestesült türelem; a tiszta, lágy, simulékony arany.

A kezelésben való ügyesség nemcsak azt jelenti, hogy az egyéni lépéseket könnyen, gyorsan és pontosan végre kell hajtani, hanem azt is, hogy a munkát úgy végezze, hogy abban fennakadás, megszakítás ne legyen.

Semmi sem oly bosszantó az előfizetőre, mint ha éreztetik vele, hogy benne tolakodót látnak. Hogy a kezelő siet s azt szeretné, ha ő is sietne, s minél előbb lerázhathatna magáról. Tiszta beszéd, alkalmas hangszűre s olyan modor, mely a kezelő személyes érdeklődését és udvariasságát is mutatja, alapfeltételei a jó távbeszélő kezelésnek s a legalkalmasabbak a hibák, tévedések, az ismétlések és a késlekedések megelőzésére. (T. 1933. febr. 25.)

Dr. Havas Ferenc.

Drótnélküli távbeszélő Manilla és Berlin között. Március 1-én nyílt meg a drótnélküli távbeszélőforgalom Manilla és Berlin között. Egyrészlről Roosevelt, a Fülöp-szigetek fő kormányzója, Quezon Manuel szenátusi elnök és Schulze német konzul, másrészlről Göring birodalmi miniszter, a külügyminisztérium képviselőjében pedig Meyer minisztériumi igazgató folytattak beszélgetést. (Berliner Tageblatt).

A pápa felavatta a Vatikán új rövidhullámú rádióállomását. A pápa a közelmúltban avatta fel a Vatikán újabb rövidhullámú adóállomását, amelyet Marconi szenátor állított fel. Az új rádióállomásnak rendeltetése, hogy a Vatikán várost összekösse a Rómától délre, Castel-Gandolfóban lévő apostoli palotával. A felavatási szertartás előtt Zampini, az apostoli paloták sekrestyése, áldotta meg az új rádióállomás gépeit. A pápa beszédet mondott a rádióba. Mindenekelőtt Marconi szenátorhoz fordult és kiemelte, hogy milyen köszönettel tartozik az emberiség a tudomány e kiváló képviselőjének. A pápa kijelentette, rendkívül örömmel tölti el, hogy az új vatikáni állomás a további kutatások központjává lehet és ezzel a tudomány hasznosító alkalmazásának kiinduló pontja. Megemlékezett egyszermind arról, hogy az új állomást nevezetes, tör-

ténelmi fontosságú emléknapon avatják fel s ez az emléknep nemcsak Olaszországot, hanem az egész katolikus világot érdekli: a szentév előkészítésének napjáról van szó, olyan időpontban, amikor a világnak a lelki jótéteményekre oly nagy szüksége van. (Neue Freie Presse).

Japánban tilos külföldi rádióállomást hallgatni. A japán kormány szigorú rendeletet tett közzé, mely megtiltja a japán rádióhallgatóságnak a külföldi állomások vételét. Ez a rendelkezés elsősorban a nankingi rádióállomás ellen irányul, amely tudvalevőleg szovjet-propagandát fejt ki. Ugyancsak megtiltja a japán kormány a rövidhullámú adó- és vevőkészülékek használatát. (Reichspost).

Az orosz rádió repülőriporterei. A moszkvai rádió hat repülőgépet foglalkoztat, amelyeknek az a hivatásuk, hogy az adóállomás riportereit gyorsan szállítsák egyik helyről a másikra. Három gép rövidhullámú adóval is fel van szerelve, tehát repülés közben is lehet róla riportot közvetíteni. Két gépet pedig grammofonközvetítésre szereltek fel. (Vossiche Zeitung).

Zsebrádiójuk van a brüsszeli rendőröknek. A brüsszeli rendőrök zsebében január elseje óta rádiókészülék van. Az apró vevőkészülékek mindössze 800 gramm súlyúak. A központ 25 kilométeres körzetben képes értesíteni a rendőröket minden eseményről, utasításról. (Deutsche Welle).

