

MAGYAR POSTA

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

SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL
I. KER., KRISZTINA-KÖRUT 12. SZÁM
BUDAI POSTAPALOTA IV. EM. 426.

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

SZERKESZTI ÉS KIADJA A M. KIR. POSTAVEZÉRIGAZGATÓSÁG MEGBIZASÁBÓL
A M. KIR. POSTA JOGASZ- ÉS MERNÖK TISZTVISELŐI ORSZAGOS EGYESÜLETÉNEK
SZERKESZTŐ-BIZOTTSÁGA.

FŐSZERKESZTŐ: Dr. FORSTER KÁROLY M. KIR. POSTAIGAZGATÓ

FELELŐS SZERKESZTŐ:

Dr. NAGY SÁNDOR
M. KIR. POSTAIGAZGATÓ.

TÁRSSZERKESZTŐ:

PETAINEK JÓZSEF
M. KIR. POSTA MŰSZAKI TANÁCSOS

A nemzetközi tanácsadó bizottságok (C. C. I.) szerepe a távközlés nemzet- közi egyesületének életében.

Irta: Dr. HAVAS FERENC m. kir. postaigazgató.

Le rôle des Comités Consultatifs Internationaux dans la vie de l'Union Internationale des Télécommunications.

Par le dr. François Havas, Directeur des Postes.

Après un exposé traitant le développement rapide des différents services des télécommunications et les circonstances qui ont fait nécessaire la création des trois comités consultatifs internationaux, l'auteur fait connaître le système d'organisation de chaque Comité ainsi que l'importance des travaux accomplis par les trois comités. Il expose aussi en grandes lignes la nouvelle situation, donnée dans l'organisation et dans le fonctionnement des trois comités par les dispositions des Règlements de Service télégraphique, téléphonique et radioélectrique de Madrid 1932.

A nemzetközi távíróegyesületnek 1875-ben történt megalakulásától 1925., illetőleg 1927-ig az egyesület központi élő szerveként egyedül a berni nemzetközi iroda (Bureau International de l'Union Télégraphique) működött. Ez az iroda, amely a svájci szövetség tanács főhatósága alatt áll, csak végrehajtó szerv volt, mert az 1875. évi szeptemberi nemzetközi távíróegyezmény 14. cikkének határozata értelmében feladata csak a díjszabás összeállításához szükséges adatok, a szolgálati szabályzat módosítására vonatkozó javaslatok, az elfogadott változások összegyűjtése és közzététele, az összehívott nemzetközi értekezletek előkészítése, valamint az elfogadott határozatok közzététele és a szükséges hivatalos kiadmányok összeállítása és szétküldése volt. Az egyesület nemzetközi irodáját tehát a kezdeményező hatáskör nem illette meg.

A nemzetközi távközlés szolgálati ágai, a távíró, a távbeszélő, a rádió azonban a műszaki tudományoknak hatalmas fejlődése köve+

keztében a konferenciák közti ötéves időszakban néha egyik napról a másikra a csodával határos újításokkal szegődtek a rohanó élet szolgálatába. Ilyen nagyszerű találmányok révén születtek meg a tengereket átszelő különböző fajú kábelek, a gyorstávíró rendszerek, a pompás nagytávolságú távbeszélő kábelhálózat, a magasfrekvenciás műáramkörök, a Pupin-csévék, a távbeszélő zsinórerősítő berendezések, a hosszú és rövidhullámrendszerű rádiótávíró és rádiótávbeszélő, a tengerihajókkal, a légi járművekkel és más mozgó állomásokkal való rádiótávíró és rádiótávbeszélő forgalom, a rádióhírmondó műsor-cserék stb.

A műszaki találmányok révén megszületett új közlekedési, illetőleg közlési lehetőségek és az azokat megvalósító szolgálatok természetesen mindazokat a tulajdonságokat magukban hordozták, amelyeket minden fiatal és gyorsnövésű életjelenség magában hordoz. Ilyen tulajdonságok a szinte hihetetlen gyorsütemű fejlődés, gyors átváltozás, másrészt a zsenge szervezeteket jellemző gyermekbetegségek, melyeknek leküzdése sok nehézséget jelent.

A távközlés üzemének különösen gyorsütemű átváltozást mutató fejlődése különösen a világháború befejezése utáni években következett be, aminek részben maga a világháború volt az okozója. A világháború ugyanis a hadviselő felek számára igen sokszor súlyos és kellemetlen kényszerhelyzeteket teremtett, amelyekben minden erőt megfeszítő gyors cselekvésre volt szükség. Ezekben a kényszerhelyzetekben a műszaki tudományok sok olyan találmányt termeltek ki, melyek nemcsak a háborút szolgálták, hanem más téren is érvényesülést találtak s így történt meg, hogy a világháború az emberi kultúra fejlődését is szolgálta.

A távközlés szolgálati ágainak ez a gyorsütemű fejlődése e szolgálatok nemzetközi megszervezése és szabályainak nemzetközi kodifikációja számára, igen nehéz helyzetet teremtett. E nehézségek műszaki és igazgatási téren egyaránt mutatkoztak. Műszaki téren az állami igazgatások és az üzemeket egyes országokban fenntartó magántársaságok nem voltak tisztában azzal, hogy az új különböző kábel, illetőleg rádióösszeköttetési rendszerek közül tulajdonképpen melyik mellé kössék le magukat s ha ez az elhatározás meg is történt, akkor megint nyitva állott az a kérdés, hogy az összeköttetések megépítése és üzemeltetése milyen alapelvek betartása mellett történjék. Ez az utóbbi kérdés különösen igen nagy súllyal esett latba, mert az ebben az irányban szükséges helyes elhatározástól függött az új összeköttetések üzemének biztossága és jövedelmezősége is. Nehézséget jelentett azoknak az elveknek és szabályoknak a gyors megállapítása is, amelyek mellett ezeket az újrendszerű üzemeket és azok forgalmát le kellett bonyolítani. A régi s a nemzetközi szolgálati szabályzatokban megállapított forgalmi, kezelési és üzemi szabályokat nem lehetett alkalmazni, mert az új üzemekre azok már nem illettek rá. Másrészt az új, műszakilag sokkal fejlettebb üzemeken a régiakkal nem azonos távközlések iránti szükséglet is jelentkezett, amelynek a teljesítése elől nem lehet elzárkózni.

Igy a kábel- és rádiótávíróösszeköttetéseken igen előnyösen berendezhető gyorstávírórendszerek kiválóan alkalmasaknak bizonyultak

a távirat és a levél közé sorozható különféle táviratlevél fajok rendszeresítésére, amelyeket egyrészt a táviratnál jóval olcsóbb díjszabással lehetett felvenni, másrészt mint olcsó tömegcikk a közönség számára tényleg értéket jelentettek. A kötött és szabad szövegű mérsékelt díjszabású karácsonyi és újévi üdvözlőtáviratfajok megjelenése ugyancsak ezeknek a gyorstávíró üzemeknek köszönik létüket.

A gyorstávíró üzemeknek ugyanis van egy igen jellegzetes sajátosságuk. Ez abban áll, hogy üzemüknek hatalmas teljesítőképessége mellett az illető összeköttetésen a nap bizonyos óráiban forgalmi szünetek, pihenők állanak be, amelyek főleg a kora délelőtti és a késő éjjeli és a hajnali órákban következnek be. Azelőtt, amíg a gyorstávírógépek nem voltak alkalmazásban, összetorlódott az anyag, mert a lebonyolítás aránylag lassan történt. Napjainkban nincs az a táviratmennyiség, amit a gyorstávíró üzemekkel aránylag igen rövid idő alatt továbbítani ne lehetne. S ha aztán minden anyag elfogyott, akkor jön a szünet. Ezeket a szüneteket akarták a nagytávolságú táviróösszeköttetéseket üzembentartók értékesíteni s erre a célra kezdték rendszeresíteni, először természetesen csak egy-egy összeköttetésre, illetőleg viszonylatra kötött különmegállapodás alapján, a táviratlevelek különböző fajait, illetőleg a karácsonyi és újévi üdvözlőtáviratokat.

A modern összeköttetésekkel és berendezésekkel meginduló nagytávolságú távbeszélőforgalomban ugyancsak ez volt a helyzet. A távkábelek nagyszámú új áramkörei új beszélgetési fajoknak adtak életet. Így születtek meg az igen sürgős, az azonnali, a meghatározott időre kért beszélgetések, az ú. n. gyorstávbeszélő forgalom (Schnellverkehr, on demand), a rádióhírmondó műsorcserek. Ezek az új szolgálatok lépésről lépésre haladva terjedtek el mindig több és több ország közti forgalomban. Az új beszélgetési fajok és különleges szolgálatok mellett a nagyszabású műszaki fejlődés annyi nagytávolságú új viszonylatban is lehetővé tette a távbeszélőforgalom megnyitását, amelyekben azelőtt távbeszélőforgalomról még szó sem lehetett. Így kerültek egymással távbeszélőösszeköttetésbe mondhatni Európa összes államai, így jött létre a világrészek közti távbeszélőforgalom, melyet világtávbeszélőforgalomnak nevez a szakirodalom s így született meg a szárazföldi hálózat s a különbözőfajú mozgóállomások (hajók, légi járművek, vonatok stb.) közti távbeszélőforgalom is.

A nemzetközi táviróegyesületben csoportosult igazgatások a világháborút követő években nagyon sok új műszaki és igazgatási kérdéssel találták magukat szemben, amelyekkel úgy voltak, mint a hirtelen meggazdagodott szegény ember, örültek a nagy vagyonnak (fejlődésnek), de hirtelenében nem tudták, hogy hogyan is kell ezzel bánni.

Ezt a nehéz helyzetet mind az 1925-ben Párisban összeült nemzetközi táviróértekezlet, mind az 1927-ben Washingtonban összeült nemzetközi rádiótávíró értekezlet teljesen megértette s a nehézségek áthidalására megfelelő intézkedést is talált. A még kiforratlan műszaki berendezések igénybevételére és üzembentartására, valamint az azokon lebonyolítandó forgalom számára azonban abban az időben olyan végleges szabályok alkotására még gondolni sem lehetett, amelyek a nemzetközi szolgálati szabályzatokban való beiktatásra alkalmasak lettek volna. Nem lehetett pedig két okból. Egyrészt azért,

mert még ezek az újrendszerű berendezések is annyira fiatalok voltak, hogy azok végleges típusát nem lehetett előrelátni, másrészt s éppen ennek következtében az újrendszerű forgalom lebonyolítási módja is még gyakori változásoknak volt kitéve s a szükséges gyakorlati tapasztalatok még módosításokat tettek szükségessé. Szóval azokkal még úgy műszaki, mint forgalmi és üzemi szempontból állandóan foglalkozni kellett.

Erre a gondos tanulmányokra alapított nevelő- és irányítómunkára szánta az 1925. évi párisi nemzetközi távíróértekezlet az általa megalakított távíró nemzetközi tanácsadó bizottságát (Comité Consultatif International Télégraphique, röviden C. C. I. T.) és a távbeszélő nemzetközi tanácsadó bizottságát (Comité Consultatif International Téléphonique, röviden C. C. I. F.), az 1927. évi washingtoni nemzetközi rádiótávíróértekezlet pedig a rádió nemzetközi tanácsadó bizottságát (Comité Consultatif International des Radiocommunications, C. C. I. R.).

A három nemzetközi tanácsadó bizottság közül kettő, nevezetesen a távíró és a távbeszélő tanácsadó bizottságai mind a műszaki, mind a forgalmi és üzemi kérdéseket egyaránt felvették munkakörükbe, a rádió tanácsadó bizottsága azonban kizárólag a rádió műszaki ügyeivel való foglalkozásra kapott megbízatást. Ez természetes is, mert a rádió tulajdonképpen csak a távírónak és távbeszélőnek egyik továbbító eszköze, amelyen a forgalmat általában ugyanazon szabályok mellett kell lebonyolítani, mint a vezetékes összeköttetéseken. Így a rádió tanácsadó bizottságában a forgalomnak és az üzemnek (trafic et exploitation) feladataival nem kellett foglalkozni, mert a távíró és a távbeszélő tanácsadó bizottságainak e téren végzendő munkája e kérdéseket már úgy is ellátta.

A három bizottság, a reábízott feladatot a felvetődő kérdések természetéhez alkalmazkodva, más és más, egymástól eltérő munkarend szerint végezte, illetőleg végzi s ennek megfelelően e bizottságok szervezete és működésének menetét biztosító szervei is különbözőek. Mivel a legnagyobb feladatok tanulmányozása és a zavartalan működés lehetőségeit biztosítani hivatott intézkedések sürgőssége a távbeszélő terén volt a legnagyobb, az 1925. évi párisi nemzetközi távíróértekezlet által adott felhatalmazás alapján a távbeszélő tanácsadó bizottsága központi irodának, illetőleg állandó titkárságnak a felállítására is megbízást kapott. A titkárság az összejövetelek (assemblées) anyagának előkészítésénél s a tanulmányi munka irányításánál az összejövetelek rendezésénél s a kibocsátott ajánlások sajtó alá rendezésénél és életbeléptetésük előkészítésénél igen értékes munkát végzett s az igazgatások és társaságok munkáját is nagyban megkönnyítette.

Am más eltérés is volt a három bizottság szervezetében és működésében. Amíg ugyanis a távíró és a rádió tanácsadó bizottságai üléseiket elég nagy időközökben hívták össze s tanulmányozó munkájukat általában csak magukon az üléseken alakított bizottságokban folytatták, addig a távbeszélő tanácsadó bizottsága 1925-től kezdődően évente tartott teljes üléseket (assemblées pléniéres) mindig más és más helyeken, e mellett azonban még a teljes ülések közti időközöt is értékesítette. Az erre a célra kijelölt műszaki és forgalmi, valamint

üzemi kérdéseket a teljes üléseken kijelölt s az illető szakmákban leginkább érdekelt igazgatások és társaságok kiküldöttjeiből alakított előadói bizottságok (commissions des rapporteurs) által tanulmányoztatta s a szükségessé váló ajánlásokat ezekkel a teljes ülések számára előre kidolgoztatta. Ilyképpen szükségessé vált, hogy ezek az előadói bizottságok még időközben is üléseket tartsanak. Hogy az előadói bizottságok munkáját a tanácsadó bizottság állandó titkársága, amely a vezértitkár vezetése mellett Párisban működik, szintén támogatta s teljes odaadással és rátermettséggel szintén előrevinni igyekezett, az csak természetes.