Katonai nagydíj Sanghaiban. Kína vezető pártja elhatározta, hogy Sanghaiban óriásadót épített, amely főképen katonai célokra fog szolgálni. (Soldat).

A finn rádióhálózat kiépítése. A finn rádiótársaság rádióhálózatának teljes kiépítését tervezi. Szó van arról, hogy a viipuri adóállomás energiateljesítményét 40 Kw-ra, az oului adóállomás antennateljesítményét 10 Kw-ra emelik. (Vossiche Zeitung).

Egyharmadára csökkent a francia rádiókészülék export. Franciaországnak hatalmas rádióipara van, amely 1931-ben 24,000,000 frank áru készüléket és alkatrészt exportált külföldre. Előző évben még nagyobb volt a kivitel (33 millió frankot vettek be). Az 1932-es esztendő katasztrófális volt a francia rádióiparra: az első kilenc hónapban mindössze 10 millió frank értékű anyagot sikerült csak külföldre szállítaniok. (Deutsche Welle).

Óriási világitótorony Bisambergben. Az új osztrák nagydíj bisambergi telepén hatalmas világitótoronyt létesítenek. Három, körbenforgó fényszóró fogja bevilágítani a környező hegyeket és a Duna völgyét. Mindegyik 3-5 millió gyertyafényerejű lesz és 30 km. távolságra világit. (Neue Freie Presse).

Tíz éve működik már a rádió Dániában. Nemrég ünnepelte tízéves fennállását a dán rádió. Az elmúlt tíz év alatt igen nagy népszerűsége tett szert. Száz lakos közül tizenöt, tehát a 3 és félmilliónyi lakosságból körülbelül félmillió a rádióelőfizető. A dán rádió műsorában legnagyobb részt könnyű zene szerepel. (Radio Magazin).

A cseh rádió csökkentette a német elő-

adásokat. A cseh Radiojournal közleménye szerint a Prága, Brünn, Mährisch-Ostrau és pozsonyi német adásokat felére csökkentik. A cseh rádió igazgatóságának ezt az elhatározását nagy megütközéssel fogadta a német sajtó annyival is inkább, mert a cseh állomások német adásai eddig a legsikerültebbek és a külföldön a legjobban hallgatott műsorszámok közé tartoztak. Huber Oszkár.

HIREK.

Nouvelles.

A nemzetközi rádióhírmondó egyesület brüsszeli hullámelosztó értekezlete. A nemzetközi rádióhírmondó egyesület a f. év februárjában értekezletet tartott, melyen a f. év júniusában Luzernben öszszülő európai rádió hullámelosztó értekezlet számára kidolgozta a rádióhírmondó számára szükséges hullámok szétosztási tervezetét. E munkálat elvégzésére az 1932. évi madridi nemzetközi rádiótávíró értekezlet adott felhatalmazást. A hullámelosztási tervezetet a nemzetközi rádióhírmondó egyesület az egyes államok által tett fenntartásokkal együtt elküldi a svájci kormányának, mely az tanulmányozás végett viszont az összes európai távíróigazgatásoknak fogja megküldeni, hogy az abban foglaltakhoz képest állásfoglalásukat még a luzerni értekezlet előtt megalkothassák.

A brüsszeli értekezlet több napon át tartott s azon 26 állam rádióhírmondó társasága, valamint 25 európai állam távíróigazgatása képviseltette magát. A magyar postaigazgatást az értekezleten Erdöss Gyula postafőmérnök, a Magyar Telefonhírmondó és Rádió részvénytársaságot pedig Wünsch Frigyes kormányfőtanácsos képviselte.

"The Telegraph and Telephone Journal" közlése szerint Egyiptom és India közt rövidesen megnyílik a rádiótávbeszélő forgalom.