Mivel a távíró és a rádió nemzetközi tanácsadó bizottságai s az azok által kijelölt tanulmányi és előkészítő (al)bizottságok általában az illető ülészak idején kívül összejöveteleket nem tartottak, e két bizottságnak nem is volt szüksége állandó irodára s titkárságra. Így aztán az üléseket megelőző s az üléseket követő munkákat az üléseket vendégül látó igazgatás látta el, amiben a távíróegyesület nemzetközi irodája volt segítségére. Ugyancsak ez végezte az üléseken elfogadott ajánlások és jegyzőkönyvek kiadásának és szétküldésének munkáját is. Ezzel szemben ezek a munkálatok a távbeszélő nemzetközi tanácsadó bizottságának összejöveteleivel kapcsolatban a Párisban székelő állandó titkárságra és irodára hárultak, illetőleg hárulnak a jövőben is.

Ebben az elgondolásban s emellett a szervezet és munkaterv mellett működve, a távíró nemzetközi tanácsadó bizottsága (C. C. I. T.) megalakítása, vagyis 1925 óta eddig összesen három ülést (réunion) tartott. Az elsőt 1926-ban Berlinben a másodikat 1929-ben ugyancsak Berlinben, a harmadikat 1931-ben Bernben. E három értekezlet munkájának és tanulmányainak lehetett köszönni műszaki téren az újrendszerű vezetékes távíró vonalépítés, a vonalmérés, művezetékek létesítése, egyensúlyozása, a különböző géprendszerek, a készülékek szabályozása, normalizálása és a továbbítási gyorsaság szabályozásával kapcsolatos ajánlások megszületését, amelyek a nemzetközi nagytávolságú távíróforgalom gazdaságosságát és zavartalan működését biztosították. A forgalom, üzem és díjszabási ügykörben a távíró nemzetközi tanácsadó bizottságának ülésein a szolgálati táviratok és értesítések szerkesztését megkönnyítő és egységesítő ú. n. szolgálati code-ot, a nemzetközi távíró betűsor egységesítését, a különböző táviratlevél-fajokra vonatkozó szabályok és díjszabás egységesítését, a féldíjas tengerentúli táviratok új szabályainak megalkotását, a dístáviratok és üdvözlőtáviratok nemzetközi rendszeresítésének előkészítését jelölhetjük meg olyanokul, amelyekkel kétségen kívül igen értékes szolgálato-
kat tett, a madridi világtávíróértekezlet munkáját pedig e téren nagyban megkönnyítette.

A távbeszélő nemzetközi tanácsadó bizottságát a nemzetközi távbeszélő összeköttetéseknek minden várakozást felülmúló kiépülése s az ezt követő igen gyorsütemű forgalomkifejlődés ennél sokkal nagyobb feladatok elé állították s így ennek a bizottságnak sokkal többet is kellett dolgoznia. A nagy munka elvégezhethetése érdekében ez a bizottság 1924. és 1932. közt, mert hiszen e bizottság első megalakulása már 1924-ben, tehát az 1925. évi párisi nemzetközi távíróértekezletet megelőző időben történt, évente tartotta teljes üléseit. Ezalatt az

idő alatt összesen hat teljes ülést tartott és pedig 1924-ben és 1926-ban Párisban, 1927-ben Como-ban, 1928-ban Párisban, 1929-ben Berlinben, 1930-ban Brüsszelben, 1931-ben Párisban s 1932-ben Madridban. Ezek a teljes üléseken, amelyek munkálatait a két teljes ülés között működő előadói bizottságok tanulmányai és javaslatai pompásan előkészítették, nagyszámú és pedig mind műszaki, mind forgalmi és üzemi ügykörbe vágó ajánlást intéztek a nemzetközi távbeszélő összeköttetéseket üzemeltető igazgatóságokhoz és társaságokhoz, amelyek a modern távbeszélő minden felvetődő kérdését kimerítik. Így műszaki téren a kábel, a légvezetékes és műáramkörös vonalépítés, az összeköttetések üzemeltetése, a mérési szolgálat, az egyidejű távíró és távbeszélő üzem, az erősítő berendezések, a rádiótávbeszélő üzem, a rádióhírmondó műsorátvitelek céljaira szolgáló összeköttetések feladataival stb. foglalkoznak ezek az ajánlások, forgalmi és üzemi téren pedig az azóta már rendszeresített nagyszámú új beszélgetési csoportokra és különleges szolgálatokra, a távbeszélő névsorok szerkesztésére, a beszélgetések nemzetközi kapcsolószolgálatának alapelveire, a díjszabások megállapításánál irányadóul szolgáló alapelvekre, az erős és gyengeforgalmú órák meghatározására, a nemzetközi szolgálat ellenőrzésére, statisztikájára stb. vonatkoznak. Az ajánlások értékét illetőleg a szakembereknek lehet egymástól eltérő s kedvező vagy kevésbé kedvező véleménye, egy dologban azonban valamennyiöknek egyet kell érteniök, nevezetesen annak a megállapításában, hogy a C. C. I. F. munkája s annak ajánlásai nélkül a nagytávolságú nemzetközi távbeszélőforgalom az alatt a rövid pár év alatt, amely 1924. és 1932. között eltelt, nem tudott volna azzá fejlődni, amivé fejlődött.

A kiadott ajánlásokon túlmenően azonban a C. C. I. F.-nek még más, igen értékes munkájára is rá kell mutatnunk, amely az ajánlásokban foglalt vezérelveknek alkalmazásával kapcsolatban a gyakorlati kezelés számára jelent nem lekicsinyelhető értéket. Nevezetesen a C. C. I. F. párisi titkársága kiadta az ú. n. nemzetközi kezelőnői utasítást (Instruction pour les opératrices), valamint a nemzetközi távbeszélőszolgálatban leggyakrabban előforduló szolgálati kifejezések gyűjteményét, mely a három legnagyobb világnyelven (francia, angol, német) ismerteti azokat a szólásokat és rövid kifejezéseket, amelyekre a kezelőnőknek a vonalszolgálatban szükségük van. E két kis füzet nagyban hozzájárult a nemzetközi távbeszélő forgalom egységes kezelési rendjének és félreértést kizáró módon való lebonyolításának biztosításához, amiért a C. C. I. F.-nek minden igazgató és szakember is hálával tartozik.

Hatalmas előkészítő munkát végzett a C. C. I. F. végül az immár önálló madridi nemzetközi távbeszélő szolgálat tervezetének összeállításánál is, melyet úgyszólván semmiből kellett megcsinálni. Kétségtelen, hogy a madridi távbeszélő szolgálati szabályzat megszületésével a C. C. I. F. munkájának haladásában az ütem már lassúbb lesz, mert a legnagyobb munkán, a nemzetközi távbeszélőszolgálat kodifikációja terén túlvagyunk, ám olyan fiatal üzemnél, mint a távbeszélő, még ezután is rá leszünk utalva a C. C. I. F. előkészítő, összehangoló és irányító tevékenységére. A technika terén még senki sem tudhatja, mit hoz a jövő, a forgalom és üzem számára pedig már is volna egy

olyan nagyszerű feladat, amellyel érdemes és kell is foglalkozni. Ez nem más, mint az európai távbeszélőforgalom szabályainak a többi világrészeken elterjedt s tőle eltérő forgalmi és kezelési szabályaival való összehangolása, közös szabályzatba való foglalása, ami Madridban még nem sikerült. (A madridi távbeszélő szabályzatot ugyanis csak az európai államok fogadták el.) Ennek a nagy és nehéz feladatnak az előkészítésére és sikeres megoldására alig lehetne jobb szervet kívánni, mint a C. C. I. F.-et, amely a nagyszabású munkálatokra való készséget és alkalmasságot már a múltban is bebizonyította s amelynek kebelében mind az európai távbeszélő igazgatások és társaságok, mind a többi kontinens távbeszélő üzemét lebonyolító igazgatások és magántársaságok egyaránt helyet foglalnak. A C. C. I. F. legközelebbi teljes ülésének munkarendjén e nagy feladat tudomásom szerint még nem fog szerepelni, de hogy rövidesen odakerül, azt szinte biztosra vehetjük. A munkaprogram kiapadása tehát egyelőre a C. C. I. F.-nél még egyáltalában nem fenyeget komolyan.

Ami az 1927. évi washingtoni nemzetközi rádiótávíróértekezlet által életrehívott rádió nemzetközi tanácsadó bizottságát illeti (C. C. I. R.) az eddig még csak két ülést tartott és pedig az elsőt 1923. októberében Hágában, a másodikat 1931. májusában Koppenhágában. Mindkét ülésen az értekezlet úgyszólván kizárólag a rádió műszaki kérdéseivel foglalkozott, amelyek közül mint legjelentősebbet a fadínget, az adóállomások energiája kérdését, a frekvencia-mérést, a frekvencia terén megengedhető toleranciát, a csillapított hullámrendszerű adók megszüntetését, a vevőberendezések szelektivitását, a légiközlekedésnek és a bűnügyi rendőrségnek kiosztandó hullámokat, a vezetékes és rádiótávbeszélő összhangbáhozatalát, az állandó állomások hívójeleit, a zavarás csökkentését stb. kell megemlíteni.

Senki sem állíthatja, hogy e felette időszerű rádióműszaki kérdések tanulmányozása és az azokkal kapcsolatban kiadott ajánlások a rádiótechnika számára ne volnának felette értékesek s nem járultak volna hozzá nagyban az egész világ rádió üzemének tökéletesítéséhez.

A három nemzetközi tanácsadó bizottság életében az 1932. évi madridi nemzetközi távíró- és rádiótávíróértekezletek határozatai új állomást jelentenek. A párisi és washingtoni értekezletek óta eltelt idő és az azalatt szerzett gyakorlati tapasztalatok, valamint az egyes tanácsadó bizottságok által addig végzett munka most már tiszta képet nyújtott arra nézve, hogy az egyes bizottságoknak jövő hivatásuk betöltése szempontjából milyen szervezetre van szükségük s működésüknek milyen keretben kell folytatódnia. Így a madridi értekezletek a nemzetközi távíró, távbeszélő és rádió szolgálati szabályzatokban a párisi és washingtoni szabályzatok határozatainál sokkal részletesebben körülírhatták e bizottságok szervezetét és működését. Azonkívül az eddigi állapottól eltérően a madridi értekezletek a három szabályzathoz a tanácsadó bizottságok belső ügyrendi szabályzatát is hozzácsatolták, míg eddig ezek megalkotása magának az illető tanácsadó bizottságnak a hatáskörébe tartozott. Ilyen körülmények közt a három tanácsadó bizottság szervezete és működése az eddiginél sokkal szilárdabb alapot nyert.

A lényegben azonban a madridi szabályozás a három tanácsadó

bizottság szervezetén és működési módján nem változtatott, csak tekintetbe vette azt, hogy a jövőben a tanulmányozandó kérdések és a kiadandó ajánlások nem lesznek már oly számosak, mint eddig voltak s azért a tanácsadó bizottságok ülésezését szűkítette. A távíró nemzetközi tanácsadó bizottságának ülései ugyan változatlanul továbbra is kétévenként fognak tartatni a jövőben is, ezzel szemben a távbeszélő nemzetközi tanácsadó bizottsága nem évente, hanem kétévenként tart majd teljes ülést; a rádió nemzetközi tanácsadó bizottsága pedig az eddigi két év helyett ötévenként fog összeülni. Mindazonáltal a madridi szabályzatok fenntartották annak a lehetőségét, hogy szükség esetén az egyes tanácsadóbizottságok üléseit rövidebb, vagy esetleg hosszabb időközökben is tarthassák.

A madridi szabályzatok értelmében a három nemzetközi tanácsadó bizottság bármelyikében azok az igazgatások, illetőleg magántársaságok vehetnek részt, amelyek ebbeli óhajukat hivatalosan kinyilvánítják. Ennek megfelelően az illető bizottság működésével kapcsolatban felmerülő kiadásokat is csak ezek a résztvevő igazgatások és társaságok viselik és pedig a távíró és a rádió nemzetközi tanácsadó bizottságainak költségeit valamennyien egyenlő arányban, a távbeszélő nemzetközi tanácsadó bizottságának költségeit pedig abban az arányban, mint amilyenben a távközlés nemzetközi egyesülete berni irodájának költségeihez hozzájárulnak. Mivel a távbeszélő nemzetközi tanácsadó bizottságának Párisban állandó irodája és titkársága van, amelyeknek fenntartása tekintélyes költséggel jár s amelyeknek működése sokban hasonlít a berni iroda működéséhez, igazságos, ha a C. C. I. F.-ben érdekeltek a felmerülő költségeket is abban az arányban viselik, mint amelyben a berni iroda költségeihez hozzájárulnak. Ezekkel a közösen viselendő költségekkel szemben a tanácsadóbizottságok ülésein résztvevő kiküldöttek személyes költségeit az illető kiküldötteknek maguknak kell viselniük.

A három C. C. I. üléseinek tárgyalási nyelvére és a szavazás módjára vonatkozólag a madridi szabályzatok értelmében ugyanazok a határozatok vannak érvényben, mint amelyek a távközlés legutolsó nemzetközi értekezletén érvényben voltak.

Ami pedig a három tanácsadó bizottság jövőbeli működésének szerveit illeti, ilyenekül a madridi belső ügyrendi szabályzatok a teljes üléseket (assemblées plénières), a bizottságokat és a titkárságokat említik. A bizottságok közt a távbeszélő ügykörében nagy szerephez jutnak az ú. n. előadói bizottságok (commissions des rapporteurs), melyek a tanulmányozandó kérdéseket megvitatják s az azokkal kapcsolatos ajánlások tervezetét a teljes ülés számára előkészítik. A titkárság teendőit a távíró és rádió tanácsadó bizottságainál a berni iroda közreműködésével ezután is az ülést vendégül látó igazgatás látja el, míg a távbeszélő tanácsadó bizottságánál azt továbbra is a vezértitkár vezetése mellett működő párisi állandó titkári iroda végzi. A távbeszélő nemzetközi tanácsadó bizottságában végül, mint külön szervet még a távbeszélő átvitelek tanulmányozására rendelt európai fő átvitelvizsgáló berendezés párisi laboratóriumát kell megemlíteni, amely a távbeszélő összeköttetések előadódó összes lehetőségek vizsgálatát laboratóriumi keretben lehetővé teszi.

Mindezeknek ismeretében azt hiszem, minden tárgyilagos bírálónak el kell fogadnia azt a megállapítást, hogy a nemzetközi tanácsadó bizottságok életrekelésével a távközlés nemzetközi egyesülete igen értékes szervekkel egészítette ki magát, amelyeknek eddigi működése a hozzáfűzött reményeknek megfelelt s amelyektől még a jövőben is igen sokat várhatunk.

A villamos gépkocsi a posta szolgálatában.