A német rádióhírmondó kormánybiztosának lemondása. Dr. Bredow államtitkár, a német rádióhírmondó kormánybiztosa, a birodalmi postaminiszternél benyújtotta állásáról való lemondását, melyet a miniszter elfogadott. A német kormány ebből az alkalomból dr. Bredownak a német rádióhírmondó érdekében kifejtett értékes működéséért köszönetét nyilvánította. A kormánybiztosi teendők intézését ideiglenes jelleggel ezután dr. Kruckow ál-

lamtitkár, a Reichspostministerium eddigi osztályvezetője vette át. (J. T. 1933. 2.)

Vatikánváros és az Egyesült Államok közt közvetlen rádiótávíróösszeköttetést helyeztek az elmúlt január hó 24-én üzembe. Az összeköttetést a Mackay rádió és távíróársaság nyitotta meg. (J. T. 1933. 2.)

Ausztria és Vatikán város közt ugyancsak új, közvetlen rádiótávíró összeköttetés nyílt meg, melyet osztrák részről a „Radio Austria” társaság tart üzemben. (J. T. 1933. 2.)

A norvég rádióhírmondó államosítása. A norvég parlament a f. év január hó 20-án elhatározta, hogy a rádióhírmondót államosítani fogja. (D. V. 1933. 10.)

KÖNYVSZEMLE.

A hold fényének, mint természetes fényforrásnak, távírásra való felhasználása, Győr várának a töröktől való visszavételekor, 1598-ban.

A heliotrop legelső ötlete a XVI. századvégéről. Irta: Dr. Lósy-Schmidt Ede, különlenyomat a Geodéziai Közöny IX. évfolyam, 1933. évi 1—3. számából, Budapest 1933.

A szerző a történeti előzmények ismertetése után a holdfénynek távjelzésre való felhasználását ismerteti. Állítólag a hold fényének tükrökkel való vetítése útján adott jelekkel adták hírül 1598-ban Győr várának a törököktől való visszafoglalását a Prágában tartózkodó királynak. Rudolfnak, még mielőtt a Prágába küldött futár Schwarzenberg gróf főhadvezér jelentését oda megvihette volna. Khevenhiller Ferenc Kristóf gróf Annales Ferdinande című művének 5. kötetében van e nagyfontosságú eseményről s annak Prágába való megtávíratásáról szó.

Győr várának felszabadítása 1598. március 28-ról 29-re hajló éjjelen történt meg. A győzelem híre nagy örömet keltett mindenfelé. Az egész keresztény világ ünnepelte Győr visszavételét. Schwarzenberg fővezér gondoskodott arról, hogy az örömhírt külön futár Prágába is megvigye Rudolf királynak. Khevenhiller szerint Buecham Hannss Cristoph volt a futár neve. Azonos minden valószínűség szerint azzal a Böheim nevű hadititkárral, ki Ortelius szerint a következő 1599. október havában Budára ment a vezérbasához követségbe. Böheim legkorábban 1598. március 29-én a délelőtti órákban a hadműveletek befejezése után, indulhatott el Győrből és április 3-án érkezhetett meg Prágába. A futár tehát 5—6 napig lehetett úton.

Khevenhiller szerint Buecham, helyesebben talán Böheim hadititkárnak Prágába való megérkezésekor a király Győr visszavételéről már értesült. Mert amikor a futár a király előtt kihallgatáson jelent meg, az épen a vár visszavételének körülményeiről, s mindazokról az eseményekről akart szóbeli jelentést tenni, ami Schwarzenberg írásbeli jelentésében nem volt benn, a király félbeszakította és megparancsolá, hogy jelentését ne folytassa tovább, hanem arra figyeljen, amit most hallani fog. Ekkor a futár nagy csodálkozására a király környezetének egyik tagja előadta, hogy nemcsak az örvendetes eseményről volt biztos értesülésük, hanem azt is tudják, hogy melyik kapun át foglalták vissza a keresztény csapatok a várat. Közölték a futárral az ismert adatokat, hogy tudniillik a fehérvári kapun keresztül március 29-én reggel vették vissza Győr várát Schwarzenberg és Pálffy csapatai a törököktől.