Irta: EGLMAYER ANTAL m. kir. posta műszaki tanácsos.

L'électromobile dans le service de la poste.

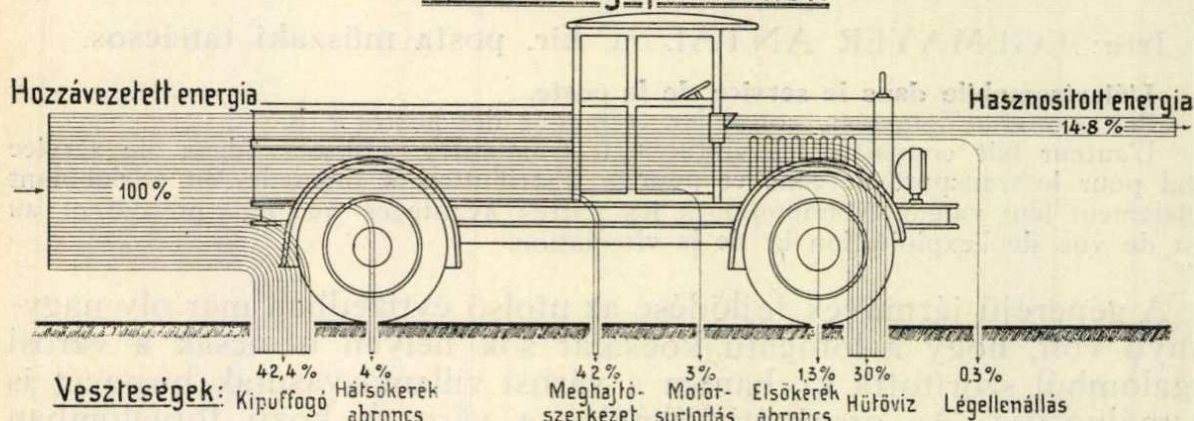
Par Antoine Egilmayer, conseiller technique des postes r. h.

L'auteur fait connaître les voitures électromobiles utilisées dans le service postal pour le transport de colis et pour la distribution à domicile, en examinant spécialement leur valeur économique et les autres avantages qu'elles présentent au point de vue de l'exploitation et de la circulation.

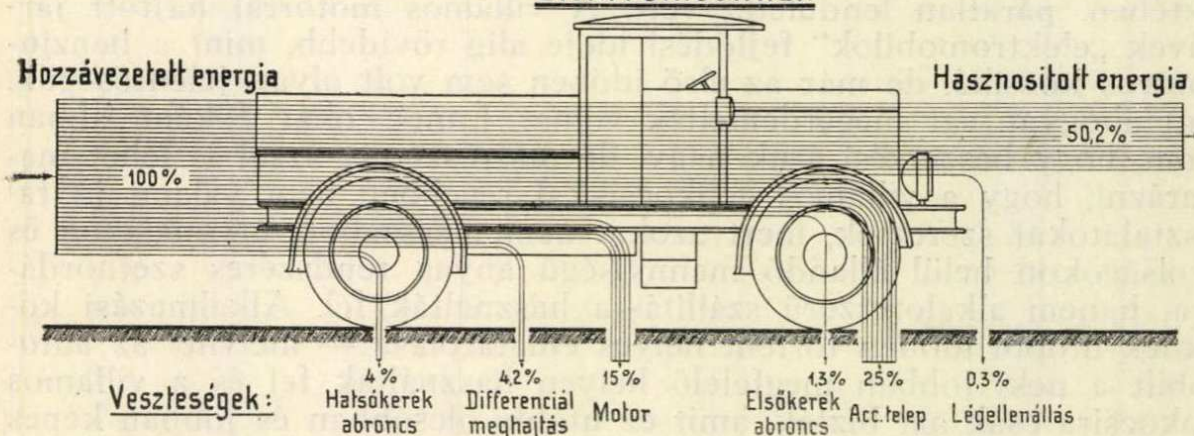
A géperejű járművek fejlődése az utolsó évtizedben már oly nagyarányú volt, hogy a lófogató kocsikat sok helyen nemcsak a városi forgalomból szorította ki, hanem a városi villamosvasutak hírnevét is elhomályosítja. Az országúti, illetőleg a városok közti forgalomban pedig a vasútnak méltó versenytársaként, hatalmas tényezővé nőtte ki magát. Az elektromobilok gyártása a gyárak nagy vetélkedése következtében, páratlan lendületet vett. A villamos motorral hajtott járművek „elektromobilok“ fejlődési ideje alig rövidebb, mint a benzomotoros kocsiké, de már az első időben sem volt olyan jelentőségük, mint ahogyan azt megérdemelték volna. Ennek okát főként abban látom, hogy beszerzési áruk nagy, de másrészt ezt azzal is lehet magyarázni, hogy a villamos gépkocsikkal régebben nem valami jó tapasztalatokat szereztek, mert azokat nem megszabott útvonalakon és távolságokon belül állandó mennyiségű anyag rendszeres széthordására, hanem alkalmoszerű szállításra használták fel. Alkalmazási körüknek utóbbi időben történt helyes elhatárolása — melynél az autómobilt a neki jobban megfelelő helyen használták fel és a villamos gépkocsira csak azt bízták, amit ez utóbbi olcsóbban és jobban képes elvégezni, — meghozta számukra Európában is azt az elismerést, melyre sokoldalú előnyeik miatt joggal tarthattak igényt és amivel Amerika már régen adózott nekik. A benzines kocsival való összehasonlításnál nem szabad szem előtt téveszteni, hogy a tudomány mai állása mellett az elektromobil kifejezetten városi használatra alkalmas jármű, sőt városi használatban is csak határozott feladatok megoldásánál van komoly jelentősége. A hajtásához szükséges energiát szolgáltató akkumulátor korlátozott áramteljesítésénél fogva főként behatárolt területen, pl. pályaudvarok és hivatalok között, vagy ingajáratoknál felel meg, sőt itt más szállító eszközökkel szemben fölényben is van. Ezt igazolja az Egyesült Államokban már egy évtizede észlelhető nagy elterjedésük, hol minden hasznos újításnak megvannak a vámszedői és

nem mulasztják el az alkalmat, hogy az előnyt biztosító lehetőségeket gyorsan kiaknázzák. Az Electric Transportation New-York 1926. évi december hó 5. számában 10.000 drb. közüzemeknél használt elektromobilról számol be. Újabban Angliában, Franciaországban, Németországban és Olaszországban mind jobban terjedő alkalmazásuk is erre vall. A gyáraknak ez irányban kifejtett propagandáján kívül, elterjedésének oka főként gazdasági előnyeire és kezelésének egyszerűségére vezethető vissza. Ha a benzinüzemű gépkocsival szemben fennálló gazdasági előnyeit vizsgáljuk, elegendő, ha az alábbi két vázlatos rajzra

Energia kihasználás Benzines gépkocsinál.



Energia kihasználás Elektromobilnál.



1. ábra.

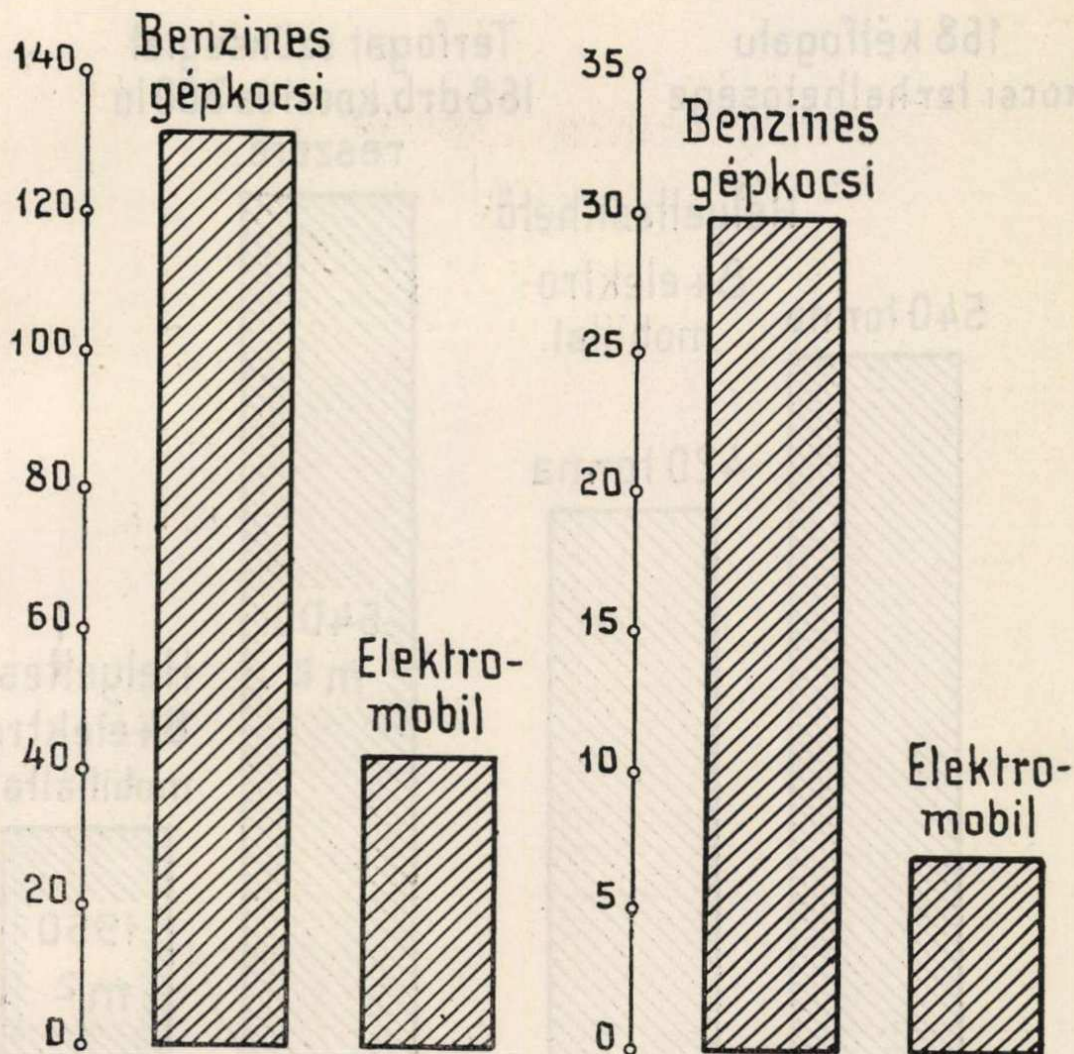
tekintünk, melyeknél az első a benzines, a második a villamos gépkocsi üzemanyagfogyasztását és gazdaságosságát tünteti fel.

Előbbinél a bevezetett energia 14.2%-át, utóbbinál 50.2%-át, vagyis majdnem háromszorosát lehet hasznosítani. Ha már most nemcsak azt vizsgáljuk, hogy a 100%-ban bevezetett energiából mennyit hasznosíthatunk, hanem azt is nézzük, hogy miképpen alakul a bevezetett energia egy lóerő órára eső költsége egyik és másik típusnál, akkor az alábbi megállapításra jutunk:

A benzinüzemű motornál 1 lóerőóra költsége, veszteségek nélkül 4.5 fillér (50 filléres motalkó árák és 260 gr., lóerőóránkénti tényleges motalkófogyasztást feltételezve), a villamos motornál 1 lóerőóra vesz-

teségek nélküli költsége 11 fillért tesz ki (11 filléres kw.-óra áramköltséget és 36% hatásfokvesztést feltételezve).

Mint hogy a villamos gépkocsi hasznosítható energiája 50.2%, a benzínmotoré 14.2%, utóbbi tényleges költsége 3.53%-szor nagyobb, mint az elektromobilé, tehát 1 lóerőóra a benzínüzemű motornál 15.88



2. ábra. A baloldali ábrák mutatják a havazás okozta havonkénti zavarok számát 100 kocsi egységenként. A jobboldali ábrák mutatják egy kocsinak évenként a javítások miatt szükséges üzemén kívül helyezését.

fillérbe, az elektromobilnál 11 fillérbe kerül. Ebből világosan lehet látni, hogy az elektromobil üzeme kb. 32%-kal olcsóbb, mint a benzínmotoré.

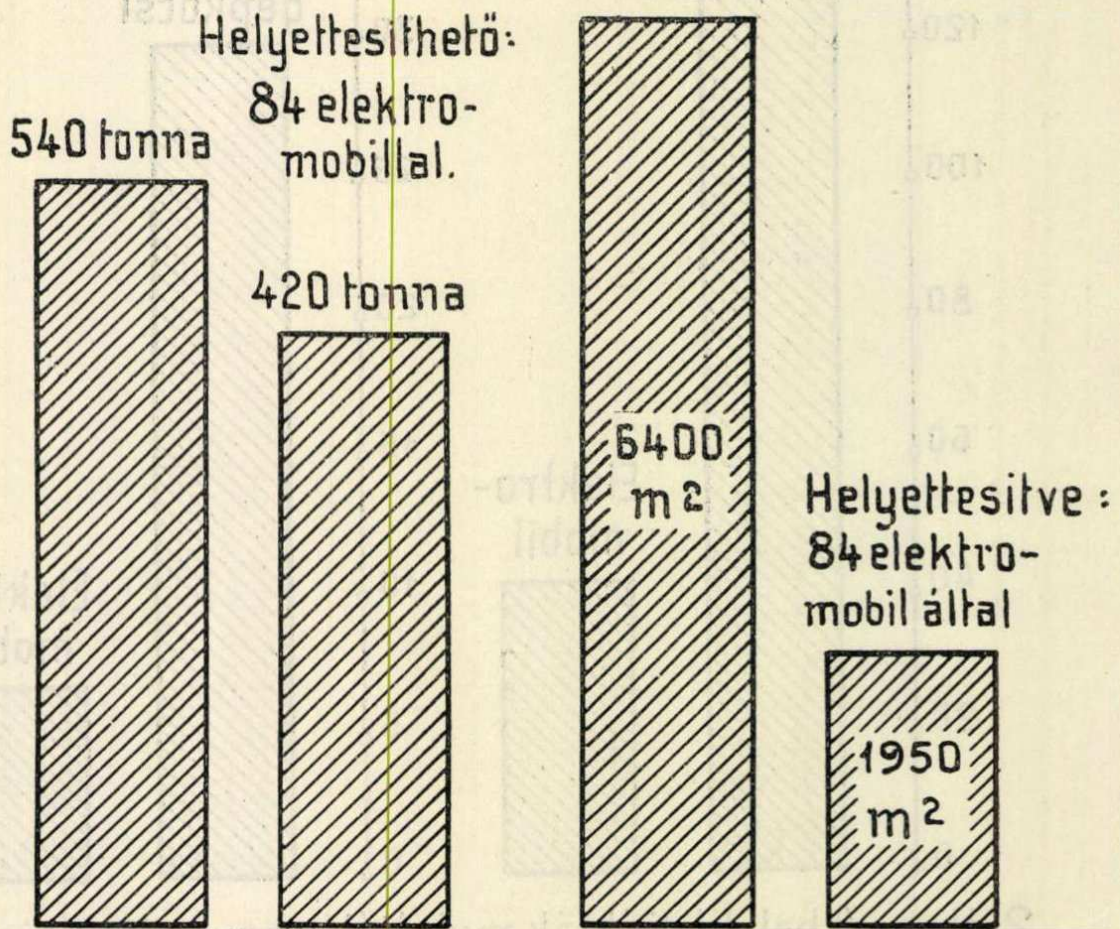
A villamos gépkocsi használatának gazdaságos voltát, illetőleg előnyös üzemi feltételeit még beszédesebben igazolja a 2. ábra.