A futárt a hallottak természetesen igen meglepték. Csodálkozott a felett és nem tudta magyarázatát adni annak, hogy miképen kaphatott a király és környezete a vár visszavételéről előbb értesülést, mint ő azt Prágába megvihette volna. Hiszen Schwarzenberg hivatalos jelentésével egyedül ő indult el Győrből és igyekezett váltott lovakkal Prágába, hogy azt a királynak sürgősen átadhassa. Látva azután a király, hogy a futár nem tud ámulatából magához térni, megmagyarázta neki, hogy az eseményről olyan művészet segítségével értesültek előbb, amelyre őket egy angol tanította meg. Egy készüléket használtak, amelyel holdfény mellett sok mérföldnyi távolságról lehet egymásnak jeleket adni. A készülék egy különleges módon előkészített tükörből és mágnesköből áll. A királynak és Schwarzenberg fővezérnek is volt ilyen készüléke s ezzel köz-

vetítette Schwarzenberg a vár megvételeinek híret Prágába, s azt is, melyik kapunál, mely időpontban foglalták vissza a várat. Khevenhiller végül azzal fejezte be a holdfénynek távjelzésre való felhasználásáról szóló közlését, hogy a királynak ezzel a magyarázatával sikerült a futárt megnyugtanni és annak minden kételkedését eloszlatni.

A holdfényvel való táviratozásról azonban csak egyedül Khevenhillerrel van szó. A többi egykorú írónak történeti munkáiban már hiába keressük ezt az érdekes eseményt.

Az újabb írók közül magyar részről egyedül Dr. Mohl győri apátkanonok szentel 1913-ban megjelent munkájában némi figyelmet Khevenhiller e közlésének, bár a hold fényének felhasználásával való tükörtáviratozást érthetetlen, titokzatos és homályos dolognak mondja. Hogy a titokzatosságnak némi magyarázatát adja, utal azokra a Rudolf királyról terjesztet hírekre, hogy a király titkok ismereteknek volt a rabja, beteges, s erről az oldaláról a királyt udvarában élő s ott magas tisztéseket viselt Khevenhillert is jól ismerte.

A Svájcban, illetőleg Amerikában megjelent *Alte und Neue Welt* című katolikus folyóirat nem tartja kizártnak, hogy a csillagászattal foglalkozó Rudolf ismerte a vele összeköttetésben álló angol tudósok révén a tükör táviratozást, de nem tudja annak magyarázatát adni, hogy mi köze lehetett a mágneskönek a táviratozáshoz.

A távirás történetével foglalkozó újabb német szakirodalomban dr. Hennig említi meg Khevenhillernek ezt az adatát. A távirás és távbeszélés legrégibb fejlődéséről szóló munkáinak az optikai és akusztikai távirók fejlődését tárgyaló 1. fejezetében szól ugyan röviden erről a távirási rendszerről, de miként a Giambettista della Porta hírneves művének, a *Magia Naturalis*ban leírt távirót, úgy ezt is a képzelet természetének mondja.

Porta ugyanis egy olyan parabolikus homorú tükörről szól 17. könyvének XVII. fejezetében, amelynek segítségével a nap sugarait a végtelenbe lehet irányítani s ily módon a hold felületére betűket is vetíteni. Hennig egy kalap alá veszi Porta és Khevenhiller adatait s azokról, mint a távirás fejlődésének a XVI. századból ismeretes első nyomairól szól, miután addig az időpontig más fejlődés a távjelzés történetében ki nem mutatható. De ezeket az optikai távjelzési módokat fantasztikus és misztikus voltuknál fogva a magnetikus szimpátiát feltételező képzeleti távirók közé, röviden a magnetikus távirók közé sorozta.