Kezelésének egyszerűségét az osztrák posta 1928. évben végzett megfigyelései is igazolják. Ebből kitűnik, hogy 100 benzines és elektromos kocsi teljesítményének a téli hónapokban történt összehasonlításánál, az utóbbiaknak jóval nagyobb volt az üzembiztonsága.

A villamos üzemű kocsi  gnytelenstg t sem szabad figyelmenk v l hagyni. Az alább feltüntetett összehasonlító ábrákból kitűnik, hogy azonos teljesítménynél mennyivel kevesebb helyre van s ksge az elektromobilnak, mint a l fogat  kocsinak. A 3.  br n feltüntetett 168 kétfogatú kocsi terhelhet sge azért helyettesíthető 84 elektro-

168 kétfogatú
kocsi terhelhet sge

Térfogat s ksgelet
168 drb. kocsi és 300 l 
r szere.

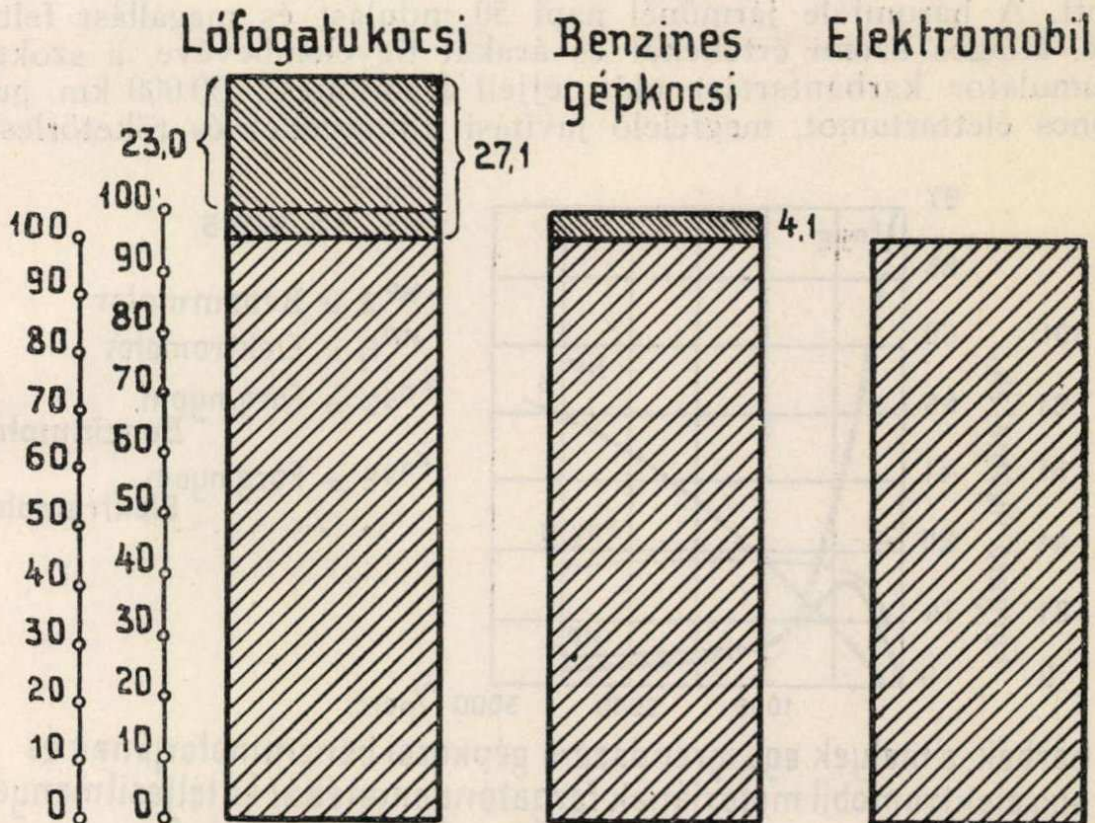


3.  bra. A járművek helyfoglalási s ksgelete ugyan-
azon tonnakil m ter s ksgeletn l l fogat  és
elektromos kocsikat összehasonlítva.

mobillal, mert utóbbiak nagyobb menetsebessge (kb. 21%-al több), az 540 t.  s 420 t. közötti k l nbsget kiegyenlíti.

Az összehasonlító kétféle fokozat szerint történik. Az első esetben a villamos gépkocsi k ltsge összehasonlítva a benzínüzemű kocsi-
val, 4.1%-kal alacsonyabb értéket ad. (Gyakorlati alapon vgzett összehasonlítás.) Második esetben a l fogat  kocsit állítjuk szembe a benz n- és villamosüzemű kocsi-
val s azt látjuk, hogy a benzínüzemű kocsi k ltsge 23%-kal, az elektromobil  27.1%-kal kisebb, mint a l -
fogat  kocsi k ltsge. (L. 4.  bra.)

A villamos gépkocsinál kevesebb a zavar, mert menetsebessége kisebb, gépe pedig egyszerűbb. A vezető, ha a forgalmi szabályokat egyébként ismeri, szakképzettség nélkül is jól betöltheti helyét s alig van alkalma a hajtási előírásokat átlépni. Ennek dacára azonban a kocsi átlagsebessége gyakori forgalmi akadályokat (utcakereszteзések, forgalmas főútvonalak, stb.) feltételezve nem kisebb, mint a benzinüzemű kocsié, mert gyorsabb indulási készsége folytán utóbbi nagy sebességével szemben fölényben van. Az elektromobil motorjának forgató nyomatéka ugyanis mindjárt az indulás pillanatában eléri legnagyobb



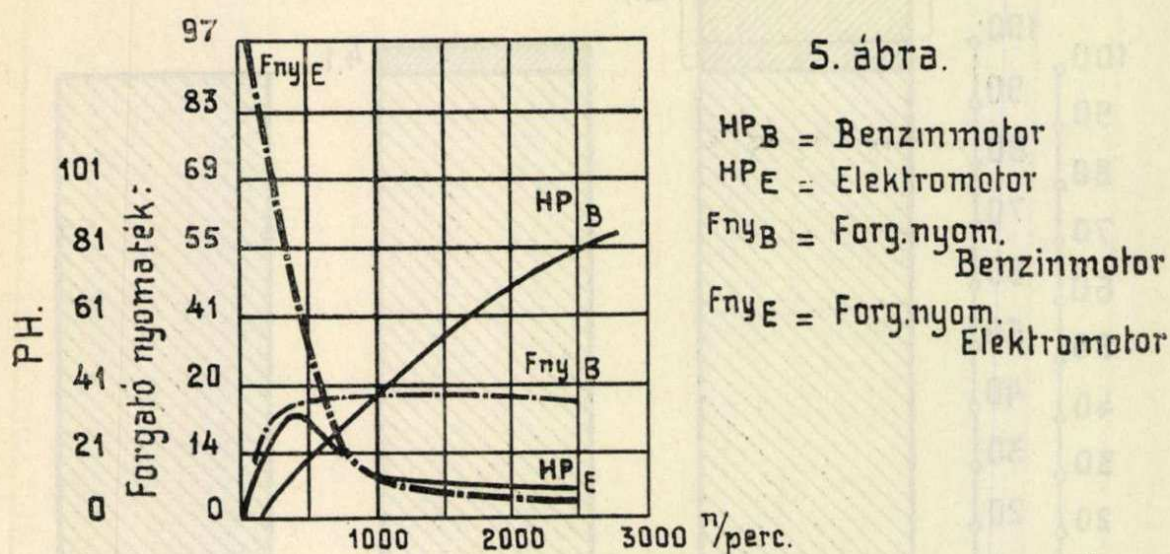
4. ábra. A km.üzemköltségek gazdaságosságának szembeállítása elektromobil, benzinüzemű és lófogatú kocsik között.

értékét és a fordulatszám növekedésével csökken. Ezzel szemben a benzinmotor forgató nyomatéka az indulásnál kis értékű és csak a fordulatszám emelkedésével növekszik. (L. 5. ábra.)

A géperejű járművek gazdaságos voltának számszerű vizsgálatánál figyelemmel kell lennünk arra a feladatra, amit a különféle járművekkel el akarunk érni. Nem lehet csupán oly adatokat felvenni, melyek a jármű beszerzési költségeire, az üzemanyag fogyasztásának mérvére, a kocsivezető járandóságaira vonatkoznak s azután a kocsi élettartamát és a vele végzendő különleges teljesítményt figyelmen kívül hagyva, a kilométer költséget egymással szembeállítani és ez alapon az egyik vagy másik rendszer gazdaságos vagy kevésbé gazda-

ságos volta felett ítéletet mondani. Megegyező üzemi viszonyok, egyforma feltételek figyelembevétele mellett szabad csak tárgyilagos összehasonlítást végezni.

Alábbiakban ismét az osztrák posta által végzett kísérletek alapján szerzett adatokra hivatkozom. Az osztrák postának t. i. üzemében módjában volt 100 drb. egyféle típusú elektromobilt, 100 drb. hasonló méretű benzinkocsival összehasonlítani. Az üzemeredmény számításokban a városi útvonalon, teljes kihasználás mellett 2.5 t. teherbírású villamos gépkocsit állított szembe 2.5 t. teherbírású benzines és megfelelő számú lófogatú kocsival. A kísérlet egy évi próbaidőre vonatkozott. A háromféle járműnél napi 50 indulást és megállást feltételezve, átlagos üzemi értékeket és árakat figyelembevéve, a szokásos akkumulátor karbantartási időt, éjjeli áramtöltést, 30.000 km. gumiabroncs élettartamot, megfelelő javítási költségeket és tőketörleszté-



Görbék, a melyek egy újrendszerű gépkocsi benzinmotorjának és egy elektromobil motorjának forgatónyomatékát és teljesítményét lóerőben ábrázolják.

seket szem előtt tartva, a kocsi kilométer költség az alábbiak szerint alakult:

elektromobilnál	.....	0.827	Schilling
automobilnál	.....	0.861	„
lófogatúnál	.....	1.056	„ volt.

Viszont a tonna kilométer költség:

elektromobilnál	.....	0.516	Schillinget
automobilnál	.....	0.538	„
lófogatúnál	.....	0.660	„

eredményezett.

Meg kell itt azonban jegyezni, hogy a tonna kilométer számításnál mind az elektromobil, mind a lófogatú kocsi hasznos terheléseként 1.6 t-át és 75 km. napi teljesítményt véve alapul, 120 t. kilométert kap-

tak, amit rendes viszonyok mellett legalább három kétfogatú kocsival lehet csak elvégezni. Egy kétfogatú kocsi napi költségére az osztrák posta 26.40 Schillinget vesz fel.

Az elektromobil napi költsége ($75 \times 1.6 \text{ t.} = 120 \text{ t. km.}$):

75 km. \times 0.827 Sch.-el 62.03 Sch.

A lófogatú kocsi napi költsége ($3 \times 25 \text{ km.} \times 1.6 \text{ t.} = 120 \text{ t. km.}$):

$3 \times 26.40 \text{ Sch.}$ 79.20 Sch.

Ezekből az adatokból látni lehet, hogy azonos üzemű teljesítmény mellett az elektromobil gazdaságos voltához kétség nem fér.

Eltételezve az elektromobil már ismertett előnyeitől, számos, — a városi üzemből érvényrejutó — egyéb jó tulajdonságairól kell még beszámolni. Elsősorban zajtalan működése teszi hivatottá a nagyvárosokban való közlekedésre. Amidőn London és a többi világváros forgalmasabb gócpontjain „lármatérkép“ szerkesztésén fáradoznak, hogy a városokat lehetőleg zajtalanítsák, nem kis jelentősége van e jó tulajdonságának. Ezenfelül nem áraszt büzt, nem fejleszt kellemetlen füstöt, de — mint erre már fentebb rámutattam, igénytelen s mert fedett helyen bárhol tárolni lehet, nem kell a hűtővíz befagyásától sem tartani, tehát a garázst sem kell fűteni. Kis sebessége miatt kevés közlekedési balesetet okoz, tehát üzemének biztosítási díjai is alacsonyak.

Fejtegetéseim folyamán az egyéb géperejű járművekkel való összehasonlításnál főleg a gazdasági és az üzemi előnyökre mutattam rá. Nem hagyhatom figyelmen kívül azonban azt a nagy nemzeti érdeket sem, mely a villamos gépkocsik közlekedtetésével jár. Ma, amidőn országunknak külföldi fizetőeszközökben nagy hiánya van és minden külföldről behozott anyag vagy iparcikk valutakészletünket apasztja, — minden eszközt meg kell ragadnunk ennek meggátlására. Jelenleg (1933. decemberében) mintegy 27.400 gépkocsi van Magyarországon (ezekből kb. 16.500 kocsi jár Budapesten), ezek részére mintegy 400—500 vagon benzint hozunk be külföldről, melvért 20—22 millió pengő értékű valuta vándorol ki. Fővárosunkban közlekedő járművek jelentékeny részére háruló feladatok teljesítése, ú. m. szemétfuvarozás, hóeltakarítás, tej széthordás, kenyérgyárak termékeinek és nagy áruházak csomagjainak széthordása — elgondolásom szerint — történhetne elektromos üzemi kocsikkal is. Ebben az esetben a hazai termelésű és egyéb célokra gyengén alkalmazható lignittel vagy barnaszénnel fejlesztett villamosárammal lehetne az elektromobilokat üzemből tartani, miáltal az e járműcsoportra eső benzínmegtakarítás valutakészletünket kedvezően befolyásolná.

A m. kir. postát saját jól felfogott érdeke szempontjából az elektromobil különösen érdekli. A postánál ugyanis megvannak az összes alapfeltételek, amelyek az elektromobilnak gazdaságos és előnyös kihasználása mellett tanúskodnak. A postajáratok pontosan megszabott távolságai, a menetrendszerű időben való indulások és érkezések, a forgalomban levő csomagok hozzávetőlegesen állandó mennyiségei és súlyai mind e feltevésemet erősítik. E mellett nem szabad figyelmen

kívül hagyni a jól megszervezett központi irányítást sem, amely lehetővé teszi a csomagforgalmat feltüntető térkép elkészítését, amelynek alapján a kocsik tökéletes kihasználását s olcsó üzemét biztosítani tudnánk.

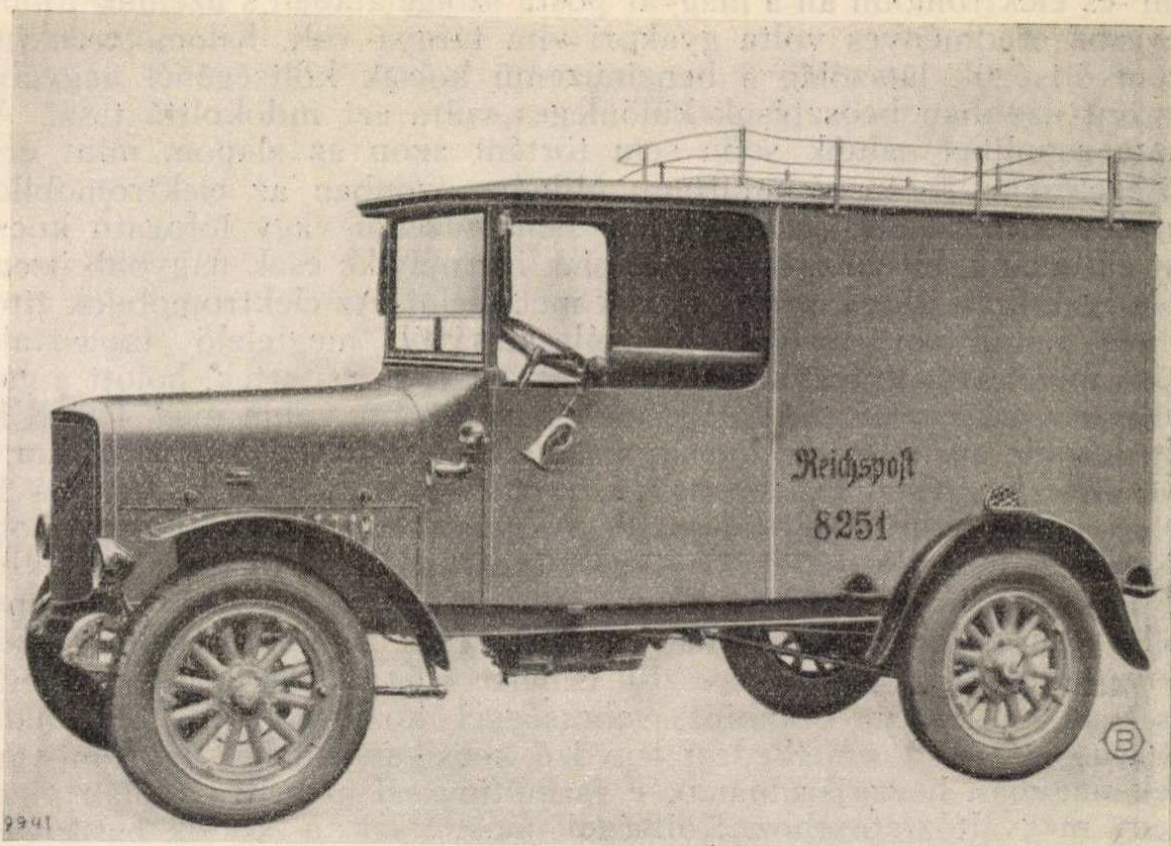
Bár nem minden tekintetben lehet külföldi példákra hivatkozni, de bizonyos azonosság a különböző országok postaintézményeinél határozottan felfedezhető. Főleg nagyvárosok viszonylataira áll ez, ahol a közlekedési feltételek majdnem megegyeznek. Éppen ezért nem érdektelen, ha az elektromobiloknak postai használatban való alkalmas voltát illetőleg külföldi szaktekintélyekre hivatkozom. A „Motor-transport“ tekintélyes angol folyóirat 1933. augusztus 16-ik számában F. Hubrig miniszteri tanácsos, a német birodalmi posta autóügyi műszaki vezetője terjedelmes nyilatkozatban közli, hogy a német postának ezidőszerint 435 drb. $\frac{3}{4}$ tonnás (kb. 4 m³) és 1.552 drb 2 tonnás (kb. 8 m³) olyan elektromobilja van üzemben, melyekkel a postai csomagforgalmat bonyolítja le. Ezen felül a távíró és távbeszélő szolgálatban nagyszámú kisebb alakú (háromkerekes) elektromobilt használ. A cikk szerint az elektromobilok az automobilokkal szemben mindazon esetekben fölényben vannak, amelyekben nem nagy kilométer teljesítményt kívánnak tőlük és közepes sebességgel megelégednek. Hubrig szerint a villamosüzemű járműveket megfelelő szolgálatban kell alkalmazni és rendeltetésüknek megfelelő nagyságban kell rendszeresíteni, ami annyit jelent, hogy terhelés és ürtartalom szerint megfelelő csoportokba sorozzuk őket. Szerinte a postánál kétféle típus elegendő, még pedig 8 m³-es és 4 m³-es ürtartalmú villamosüzemű gépkocsi, mert a sok fajta nagyobb igazgatási munkával jár. A 6. ábra a német birodalmi postánál használt kisebb típusú elektromobilt ábrázolja.

Ausztriából csak a bécsi posta adatai állanak rendelkezésünkre; ott a csomagforgalom lebonyolítására jelenleg 120 drb. 8—9 m³ ürtartalmú és kb. 2.5 t. teherbírású elektromobil van üzemben. Kistípusú elektromobilokat szándékoznak még beszerezni, hogy a csomag házhoz kézbesítést, e két típus között megosztva, gazdaságosabbá tegyék.

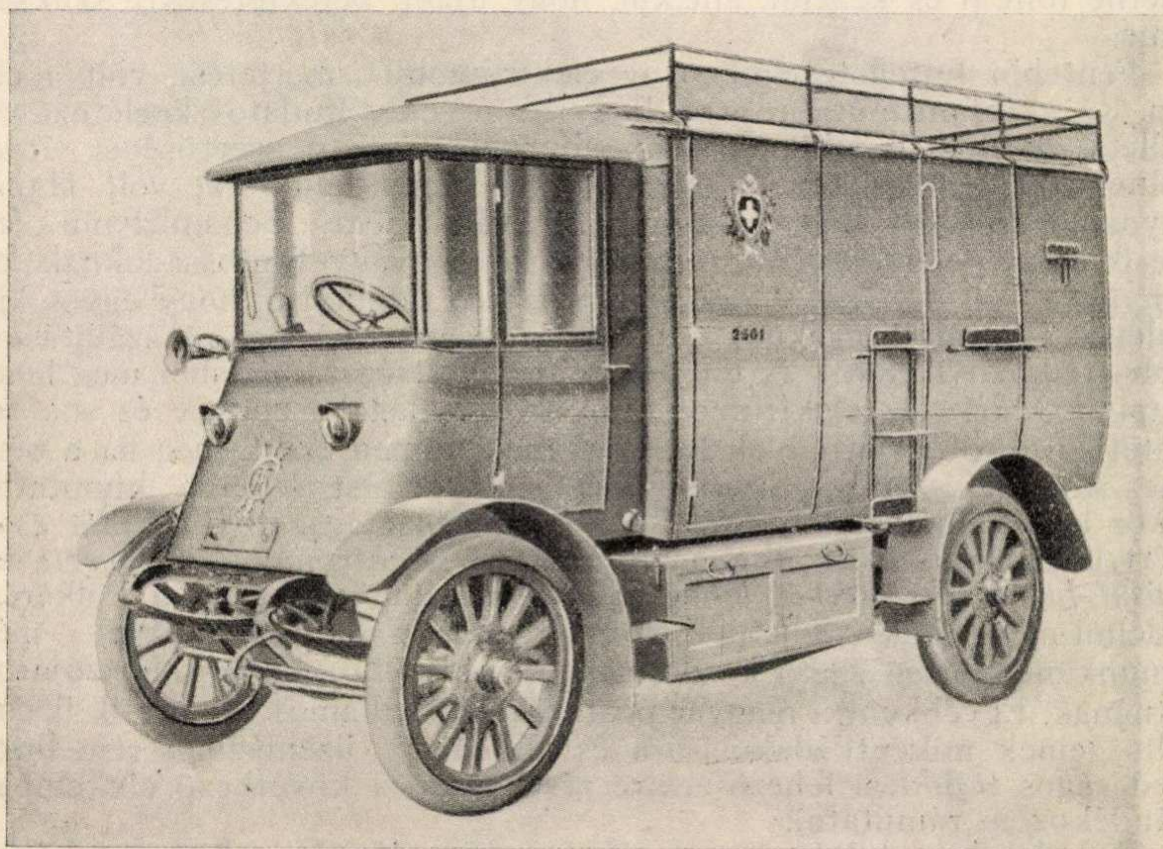
Svájcban szintén nagyszámú elektromobil van a posta üzemében.

A bemutatott 8 m³ elektromobilt csomagszállításra használják. (L. 7. ábra.)

Bár a svájci posta viszonyait a magyar viszonyokkal csak kevés vonatkozásban lehet összehasonlítani (a nagy átmenő idegenforgalom más rendszer kialakulását hozta magával) nem lesz érdektelen, ha az elektromobil ottani nagy elterjedtségére rámutatok. Városaik hegyes-völgyes vidéken fekszenek és ezért már a városokban is nagy szintkülönbségeket kell e kocsiknak legyőzniök. Ennek ellenére céljuknak jól megfelelnek, amit az is igazol, hogy számukat folyton szaporítják. Indokolatlan tehát e járművek ellen általánosan hangoztatott az az érv, hogy hegyi menetknél nem alkalmasak. Megfelelő áttételnek a hajtószerkezet és alváz közé való iktatása révén bármily feladatnak jól megfelelnek. Szándékosan nem kívánok a többi nyugati állam postáira hivatkozni, mert a magyar postára elsősorban a saját viszonyainak megfelelő berendezkedés a mérvadó. A magyar posta elektromobil üzeme mintegy hatéves multra tekinthet vissza és így e téren nálunk is megfelelő tapasztalat áll már rendelkezésre. Ezidőszerint 36 drb.



6. ábra. A német posta kisebb típusú elektromobilja.



7. ábra. A svájci posta csomagszállító elektromobilja.

8 m³-es elektromobil áll a magyar posta szolgálatában s üzemük többé-kevésbé eredményes volta gyakori vita tárgya volt. Kilométerenkinti üzemköltségük látszólag a benzínüzemű kocsik költségénél nagyobb, viszont azonban beosztásuk különleges volta ezt indokoltá teszi. Az összehasonlítás nálunk soha sem történt azon az alapon, mint erre fejtegetéseim során rámutattam. Mihelyt azonban az elektromobilok helyébe a kézbesítési szolgálatban benzínüzemű vagy lófogatú kocsikat állítanánk, kitűnne, hogy utóbbiak bármelyike csak nagyobb üzemköltségek árán tudna e feladatának megfelelni. Az elektromobilok típusainak a múltban történt megválasztásánál megfelelő tapasztalat hiányában csak egyféle kocsit (8 m³-es) rendszeresítettek, holott a gazdaságos üzemvitel legalább kétféle típust kívánt volna meg. Ezért, ha egy kisebb, pl. 4 m³-es kocsitípust rendszeresítettek volna, akkor a házhöz kézbesítést még gyorsabbá, pontosabbá és gazdaságosabbá lehetett volna tenni. Említésreméltó, hogy a magyar posta elektromobil állománya még kezdetleges „Rába” és „Mag” gyártmányú kocsikból áll, mert gyártásuk idején e téren a magyar gyáraknak nem voltak még kellő tapasztalataik. Így a magyar posta és a közönség ezeken a régi típusú villamoskocsikon keresztül ismerte még az elektromobilt. Pedig ma már 30—35 km. óránkénti sebességgel közlekedő, 70 km. hatósugarú s 10—15% emelkedést legyőző kocsikat is lehet gyártani, melyek nagyban hozzájárulnának e járműtípussal szemben táplált ellen-szenv megváltoztatásához. Költséget most csak a kocsik beszerzése jelentene, mert minden műszaki követelményt kielégítő oly töltőteleppel rendelkezünk, ahol még sok elektromobil akkumulátort lehetne tölteni és kezelni, anélkül, hogy újabb befektetésekre szükség lenne.

Fentebbi fejtegetéseimben az elektromobil ismertetése volt a cé-
lom. Rá akartam mutatni arra, hogy bizonyos céltudatos korlátozások mellett, az elektromobil nagyobb elterjedést és népszerűséget érdemelne, mint amilyenben Magyarországon a múltban része volt. Hangsúlyozom azonban, hogy cikkem megírásánál nem a benzínüzemű gépkocsik nagy jelentőségének elhomályosítása vagy fontosságuknak kicsinyítése volt a cé-
lom. Csak arra akartam rámutatni, hogy egyes különleges szolgálati ágaknál, miképpen lehetne a mostani szállításhoz jobb eredményt elérni. A tényleges üzemköltségszámításból meg lehet állapítani, hogy az elektromobilok gazdaságilag hasznosak és sok tekintetben a többi járművek felett állanak. Éppen ezért, még ha a benzines kocsival szemben üzemköltségmegtakarítást lehetne kimutatni, akkor is sokoldalú előnyeinek fogva egyes üzletágakban már csak azért is érdemes őket alkalmazni, mert az *elektromobilok energia ellátását hazai forrásokból lehet fedezni*, miáltal nem csupán külkereskedelmi mérlegünkre lehetnek előnyös hatással, de — közvetve — még a munkanélküliség égető kérdésének némi enyhítéséhez is hozzájárulhatnak. Egyébként a magyar postánál levő villamos gépkocsik üzemköltségeinek mikénti alakulására és ebben az üzemágban remélhető gazdaságos fejlődési lehetőségeire részletesen a következő cikkemben szándékozom rámutatni.

Az elektromobil kétségtelenül fennálló előnyei a köz érdekében csak akkor juthatnak érvényre, ha e kérdésben érdekelt körök ezeket

az előnyöket felismerve, a villamos gépkocsi üzemét támogatják és ezzel legalább részben módot nyújtanak hazánk gazdasági életének fellendítésére.