A mágneses tünemények abban az időben még nagyrészt ismeretlenek voltak. A vas vonzódását a mágnes kőhöz valamely titokzatos erőnek tulajdonították. Olyan fajta, belső lelki vonalmat is tulajdonítottak a mágneseknek, amilyenel az ember szeretteihez, távollévő rokonaihoz, barátaihoz viseltetik. Szimpátiát tétéleztek fel a mágnesek között, melynek nagy távolságok sem szabnak korlátokat. Abból a megfigyelésből, hogy valamely mágnesű egy másik közeli mágnesűnek mozgásait követi, arra következtettek, hogy a mágneseknek ezt az egymásra gyakorolt hatását térbeli távolságok sem változtatják meg. Ilyen feltevésekből és elgondolásokból jutottak arra a gondolatra, hogy a mágneseket hírközlésre is fel lehet használni.

A holdfény vetítésére felvett működési sugárnak alapul vételével, valamint az alkalmas helyiségeknek, dombtetőknek, magaslatoznak, hegycsúcsoknak és a szabad kilátást nem akadályozó völgyvonulatoknak megválasztásával, szerző elkészítette a Győr és Prága között 1598-ban létesített táviró vonalnak valószínű irányát.

A szerint mintegy 14 állomáson állhatnak Rudolf császár, illetőleg Schwarzenberg főhadvezér távirói, mindegyikük egy-egy nagyobb fajta tükrrel és iránytűvel felszerelve, hogy az utóbbiak segítségével a szomszédos állomások megfigyelőit könnyebben fellelhessek a vett jeleket hátrafelé, az adóállomások felé megismételve, aztán előre az előttük állókhoz továbbíthassák. Csak néhány jelre kellett megelőzőleg a megfigyelőket kioktatni, hogy Győr várának visszavételét a prágai Hradsinál közölni lehessen. A prágai udvar, úgyszintén a bécsi udvari haditanács tájékoztatva voltak a Magyarországon folyó hadműveletekről s tudtak a Győr ellen készülők támadásáról is. Várták tehát a hírt a vár megvételéről s nem lehetetlen, hogy éppen Pálffy Miklós értelmes és ügyes magyar huszárai végezték ezt a hírszolgálatot és továbbították a holdfényvel adott távirójeleket is, hiszen tudvalevőleg minden hadseregben nagyrészt a lovasság látta el a felderítő és ezzel kapcsolatban a hírszerző szolgálatot is.

Rudolf császár és udvara tehát ily módon korábban értesültek az eseményekről, mint ahogy rendes körülmények között a hivatalos futár útján értesülhettek volna. Az is megtörténhetett azonban, hogy ta-

lán külön staféták vitték meg a hírt a királyhoz és a király a hivatalos futárt meg akarván tréfálni, találta ki ezt a mesét a tükrökkel és iránytűkkel való táviratozásról. Ez a feltevés azonban megdőlt azon az ismeretes tényen, hogy Rudolf király igen komoly ember volt, a tréfákat nem szerette és nevetni is ritkán látták. Annál kevésbé hihető el, hogy éppen egy ilyen nagyfontosságú hírt, melyet Európaszerte nagy lelkesedéssel ünnepeltek mindenütt, nem a kellő komolysággal fogadta volna. Így a legkézenfekvőbb, hogy optikai jelzésekkel, holdfényvel továbbították a hírt.

Dr. Lósy-Schmidt Ede a szelonotrópnak ezt a legelső alkalmazását rendkívül érdekes történeti korfestéssel, a forrásmunkák egész tömegével alátámasztva, nagy közvetlenséggel írta meg. Nehéz feladatra vállalkozott, de a feladatot kitűnően oldotta meg.

Szerző nem ismeretlen lapunk olvasói előtt sem, mert a „Magyar Posta“ mult évi évfolyamának 1. számában Chudy József optikai és akusztikai távirójáról írott cikke általános feltűnést keltett és azt a Párisban megjelenő „Le Relais“ című szaklap, továbbá „P. T. T. Interligilo“ c. eszperantó lap is átvette. Szerzőnek eme újabb munkájához melegen gratulálunk.

A táviróegyesület bérni nemzetközi irodájának kiadásában legújabbban a következő hivatalos kiadmányok jelentek meg:

A távközlés nemzetközi Egyezménye (Madrid 1932.).

Az Egyezményhez csatolt táviró szolgálati szabályzat és zárójegyzőkönyv (Madrid 1932.).

Az Egyezményhez csatolt távbeszélő szolgálati szabályzat (Madrid 1932.).

Az Egyezmény ára 0.45 sv. franc, a táviró szolgálati szabályzaté 1.25 sv. franc, a távbeszélő szolgálati szabályzaté 0.65 sv. franc, csomagolást és postai szállítási költséget is beleszámítva. (J. T. 1933. 2.)

Szerkesztői üzenetek.

Communications de la Rédaction.

Felhívás előfizetőinkhez. Előfizetőink részére, mostani számunkhoz befizetési lapot csatoltunk. Kérjük, hogy az esedékes előfizetési díjat ennek felhasználásával egyesületünk részére átutalni szíveskedjenek.

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

Fővárosi Nyomda Rt., Lovag u. 18. — Felelős v.: Duchon J.

Osszehasonlító kimutatás a m. kir. posta 1931., 1932. és 1933. évi forgalmáról.

Év	Hó	F e l a d á s								L e a d á s					Táviró		T á v b e s z é l ő											Rádió vevő-berendezések száma	Hó	Év			
		Ajánlott küldemények	Érték-levelek és érték-dobozok	Betét, kézi és sommás csomagok	Posta- (utánvételi és megbízási) utalványok		Postatakarék és csekk befizetések		A Budapest 62. és 72. sz. postahivataloknál feladott közönséges levélpostai küldemények darabszáma	Ajánlott küldemények	Érték-levelek és érték-dobozok	Betét, kézi és sommás csomagok	Posta- (utánvételi és megbízási) utalványok		Postatakarék és csekk kifizetések		Felvett táviratok	Kézbesített táviratok	Kezdeményezett		Érkezett		Budapesti egységes hálózatban				Vidéken						
					darab-száma	összege pengőben	darab-száma	összege pengőben					darab-száma	összege pengőben	darab-száma	összege pengőben			darab-száma	összege pengőben	darab-száma	összege pengőben	darab-száma	összege pengőben	darab-száma	összege pengőben	az egész országban				közte Budapesten	az egész országban	közte Budapesten
										darabszáma		darab-száma		darab-száma		darab-száma		darabszáma		d a r a b s z á m a		d a r a b s z á m a		helyi beszélgetések száma		száma					száma		
1931	Április	970,730	45,302	828,378	840,844	134.362,770	1.373,374	132.986,163	15.420,721	1.016,719	48,801	895,594	846,555	131.576,031	310,907	79.979,884	197,120	250,776	339,555	104,638	333,563	102,318	46,934	2,090	8.763,708	205,724	77	19,644	1.169,476	13,235	323,343	Április	1931
	Május	954,128	45,880	879,216	820,774	136.067,686	1.447,497	181.305,441	14.033,974	1.014,623	50,470	947,942	823,047	140.417,935	286,345	83.165,953	223,625	283,492	354,395	103,234	341,888	102,053	46,994	2,090	9.386,231	223,501	77	19,683	1.219,608	13,445	322,342	Május	
	Junius	982,796	43,216	823,587	802,333	132.511,521	1.389,501	145.259,264	13.956,453	1.017,014	46,213	853,579	800,057	130.314,327	283,195	74.662,826	242,512	293,715	420,539	105,643	411,242	106,596	47,265	1,894	9.383,615	228,283	77	19,666	1.287,290	13,437	320,365	Junius	
	Julius	958,192	46,231	799,579	885,200	111.532,505	1.298,368	124.875,797	12.040,153	994,833	54,136	845,953	860,212	102.330,272	301,489	86.166,956	238,605	312,760	415,921	115,063	405,308	117,706	47,085	1,879	8.623,189	221,540	76	19,403	1.292,585	13,463	317,599	Julius	