A posta pénzügyi eredményeinek alakulásáról.

Irta: DR. BUCZKÓ Pál, m. kir. postatanácsos.

Evolution des résultats financiers de la poste.

Par le dr. Paul Buczkó, conseiller des postes r. h.

L'auteur expose les dépenses, recettes et bénéfices nets des années dernières des Postes hongroises et relève les circonstances plus importantes de leur évolution.

A magyar posta sohasem zárkózott el attól, hogy bevételeinek és kiadásainak alakulásáról a nyilvánosságot tájékoztassa. A napi sajtó, a különböző szaklapok, továbbá a posta évi jelentései, különösen az utóbbi években behatóan ismertetik a posta pénzügyi eredményeit. Ezért ma már a közönség mind szélesebb rétegeiben hallhatunk a postára vonatkozóan különböző megjegyzéseket, hogy pl. a posta az egyetlen nagyobb aktív állami üzem, hogy a posta szépen dolgozik, de tarifái túl magasak; miért nem lehet a postai vagy a telefondíjakat leszállítani? stb. Nem lesz tehát érdektelen, ha az elmúlt évtized pénzügyi eredményeit összefoglalva, azok adatai és az azokkal kapcsolatos kérdések a Magyar Posta olvasói előtt kellő megvilágításba kerülnek.

A szerencsétlen világháború után 1924. év közepétől kezdődően lehet számítani azt az időszakot, amikor csonka hazánk gazdasági életének feltámasztása érdekében hathatós intézkedéssk történtek. Az azokat megelőző mindenféle próbálkozás, az erőszakolt pénzfeljavítás, majd a hallatlan arányú koronaromlás legfeljebb a spekulációnak kedvezett anélkül, hogy a közélet azoknak hasznát látta volna. Az alábbi táblázatba célzatosan vettem fel az 1923/24. év pénzügyi eredményeit, amelyek még az inflációs időszakból származnak és a bekövetkezett változást szembetűnően igazolják.

Költségvetési év	R e n d e s		Jövedéki felesleg
	kiadás	bevétel	
	P	P	P
1923/24	34,106.110	37,503.984	3,397.874
1924/25	63,091.516	69,268.968	6,177.452
1925/26	73,338.557	79,786.202	6,447.645
1926/27	77,117.983	84,950.917	7,832.934
1927/28	86,324.982	94,211.977	7,886.995
1928/29	95,948.301	103,584.471	7,636.170
1929/30	99,434.467	105,730.467	6,296.000
1930/31	99,883.855	108,405.410	8,521.555
1931/32	91,992.861	102,979.215	9,986.354
1932/33	82,722.872	94,215.966	11,493.094

E táblázat adatai közül elsősorban a jövedéki felesleggel kívánok foglalkozni. A posta 1924/25. évtől kezdve minden évben 6 millió pengőt meghaladó jövedéki felesleget ért el, sőt az utolsó 3 évben a felesleget még erősebben fokozta. Ez azonban nem új dolog, mert a magyar posta, fennállása óta minden költségvetési évet felesleggel zárta, még akkor is, mikor a deficitest táviróval egyesítették (1888.). Az utolsó békeévben 1913-ban a posta feleslege — pengőre átszámítva — közel 12 millió pengő volt.

A jelenlegi viszonyok között nem egészen helytálló a posta ellen hangoztatott az az érvelés, hogy a posta nem lehet hasznothajtó üzem, A postának sohasem volt célja minél nagyobb haszon elérése, hanem csupán a postai szolgálatok ellátásához szükséges kincstári ingó és ingatlan vagyontárgyakba fektetett állami tőke mérsékelt kamatoztatása. Az államháztartás egyensúlyának helyreállításáról szóló 1924: IV. tc. életbelépése óta ez az elgondolás annyiban módosult, hogy az állami üzemek összköltségvetési egyensúlyának lehető biztosítása végett az üzemek egymást támogatni, segíteni tartoznak. A fenti táblázatban mutatkozó három utolsó évi felesleges emelkedés ebben leli magyarázatát. Amíg ugyanis az összes állami üzemek zárszámadási mérlege rendes kezelésben — a legfőbb állami számvevőszék zárszámadási jelentései szerint — 1929/30. évben kereken 9.5 millió felesleget mutatott, addig az 1930. évben beállott gazdasági hanyatlás folytán — főleg az államvasutaknál és az állami vasgyáraknál bekövetkezett forgalomcsökkenés miatt — 1930/31. évben ez a mérleg már 27.8 millió pengő hiányt tüntetett fel. A gazdasági helyzet azóta még csak rosszabbodott. A postát, mint az állami gépezet egyik szerves részét nem lehet kiszakítani az állami üzemek közül, díjszabási politikáját és üzletvitelét tehát nem szabályozhatja szabadon, mindenre tekintet nélkül. Nem áll tehát fenn az, hogy a posta csak önmagát tartja el. Sőt fokozott szükség van arra, hogy a nehéz időkben a posta részéről nyújtandó támogatás minél eredményesebb legyen, hogy a még fennmaradó hiány fedezésére minél kisebb összeget kelljen a közigazgatási bevételekből (adókból és egyéb forrásokból) fordítani, mely utóbbiaknál köztudomás szerint ugyancsak súlyos nehézségek vannak.

A kiadásoknál azt látjuk, hogy azok 1924-től számított hét év alatt majdnem 59%-al emelkedtek. Ezek a számadatok első látszatra azt a benyomást kelthetik, mintha a posta a kiadások terén nem fejtett volna ki túl nagy takarékoságot. Mindannyian tudjuk, hogy a forgalom a szanálás óta hét éven át jelentősen növekedett, de az alatt a személyzeti létszámban megfelelő szaporítás nem történt. A dologi kiadások (házbér, fűtés, világítás), valamint az üzemi kiadások egyes tételei a forgalommal egyenes arányban nem emelkednek (mint ahogy ellenkező esetben sem csökkenthetők ugyanolyan százalékos erejéig). Mi okozta tehát mégis ezt a nagy kiadástöbbletet? Ennek magyarázatát a következőkben találjuk:

A nagy emelkedés elsősorban szorosán összefügg a beruházásokkal, jóllehet azok költségei nem szerepelnek a rendes kiadások között. Helyszüke miatt nem kívánok részletesen foglalkozni azzal a — magyar posta történetében páratlan arányú — újjáépítési tevékenységgel, amelyre a világháború és az azt követő megszállás pusztítá-

sai miatt, továbbá a technika fejlődésével kapcsolatban szükség volt. Néhány számadat ezt élénken megvilágítja. A posta a szanalás kezdete óta beruházásokra kereken 133 millió pengőt fordított. Ebben nagyobb tételek a budapesti automatikus központok 44, a Budapest—bécsi kábel 15,7, a Budapest—szegedi kábel 14,3, a távbeszélő hálózat és rádió 29, a postaházak 29 millió pengő költséggel. Voltak olyan évek (1926/27., 1929/30.), amikor a beruházási munkák költségeire 22 millió pengőt is meghaladó összeget fizettünk ki. A beruházások költségeit természetesen nem a folyó bevételekből fedeztük, hanem azokra állami előlegeket, kölcsönöket kaptunk. Az évenként kapott előleg amortizációs törlesztése a rákövetkező évben esedékessé válik. Ezek a törlesztési részletek már a rendes kiadások közé vétetnek fel és az elég magas kamat, valamint a rövid törlesztési idő (15 év) miatt súlyos teherképezetek. Amíg ugyanis a posta kiadása kölcsönök, tőke- és kamat-szolgálatára címén 1924/25-ben mindössze 3.407 pengő volt, addig ez a kiadás ma meghaladja a 11 millió pengőt és a rendes kiadások végösszegét jelentékenyen emeli. Kétségtelen, hogy ennek a kiadási tételnek rohamos emelkedését a rendkívüli idők és körülmények idézték elő. Ezt, véleményem szerint rendes, folyó kiadásnak tekinteni nem lehet, hanem — tekintettel főleg a rövid törlesztési időre — nagyobb részben a vagyonszaprodás célját szolgálja.

A posta kiadásainak másik nagy teherképezete a nyugellátások költsége. 1924. óta hét év alatt ez is mintegy 3 millió pengővel emelkedett. A mai nyugdíjteher a világháború előttinek jóval több, mint kétszerese; annak legalább 40%-át trianoni tehernek tekinthetjük.

A harmadik emelkedő kiadás a személyi járandóságok összege. Itt az 1924/25. évi 31.5 millió pengő tényleges kiadással szemben 1929/30. évben 41,8 millió pengő kiadás mutatkozott. Ez az emelkedés az aránylag csekély létszámemelésen kívül az illetmények időközben bekövetkezett rendezése folytán állott elő.

Ha még megemlítem a vasúti vontatási költségnek 800.000 pengőről 3.2 millió pengőre való emelését (később 4.3 millió pengő is volt), továbbá a rekonstrukcióra fordított mintegy 6 millió P kiadást, akkor tiszta képet alkothatunk a kiadások emelkedésének körülményeiről.

Külön kell szólnom a kiadások két utolsó évi eredményéről. Ezek az előző évekkel szemben számottevő csökkenést mutatnak. A csökkenések okozati összefüggésben vannak az 1931-től kezdődő gazdasági romlással. Sajnosan kell megállapítanunk, hogy a kiadások apasztása egyéb tételek mellett nagyobb százalékban a személyi járandóságokra esett.

A dologi, üzemi és egyéb kiadásoknál ugyancsak kivételes megszorításokat kellett végrehajtanunk. Ugyanakkor azonban a rádió fejlődésével és a távbeszélő automatizálásával, főleg az emelkedő áramfogyasztás miatt újabb megterhelés állott elő. Hogy a kiadások végösszege mégis apasztható legyen, ezért különösen a fenntartási, javítási és felújítási munkákat kellett elhalasztani. Ezeknek visszahatása előbb-utóbb jelentkezni fog, mert a helyreállítási költségek később annál nagyobbak lesznek.

Érdemesnek tartom még a főbb szolgálati ágak bevételeit az alábbi táblázatban külön is feltüntetni.

Év	Posta	Távíró	Távbeszélő	Rádió
	b e v é t e l e k p e n g ő b e n			
1924/25	34,147.826	5,984.303	26,960.779	—
1925/26	41,463.465	5,004.066	29,514.494	405.636
1926/27	47,660.269	5,600.555	26,776.859	879.869
1927/28	55,015.963	4,663.951	29,016.111	1,283.076
1928/29	58 476.450	5,187 795	32,698.456	2,724.905
1929/30	57 912.363	4,081.006	35,224.532	3,950.657
1930/31	58,29.467	4,595.672	35,390.436	4,401.720
1931/32	52,321.879	3,434.788	36,405.915	4,735.513
1932/33	47,450.954	3,367.584	34,492.394	4,613.469

*) A rádió előfizetési díjakból befolyó összegnek itt csak 50%-a szerepel. Másik fele a Magyar Telefon Hírmondó és Rádió rt.-ot illeti.

A postai bevételekre jellemző, hogy amíg a kedvező években majdnem ugrásszerű emelkedést mutatnak, addig azokat a kedvezőtlen gazdasági alakulás a legsúlyosabban érinti. Ennek okait a következőkben látom:

A posta rendes körülmények között a nemzetközi üzleti forgalomban (levél-, pénz-, csomagküldemények) élénkebb szerepet tölt be, mint a többi szolgálati ág. A gazdasági válság miatt elsősorban a nemzetközi forgalom zsugorodott össze és a postaforgalmat érzékenyen sújtotta. A belföldi forgalom ugyancsak erősen megcsappant. A bevételek lemorzsolását pedig különösen előmozdította, amikor a közönség tudatára ébredt annak, hogy a postai költségekben az olcsóbb küldeményfajokra való áttéréssel sokat lehet megtakarítani. Ezt a tarifaemelés is kétségtelenül elősegítette. Emellett a csomagszállító magánvállalatok versenye is egyre fokozódik és a postától jövedelmező forgalmat von el.

A táviróbevételek stagnálása, sőt apadása azt mutatja, hogy a táviróforgalom fokról-fokra veszít jelentőségéből. Ma már a távirat csak egész különleges esetekben szolgál a hírszolgálat eszközéül. A táviratforgalom zöme tulajdonképpen átterelődött a távbeszélőre.

A távbeszélő bevételek a nagy emelkedés után még a nehéz gazdasági években is aránylag keveset csökkentek. Bár a vidéki előfizetők számában erős visszaesés mutatkozik, mégis lehetetlen fel nem ismerni a távbeszélő fejlődésképeségét. Csonkamagyarországon ma is mintegy 10.000-rel több az előfizetők száma, mint 1913-ban Magyarországon volt. És amíg a postai bevételben a háború előttinek csak a felét érjük el, addig a távbeszélő bevétel csaknem kétszerezésére emelkedett. Ez is igazolja, hogy a rádió, repülőgép és autó korszakában a távbeszélőnek is jelentős szerepe van.

A bevételek alakulásával összefügg még a tarifapolitika kérdése is. Ez azonban külön oldalakra terjedő fejtegetést igényelne. Ezért itt ezt a kérdést csak vázlatosan érintem. Szerény véleményem sze-

rint a posta tarifái a gazdasági életet és a forgalmat érezhetően nem irányítják. Kétségtelen, hogy az 1930. november hóban végrehajtott emelés után a díjszabási tételek meglehetősen magasak. Tarifaeszállítás azonban a mai viszonyok között csak igen mérsékelt forgalom emelkedéssel jár. Amíg ugyanis néhány filléres mérséklés a közönséget a postai szolgálatok fokozottabb igénybevételére aligha serkenti, ugyanakkor ezek a filléres mérséklések a posta sok milliós tételénél számottevő bevételi kiesést jelentenek. A leszállítás tehát jelentős pénzügyi áldozat nélkül meg nem valósítható és csak attól függ, hogy az államháztartás az abból származó milliós bevételi elmaradásokat tudja-e nélkülözni, vagy sem?

Megjegyzem még, hogy a posta- vagy távbeszélő tarifák mérséklése, illetőleg az attól várt forgalom- és bevételalakulás a vasútnál bevezetett ú. n. filléres vonatok eredményeivel nem hasonlítható össze. A vasút ugyanis ezt a kedvezményt csak esetről-esetre, kellő számú utas jelentkezése mellett nyújtja, a posta tarifáinak leszállítása azonban általános érvénnyel történik, azt feltételekhez kötni nem igen lehet.

A postaküldemények kényszerkézbesítése.

Irta: Dr. BELUS MIHÁLY m. kir. postatanácsos.