	Augusztus	895,962	48,691	720,914	832,172	66.257,885	1.302,472	178.692,645	10.648,033	955,253	55,800	752,406	829,527	72.007,893	282,111	83.212,395	243,289	305,301	393,144	118,552	386,303	121,711	46,808	1,883	7.813,329	239,545	78	19,310	1.203,295	13,653	314,980	Augusztus	
	Szeptember	963,244	51,567	846,117	773,849	66.971,177	1.306,963	169.507,962	16.562,751	1.011,558	57,938	878,619	781,344	68.897,116	284,948	79.555,461	218,971	274,671	382,119	113,311	375,927	114,678	47,147	1,884	8.031,081	226,243	78	19,211	1.199,047	13,447	314,517	Szeptember	
	Október	1.022,582	54,254	884,054	926,479	82.070,083	1.512,114	176.449,430	16.426,184	1.090,922	59,493	940,716	899,104	83.773,888	333,867	109.981,140	212,421	272,020	395,066	116,195	387,333	116,014	47,211	1,886	8.838,166	235,993	78	19,066	1.270,218	13,344	316,167	Október	
	November	936,202	50,077	793,887	840,321	71.523,908	1.437,792	236.481,370	13.476,020	999,997	56,162	845,744	807,325	67.649,366	272,189	67.394,552	189,265	249,996	369,274	110,639	360,886	109,981	47,032	1,884	8.958,480	229,923	78	18,813	1.263,975	13,126	320,243	November	
December	934,351	46,603	987,530	879,701	71.893,971	1.520,432	177.056,738	14.731,615	979,613	54,589	1.028,428	881,106	76.811,754	348,998	101.741,238	186,295	244,777	351,397	108,029	337,521	105,040	47,095	1,877	8.945,196	217,232	78	18,647	1.208,671	13,003	325,032	December		
1932	Január	883,093	39,832	665,482	761,557	69.541,194	1.278,101	126.224,369	13.257,314	943,188	48,325	698,248	785,776	63.476,155	271,825	62.939,740	149,986	210,486	299,043	94,888	289,064	92,138	46,950	1,871	8.936,708	208,269	78	18,513	1.167,015	12,904	332,553	Január	1932
	Február	837,927	39,314	651,834	757,570	62.066,704	1.308,777	164.847,866	12.283,124	862,549	45,963	657,057	767,265	66.879,296	277,639	76.615,403	144,504	201,964	282,303	92,240	270,952	88,068	47,055	1,841	8.892,966	212,774	78	18,415	1.144,019	12,841	337,120	Február	
	Március	798,730	40,610	763,653	749,585	58.873,835	1.258,176	117.883,849	18.022,603	855,650	46,813	779,890	765,777	60.315,999	309,178	58.830,534	160,268	217,407	283,720	88,783	274,225	85,258	46,890	1,857	8.645,339	198,710	78	18,267	1.122,994	12,748	341,572	Március	
Összesen:		11.137,937	551,577	9.644,231	9.870,385	1.063.673,239	16.433,567	1.932.569,894	170.858,945	11.741,919	621,703	10.124,176	9.847,095	1.064.450,032	3.562,691	964.246,082	2.406,861	3.117,365	4.286,476	1.271,215	4.174,212	1.261,561	—	—	105.218,008	2.647,737	—	—	14.548,193	—	—	Összesen:	
1932	Április	799,213	38,430	669,585	876,341	66.615,270	1.250,232	115.131,980	15.350,399	841,634	43,682	689,009	772,465	68.333,197	303,196	93.800,625	160,749	216,301	305,041	96,777	293,629	89,686	46,885	1,856	9.074,149	217,639	78	18,117	1.165,770	12,753	341,093	Április	1932
	Május	741,120	37,370	706,427	713,265	63.830,813	1.233,292	152.416,547	11.918,721	782,222	40,793	727,014	733,980	62.885,733	247,582	46.149,574	171,729	232,669	297,596	94,779	288,791	91,497	46,907	1,854	9.268,914	217,963	78	18,030	1.121,557	12,889	337,462	Május	
	Junius	749,238	37,217	672,075	722,693	58.679,822	1.245,729	130.682,163	11.381,035	781,247	40,205	692,595	729,862	58.823,164	280,238	66.220,453	179,483	236,603	311,125	101,631	299,243	96,863	46,800	1,858	9.185,702	216,780	79	17,978	1.158,692	12,927	332,695	Junius	
	Julius	733,513	37,100	650,127	757,807	64.806,250	1.165,683	114.837,414	11.299,368	776,916	40,172	685,477	784,591	61.017,806	304,324	70.247,239	185,259	242,955	333,974	105,124	322,789	100,698	46,715	1,848	8.385,971	200,875	80	17,913	1.131,335	12,966	327,614	Julius	
	Augusztus	720,168	42,659	657,040	753,792	66.164,979	1.232,017	150.329,690	10.768,519	754,773	46,179	658,070	771,563	71.549,288	272,450	67.873,232	201,995	257,186	340,214	104,191	327,302	100,298	46,664	1,858	7.584,548	200,046	80	17,882	1.081,752	12,980	323,120	Augusztus	
	Szeptember	754,769	42,811	768,903	759,822	64.385,489	1.203,461	142.990,361	18.006,530	794,608	44,996	771,677	719,915	59.785,000	279,682	59.330,289	192,352	248,755	347,190	110,411	336,735	106,976	46,820	1,857	8.197,501	228,650	80	17,815	1.160,336	12,959	320,256	Szeptember	
	Október	764,482	43,848	797,634	828,451	79.815,098	1.421,611	148.217,977	19.490,679	803,030	46,774	818,769	828,681	85.453,955	328,757	83.167,564	175,887	235,757	334,505	103,298	324,416	99,381	46,747	1,858	8.829,356	218,993	81	17,904	1.125,219	12,822	319,449	Október	
	November	741,764	43,313	792,184	737,515	65.637,936	1.390,147	174.355,828	13.585,291	758,627	45,767	810,512	751,404	62.220,954	271,573	47.674,074	161,093	218,501	317,188	98,546	308,805	97,613	46,890	1,858	9.172,942	221,146	81	17,845	1.158,009	12,589	320,095	November	
December	763,957	41,894	949,114	833,085	68.094,777	1.522,639	154.235,234	15.526,082	784,388	46,643	979,430	844,908	76.461,742	348,995	71.454,528	154,467	216,115	288,917	92,335	280,582	89,501	46,884	1,854	8.836,772	211,490	81	17,717	1.108,021	12,517	321,976	December		
1933	Január	733,092	37,449	643,853	731,889	65.659,063	1.357,335	120.712,981	13.045,437	757,598	40,387	647,931	745,671	56.511,737	293,302	44.706,727	136,849	198,557	259,645	83,005	251,824	77,795	47,400	1,830	8.614,827	295,353	79	17,118	1.040,338	12,439	325,099	Január	1933
	Február	666,092	36,469	616,435	702,246	63.486,917	1.307,431	127.498,501	12.799,838	683,742	39,529	630,128	702,268	64.689,743	274,540	54.354,590	128,774	185,330	257,521	87,850	247,643	82,416	47,360	1,820	8.724,315	304,401	79	17,016	1.097,000	12,375	326,058	Február	
	Március	698,656	38,398	704,068	717,388	62.009,308	1.274,005	111.878,319	23.554,079	717,841	41,999	719,815	720,133	62.169,033	310,921	58.497,788	139,290	199,315	245,833	78,377	238,998	73,028	47,290	1,765	7.819,264	280,647	79	16,932	965,247	12,335	325,557	Március	
Összesen:		8.866,064	476,958	8.627,445	9.134,294	789.185,722	15.603,582	1.643.286,995	176.725,978	9.236,626	517,026	8.830,427	9.105,441	789.901,352	3.515,560	763.476,683	1.987,927	2.688,044	3.638,749	1.156,324	3.520,757	1.105,752	—	—	103.694,261	2.813,983	—	—	13.313,276	—	—	Öss	