Remise forcée d'envois postaux.

Par le dr. Michel Belus, conseiller des postes r. h.

L'auteur traite dans cet article les questions ayant trait à la remise forcée des envois postaux, en examinant spécialement sur quelles bases les règles concernant la remise forcée ont été introduites dans l'Ordonnance Postale et si la remise forcée récemment proposée au sujet d'envois postaux déposés par certains organismes peut être ordonnée dans les cadres de l'Ordonnance Postale?

A feladó valamely küldeménynek postáraadásakor a postával szállítási szerződést köt. A posta a szállítási szerződésben vállalt kötelezettségének a küldemény kézbesítésével tesz eleget. A posta azonban nincs mindig abban a helyzetben, hogy a küldeményt kézbesítse. Pl. a cím hiányossága miatt a címzett kilétét vagy hollétét megállapítani nem tudja; a címzett meghalt és átvételre jogosult nincs; a címzett az átvételt megtagadja stb. Az Üzletszabályzat szerint ilyenkor a posta a küldeményt, mint kézbesíthetlent általában a feladónak küldi, illetőleg kézbesíti vissza.

Vannak azonban az Üzletszabályzatnak olyan rendelkezései is, amelyek a postára adott küldemények kényszerkézbesítéséről intézkednek. Nevezetesen a közadók kezelésével megbízott hatóságoktól és hivataloktól adó, valamint illeték befizetése tárgyában feladott intést el nem fogadás esetében a posta kényszer útján kézbesíti; ami abból áll, hogy az intést a kézbesítő, a címzett lakásán, üzlethelyiségében hagyja és a tértivevényre feljegyzi, hogy az átvételre jogosult sze-

mély az aláírást megtagadta. Az állami, törvényhatósági, megyei, városi és községi hatóságok és hivatalok stb. által feladott küldeményeket viszont a posta el nem fogadás esetében kényszerkézbesítés végett az illetékes közigazgatási hatóságnak adja át. (Budapesten a m. kir. központi kézbesítőhivatalnak, városokban a polgármesteri hivatalnak, községekben az előljáróságoknak.)

A postaküldemények kényszerkézbesítése, illetőleg kényszerkézbesítésre való átadása a szállítási szerződésen kívül eső közjogi természetű cselekmény, amely nem az Üzletszabályzatban, hanem más jogforrásban gyökerezik. Ezekben az esetekben ugyanis nem mint szerződő fél, hanem mint az állam közigazgatási szerve jár el s az államhatalom és az állampolgárok egymásközti érintkezését közvetíti. E leveleknél a feladó és a címzett nem mint két egyenjogú fél szerepel, a címzett tehát a küldemény átvételét nem tagadhatja meg. Ha a címzett a közjogi alapon kézbesítendő küldemény átvételét megtagadja, azt a posta a címzett akarata ellenére is kézbesíti, illetőleg a kényszerkézbesítés foganatosítása végett a helyi közigazgatási hatóságnak adja át.

Az előadottakból következik, hogy a postaküldemények kényszerkézbesítése tulajdonképpen nem üzletszabályzati kérdés és éppen ezért a kényszerkézbesítésre vonatkozó rendelkezések az Üzletszabályzatba csak törvény vagy törvényerejű intézkedés alapján kerülhetnek.

Bár a postaküldemények kényszer útján való kézbesítését a felek általában támadják, — különösen akkor, amikor portóköteles küldeményt kézbesítenek nekik kényszer útján — mégis egyes testületek (pl. az Országos Társadalombiztosító Intézet, az ügyvédi kamarák), amelyeknek küldeményeit a ma érvényben levő szabályok szerint kényszer útján kézbesíttetni nem lehet, azt kérik, hogy a posta küldeményeiket, ha a címzettek nem fogadják el, adja kényszerkézbesítésre. E kívánságokkal szemben azonban a posta a fentebb kifejtettek alapján arra az álláspontra helyezkedett, hogy a kérelemnek a Postaüzleti Szabályzat keretén belül a saját hatáskörében eleget tenni nem lehet.

Postajogtörténeti szempontból érdeklődésre tarthat számot az, hogy a kényszerkézbesítésre vonatkozó egyes rendelkezések milyen alapon kerültek a Postaüzleti Szabályzatba.

A ma érvényben lévő Postaüzleti Szabályzatba a kényszerkézbesítésre adandó küldemények felvétele a régebbi Üzletszabályzatok alapján, a legelső Postai Tarifák és Postaüzleti Szabályzatba pedig az 1838. évben kiadott levélpostai rendtartás alapján került.

Az 1837. évből származó Magyarországra 1851-ben reákényszerített és az 1867. évi XVI. tc. XVIII. cikkével érvényben tartott postapátens 18. §-a alapján kiadott levélpostai rendtartás 40. §. d) pontja szerint:

„Mindenkinek szabadságában áll a leveleket, vagy más postával érkezett küldeményeket elfogadni vagy elfogadásukat megtagadni.

A hivatalos átiratokat, melyeket portómentes hatóságok és intézetek portóköteles hivatalokhoz vagy egyénekhez intéznek, ez utóbbiak vissza nem utasíthatják.“

A 41. §. szerint pedig: „Ha valamely hivatalos kibocsátványt vagy

íratot a 40. §. 2-ik bekezdésében említett portóköteles hivatal vagy egyén elfogadni vonakodik, illetőleg annak elfogadását megtagadta, ha ez olyan hivatalos kibocsátványokra vonatkozik, melyeket portómentes hatóság portóköteles hivatalokhoz intézett, azoknak kényszer útján való kézbesítése és a portó behajtása az illető politikai hatóságot (megyei szolgabíró, rendezett tanácsú városok polgármestereit, törvényhatósági jogkörrel felruházott városok rendőrkapitányait), ha pedig portóköteles személyek tagadják meg az átvételt, a községi előjáróságot (helyi hatóságokat) illeti.“

Az első — 1888. évi — Postai Tarifák és Postaüzleti Szabályzat I. szakasz, 18. §. 8. pontja szerint: „Az elfogadásra jogosítottnak szabadságában áll postaküldeményeket vagy elfogadni vagy elfogadásukat visszautasítani.

Kivételt képeznek *a)* az adóintések (adók és illetékek befizetésére), melyek az elfogadás megtagadása esetén a címzettnek hagyatnak és *b)* a közhatóságok és hivatalok stb. postaküldeményei, melyeket *portóköteles hivatalok* (pl. közjegyzők, ügyvédi kamarák, egyházi hatóságok, jótékonyági intézetek, vasutak stb.) és magánügyének a kényszerkézbesítés terhe alatt elfogadni kötelesek.“

Az első Üzletszabályzat és a levélpostai rendtartás szabályai — a kényszerkézbesítés lényegét illetőleg — megegyeznek. Az első Üzletszabályzat a kényszerkézbesítés tényleges végrehajtására vonatkozólag csak annyiban tartalmaz változást, hogy az adó- és illetékintés kényszerkézbesítését nem a helyi hatóság, hanem maga a posta végzi.

A ma érvényben levő Postaüzleti Szabályzat 98. §. 1. pontja értelmében a következő küldemények kerülnek kényszerkézbesítésre:

„*a)* a közadók kezelésével megbízott hatóságok és hivatalok által feladott, adók és illetékek befizetésére vonatkozó intések;

b) az állami, törvényhatósági és községi hatóságoktól, hivataloktól és ezek megbízásából önállóan eljáró közegektől eredő postaküldemények, hacsak „kényszerkézbesítés mellőzendő“ felírással ellátva nincsenek;

c) polgári peres ügyekben hozott bírói határozatokat tartalmazó tértivevényes ajánlott levelek;

d) az áru- és értéktözsdek választott bíróságaitól eredő és bírói határozatokat tartalmazó tértivevényes ajánlott levelek;

e) az 1888. évi XXXI. tc. végrehajtásáról szóló 1890. évi július 18-án kelt 23.445. sz. utasítás 90. §-a értelmében a villamos berendezés huzalai által érintett ingatlan tulajdonosai vagy birtokosai által építkezés, vagy az épület átalakítása tárgyában az ingatlanok tulajdonosához, illetőleg birtokosához „Értesítés villamos vezeték tárgyában“ megjegyzéssel ellátott tértivevényes ajánlott levelek.“

Az első Üzletszabályzat és a ma érvényes üzletszabályzat szövegének összehasonlítása után megállapíthatjuk, hogy a jelenlegi üzletszabályzat idézett fejezetének *a)* és *b)* pontja a réginek *a)* és *b)* pontjával lényegileg megegyezik; a *c)*, *d)* és *e)* pontokat ellenben az első üzletszabályzat még nem tartalmazta. Az alábbiakban ismertetem, hogy a *c)*, *d)* és *e)* pontok milyen alapon kerültek a később kiadott üzletszabályzatokba:

ad. *c)* A polgári peres ügyekben hozott bírói határozatok kény-

szerkézbesítését először az 1896-ban kiadott Postai Tarifák és Postaüzleti Szabályzat mondotta ki. (L. 162. old. I. rész, 19. §. 12. c) pont.). Az ilyen küldemények kényszerkézbesítését külön pontba foglalva azért kellett elrendelni, mert a bírói határozatokat nem mindig a bíróságok, hanem helyettük és nevükben magánosok (ügyvédek) adják postára. Minthogy a bírói határozatoknak kényszerkézbesítését az 1868. évi LIV. tc. 264. §-a általában kimondja, a törvény rendelkezésének tettek eleget akkor, amikor bárki által feladott bírói határozatok kényszerkézbesítését az üzletszabályzatba felvették.

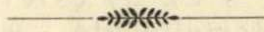
ad. d) Az áru- és értéktőzsdék választott bíróságától eredő bírói határozatoknak kényszer útján való kézbesítését külön pontként (d) azért kellett kimondani, mert ezeknek a határozatoknak kézbesítése a rendes bíróságok által hozott határozatokkal szemben vita tárgya volt. Az igazságügyminiszter úr 1907. évi december hó 10-én kelt 50.099/1907. I. M. I. számú átiratában közölte, hogy: „a tőzsdebíróságok törvényben meghatározott hatáskörrel felruházott állandó kivételes állami bíróságok, amelyeknek határozatai a kézbesítés szempontjából oly tekintet alá esnek, mint a többi bíróság határozatai“. Az 1868. évi LIV. tc. 264. §-ának kényszerkézbesítést megállapító rendelkezése tehát a tőzsdebíróság határozataira is kiterjed.

ad. e) A villamos berendezésekre vonatkozó bejelentéseket tartalmazó tértivevényes ajánlott levelek kényszerkézbesítését az 1901. évben kiadott Postai Tarifák és Postaüzleti Szabályzat I. része, I. szakasz 18. §. 16. e) pontja mondotta ki. Ezeknek a küldeményeknek kényszerkézbesítése az 1881. évi XXXI. tc. 15. §-a és 1889. évi XVIII. tc. 3. §-a alapján az igazságügyminiszterrel egyetértőleg kiadott 23.445/1890. számú végrehajtási rendelet 90. pontjában gyökerezik.

Az előadottakból kitűnik, hogy a Postaüzleti Szabályzatban felsorolt kényszerkézbesítési szabályoknak törvény, illetőleg törvényerejű intézkedés az alapjuk.

Éppen ezért azt, hogy az állami és törvényhatósági hatóságokon és hivatalokon kívül egyéb, tulajdonképpen nem állami szervek küldeményeit is a posta kényszerkézbesítés végett az illetékes közigazgatási hatóságnak adja át, a Postaüzleti Szabályzat csak törvény vagy törvényerejű intézkedés alapján mondhatja ki.

Megjegyzem végül, hogy a tulajdonképpeni nem állami szerveknek a kényszerkézbesítésbe való bevonása postai szempontból nem kívánatos, mert ezek a szervek azután esetleg más vonatkozásban is az állami hatóságokra megállapított kedvezőbb postai elbánást követelnék. Így többek között: a postai díjatalányozást, a csekkbefizetési díj alóli mentességet, a közönséges küldemények tértivevényvel való feladását stb., ami végeredményben a posta bevételeinek és ezen keresztül az állami bevételeknek lényeges csökkenésével járna.



Adatok a miskolci posta keletkezésének történetéhez.

Irta: Dr. MONUS FERENC m. kir. posta főfelügyelő.

Données relatives à la genèse de la poste de Miskolc.

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

Rôle de la poste en Hongrie après l'expulsion des Turcs. Établissement de stations postales nouvelles, de lignes postales nouvelles. Établissement, origine de la ligne postale Buda—Eger. Les maîtres de poste des villes Eger et Hatvan. Les postes de Borsod de Rákóczi. Origine de la ligne postale Eger—Tokaj. La poste d'Ónod au milieu du XVIIIe siècle. Projet concernant l'établissement de la station postale de Miskolc en 1768. Communication postale entre Miskolc et Ónod dans les années de la soixantaine du XVIIIe siècle. Distribution des lettres entre Ónod et Miskolc. Le maître de poste adjoint Órássy à Miskolc. Établissement de la ligne postale Buda—Miskolc—Kassa. Le premier hôtel des postes à Miskolc. Les terres postales au début du XIXe siècle.

Amikor a török félhold uralma Bécs alatt megtört s a császári seregek az ország területéről is szakadatlanul üzték a törököt, a változott hadihelyzet a magyarországi postától hihetetlen nagy teljesítményeket követelt. Hogy e követelményeknek a felsőmagyarországi szerény keretek között mozgó postaszervezet némileg is eleget tehessen, elsőben is a meglévő postaállomások ember-, ló-, kocsiallományának azonnali szaporítását kellett elrendelni. Az elűzött vagy elmenekült postamesterek visszatértek régi otthonukba, állomásaikra s megkezdődött a lassú szervezési munka. Új postaállomások, új lóváltó állomások, új postavonalak keletkeztek, elsősorban is azért, hogy a császári csapatok sürgős ügyekben utazó katonáit szállíthassák. A felsőmagyarországi részekről, a hosszú útvonalon (Kassa—Rózsahegy—Pozsony) nehéz volt az érintkezés Béccsel. Ezért Eger várának a török uralom alól történt felszabadulása után, a város első császári parancsnoka, Butler báró közbenjárására elég gyorsan létrejött az Eger—Gyöngyös—Hatvan—Buda-i postajárat, mely Budán összeköttetést kapott a császárvárossal.

A hadihelyzet tette szükségessé e postajárat összeköttetést, mely így természetesen a közérdek kikapcsolásával tisztán hadászati, illetve katonai közigazgatási célokat szolgált. A már említett Eger—Buda, vagy Buda—Eger között létesült postavonalból alakult ki későbbben Egertől folytatólag az Eger—Ónod—Tokaj-i, majd az Eger—Miskolc—Kassa-i, illetve az úgynevezett Buda—Miskolc—Kassa-i postavonal.

Borsodvármegye levéltárában őrzött okmányok igazolják azt, hogy Eger várában a felszabadulást követő években, közelebbről az 1694. évben már cs. kir. postahivatal működött, Hatvan városában szintén. Egerben Hütter Péter,¹⁾ Hatvanban Szabó Máté²⁾ volt a postamester. Ez idők feljegyzései szerint Buda—Egri vagy Eger—Budai postaútról elég gyakran volt szó. E postavonal természetes folytatása lett volna

¹⁾ Borsodvármegye levéltára. Politic. Act. XVII. fs. I. 145.

²⁾ Heves vármegye. Szerk dr. Borovszky Samu Magyarország vármegyéi és városai. Budapest. 147. oldal.

az Eger—Kassa-i vonalrész, melynek létesítése már foglalkoztatta az érdekelteket,³⁾ ennek azonban útját állta II. Rákóczi Ferenc felkelése, illetve a felvidéknek Rákóczi által történt birtokbavétele.

Rákóczi a meglévő postavonalak részbeni felhasználásával Borsodvármegyére is kiterjesztette postahálózatát. Márki Sándor II. Rákóczi Ferenc című hatalmas munkájában ismerteti a kurucok magyarországi postahálózatát, ez adatokat — borsodi postaállomásokkal, borsodi lóváltóállomásokkal kiegészítettem a Magyar Posta 1933. évi 7. számában: Ujabb adatok a Rákóczi-kor postatörténetéhez című dolgozatomban.

Mint ismeretes, Rákóczi egyik postavonala Nagyszombatból, Mocsnok, Verebélyen át haladt Vadkertnek, itt ágazott el Borsod vármegye irányában s Acsa, Hatvan, Gyöngyös, Verpelét, Eger, Kövesd, Ónod érintésével haladt a tokaji várnak. Amint látjuk, Rákóczi postaszervezete, a 17. század végén létesült Buda—Eger közötti postavonal Hatvan—Eger-i részének felhasználásával vonult az ónodi, szerencsi, tokaji várnak.

Ahogy lezajlott a Rákóczi szabadságharc s a kuruc postamesterek elhagyták állomásaikat, a császári udvar első ténykedése volt a Buda—Hatvan—Eger között még a 17. század végén létesült postavonalat helyreállítani, berendezni, majd e vonalat Ónod érintésével többször változó útirányok mellett Tokaj felé meghosszabbítani. Ez a postavonal a szatmári békekötés után elég hamar létre is jött, illetőleg létesült. A vonal útiránya volt: Eger, Daróc, Ónod, Gesztely, Szerencs, Tokaj. Miskolc városát e postavonal még nem érintette.

Ónod városa, Miskolccal szemben kedvezőbb helyzetben volt. Bár az ónodi vár a 17. század végén majdnem teljesen elpusztult, de mint volt megerősített hely, emlékét továbbra is megtartotta s fontos végvári jellege, mint sok harci dicsőség színhelye, továbbra is élt. Rákóczi valamennyire helyreállította s egyik fontos postavonala — (postalis lineája) Ónodon haladt keresztül, itt állomásozó kurucpostahivatalánál 8 felnyergelt postaló állott indulásra készen. Az egri postaállomásnak Rákóczi alatt szintén 8 postalova volt, a többi borsodi postaállomásnak ennél jóval kevesebb. Ez is bizonyítja, hogy Borsod vármegyében Eger (Borsodhoz tartozott ez időben) és Ónod volt a legnagyobb postahivatalok egyike.

Az ónodi postaállomás jelentősége azután is folyton emelkedett; írott bizonyítékunk van arra, hogy 1742-ben Szilvás Albert volt az ónodi postamester s az 1751. évben kiadott postapátens az Ónod—Tokaj, Ónod—Eger közötti viszonylatban megállapított postatarifát⁴⁾ közli, az említett postapátensből továbbá az is megállapítható, hogy a környék legfontosabb állomása Ónod volt. Ellenben arról, hogy Miskolcon az 1751. évben postaállomás lett volna — szó sincs.

Miskolc városa ez időben, vagyis Mária Terézia uralkodása alatt, erősen érezte a szervezett posta hiányát. Ezért a vármegye első alispánja vette kezébe a posta létesítésének ügyét s igyekezett az érdekelt hatóságokat Miskolc érdekében jobb belátásra bírni. Mert hiszen

³⁾ Borsodvármegye levéltára. Polit. Act. XVII fs. I 146.

⁴⁾ Borsodvármegye levéltára. Polit. Act. XVII. fs. I. 174

miről volt szó? Az ónodi várhoz vezető út, mint egyik régi főközlekedési út, talán használhatóbb volt, mint a vármegye által nem rég készített, illetőleg rendbehozott Miskolcra vezető út, s emiatt nem akartak hallani sem útváltozásról, ámde Miskolc már akkor jelentős hely volt, így elsőrendű érdeke fűződött e városnak ahhoz, hogy rendes postaállomása legyen. Ezt érezte különösen Vizeky Talián András alispán, aki az 1768. évben javaslatot tett felsőbb helyre,⁵⁾ hogy az Eger felőli postaút Keresztesen át, Ónod érintése nélkül vonuljon Miskolcra, innen Gesztely községen át Szerencs, Tokaj felé, másrészt Miskolcon postaállomás létesítésével innen induljon a posta Szikszó, Forró érintésével Kassa felé.

Vizeky igen érdekes javaslata Miskolc város akkori fontosságára is rávilágít, többek között azt mondja a Mária Terézia korabeli Miskolcra: a vármegye területéről származó levelek nagyrésze Miskolcra íródik, mert a vármegyei nemesek legtekintélyesebb része Miskolcon lakik, a vármegye közigyelései is főképpen itt tartatnak; itt van a kincstári erdőuradalom prefekturája, mely fontos tényező a vármegye életében és gyakori levelezést folytat. Utazásoknál, különösen Lengyelország, Erdély felé, vagy a felvidék vármegyéibe irányuló utazásoknál Miskolc az a hely, ahol az utasok megállapodnak. A vármegye tehát feltétlenül szükségesnek látja azt, hogy az Eger felől jövő és Keresztesen átvonuló postajárat egyenesen Miskolcra vezettetessék s onnan egyrészt Gesztelyen át Tokaj, másrészt Szikszó, Forró érintésével Kassa felé vegye útját. Ezek az utak — írja Vizeky — kipróbált jó utak, sánccal, hidakkal, töltésekkel ellátva, amelyeket Borsod vármegye építtetett s így a hetenként kétszer közlekedő postajárat céljaira is alkalmasak.

Postatörténelmi szempontból felette érdekes, — mert novum — az alispán javaslatának további része, mely a 18. századbeli Miskolc város eddig nem ismert postai közlekedését közelebbről is megvilágítja.

Ónodról — írja Vizeky — hetenként kétszer jön levélhordó Miskolcra, elhozza a leveleket s viszi az itt összeszedett továbbítandókat az ónodi postára. Így aztán a Miskolcra szóló levelek csak másnapon, rossz időben harmadnapon érkeznek meg. Különösen több napos késedelem áll elő esős, sáros időben, vízáradások idején, amikor a levélhordó a rendes járás-keelésben akadályozva van.

Mint említettük, a Rákóczi szabadságharc után következő években a Buda—Kassa-i postavonal Miskolc érintése nélkül Ónodon át vonult Tokajnak, innen Vilmányon át Kassának, ha most figyelembe vesszük azt, hogy 1751. évben az ónodi posta részére kiadott posta-kezelési utasításhoz csatolt táblázatban Miskolc mint postaállomás nem szerepel, úgy és ezek után kétségtelen, hogy bárha Miskolc városa a 18. század közepén már fontos hely volt és levelezése is jelentékenyvé tette, az 1768. évben még postahivatala, rendes postaállomása nem volt, hanem előbb az ónodi posta lovas levélkézbesítője járt a városba hetenként kétszer, elhozta az érkezett leveleket, azokat kézbesítette s a feladott leveleket összeszedve, visszatért Ónodra. Később pedig, amint látni fogjuk, az igények növekedésével, amikor már

⁵⁾ Borsodvármegye levéltára. Polit. Act. XVII. fs I. 180—. — 1768.

a postaforgalmat ily módon lebonyolítani nem lehetett, az ónodi postamester egyik alkalmazottja — mint segédpostamester, vagy amint akkor nevezték, veredarius, — állomásozott Miskolcon, akinek feladata volt az Ónodról érkezett posta átvétele, szétosztása, kézbesítése s az itt feladottaknak Ónodra továbbítása.

Nagyon nehezen jutott Miskolc rendes postaállomáshoz, lépésről lépésre haladhatott csak előre, pedig minden feltétellel rendelkezett ahhoz.

De mi történt Vizeky—Talián András alispán javaslatával? Javaslat a bécsi udvari kancelláriához került, mely az udvari postabizottsághoz juttatta el további tárgyalás végett. Innen érdemben való hozzászólás végett áttették a magyar és erdélyi postaügyek Budán állomásozó felügyelőjéhez, Kósa Zachariáshoz.⁶⁾ Kósa a javaslatot elküldte a Vármegyéhez újabb jelentéstétel végett.

16 év elteltével, 1784. évben Metz Antal Gáspár kassai postaprefektus kezei közé került,⁷⁾ amelyet még mindig nem intéztek el érdemben. Metz Antal postaprefektus hozzászólásának eredménye mindössze annyi volt, hogy az Eger felől közlekedő postajarat Keresztes érintésével közlekedik a még mindig Ónodon lévő postaállomáson át Kassa felé. Így a Miskolc—Szikszó—Forró—Kassa-i tervezett postavonal sem létesülhetett, a kipróbált jó utakon át.

Ez állításunkat igazolja még egy 1786. évből fennmaradt postatérkép,⁸⁾ valamint egy ugyancsak 1786. évből származó „Kassai Kalendarium“⁹⁾ is. Mindkét becses emlék, a Buda—Kassa-i postavonalat egybehangzóan a következő postaállomások érintésével tünteti fel: Buda, Kerepes, Hatvan, Gyöngyös, Eger, Keresztes, Ónod, Szerencs, Tokaj, Vilmány, Szinna, Kassa.

Borsodvármegye levéltára ebből az időből még egy igen fontos postai okmányt őriz: Órássy József segédpostamester (veredarius) 1784. évi május havában kelt bizonyoságlevele ez,¹⁰⁾ mely szerint Miskolcon, mint az ónodi posta megbízottja, leveleket vett át azzal a kötelezettséggel, hogy azokat az első postaindulással Ónodra továbbítja. Bárha Órássy segédpostamesterre vonatkozóan eddig más adatot nem találtam, ebből az egy emlékből is nyilvánvaló, hogy Miskolcon állomásozott, mint az ónodi posta kiküldöttje. A leveleket átvette, összegyűjtötte, talán ez idők egyik ú. n. levélgyűjtőhelyének vezetője volt Miskolcon. A fontosabb levelek átvételét írásban is elismerte s az Ónodról érkező, majd visszainduló postaküldöncnek átadta.

Mindezek után most már nem hangzik hihetetlenül, hogy Miskolc városa a 18. században Ónod mellett postai szempontból eltörpült, de ennek nem Miskolc volt az oka.

A város 1790. évben II. Lipót uralkodása alatt érkezettnek látta az időt arra, hogy ennek a fontos kérdésnek újabb felterjesztéssel elintézését kérje. II. Lipót a vármegye javaslatát nyomban tárgyalta

⁶⁾ Borsodvármegye levéltára. Polit. Act. XVII. fs. I. 179.

⁷⁾ Borsodvármegye levéltára. Polit. Act. XVII. fs. I. 189.

⁸⁾ Dr. Hencz Lajos: A posta, távíró és távb. története, Budapest 1931.

⁹⁾ Borsod-Miskolci múzeum könyvtárában.

¹⁰⁾ Borsodvármegye levéltára. Polit. Act. XVII. fs. I. 188.

(L. a Magyar Posta 1933. évi 4. számában: Adatok a miskolci posta történetéhez című dolgozatot), és pedig olyan eredménnyel, hogy 1790. évi szeptember hó 1-én Miskolc városa megkapta az első cs. kir. postaállomást: a Buda—Kassa-i postavonal most már Miskolc érintésével haladt Szikszó, Forró, Hidasnémet-i postaállomásokon át Kassának. A vármegye régi óhajtása teljesült, Vizekv Talián András alispánnak 1768. évben benyújtott javaslata 1790. évben, tehát 22 év után elintézését nyert. Miskolc városa ezzel a gazdasági és kulturális fejlődés útjára léphetett, fejlődésének egyszerre nagyobb lehetőség nyílt.

A vármegye által, a miskolci postamesteri állásra előterjesztett pályázók közül egyet sem neveztek ki, hanem katonai szolgálatának jutalmazásaképpen Bakos László vigiliarum magistert,¹¹⁾ aki az 1791. évben a Három Rózsa vendégfogadó (ma a Kazinczy- és Széchenyi-utca sarkán lévő Grand szálloda) vagy a Zsámbik Tamás görög kereskedő házáat kérte postaháznak kijelölni.¹²⁾ A levelek gyorsabb kézbesíthetése végett a vármegyétől levélkézbesítésre alkalmas embert, azonkívül postaföldek, rétek kihalását és a postalovak számára külön leendő kijelölését kérte.

Hol volt az első postaház Miskolcon, a Három Rózsa vendégfogadó épületében, vagy Zsámbik Tamás házában — eddig még nem sikerült megállapítanom.

A miskolci postaföldekre nézve annyit tudunk, hogy a 19. század elején a miskolci postaállomással 21 hold, 1457 négyszögöl szántóföld haszonélvezete járt s e földekből egy rész Miskolc város határában, más rész Hejőcsaba határában volt. A haszonélvező postamester a földek tulajdonjogának elismerése mellett évenként egy cs. kir. aranyat volt köteles a diósgyőri koronauradalomnak fizetni.¹³⁾

Bakos László postamestert az 1801. évben Szedliczky István¹⁴⁾ váltotta fel, ezt 1830. évben Duronelly András, aki a miskolci postaállomást 1830. évi május 20-án kelt adásvételi szerződés alapján 23.000 pengőforintért vásárolta meg.¹⁵⁾ Duronelly Andrást az 1845. évben fia, a szabadságharc alatt is kiváló szerepet vivő Duronelly Alajos ügyvéd követte. Duronelly Alajos volt Miskolc város utolsó postamestere, u. i. az 1870. évben a hivatalkincstári kezelésbe vétetett.

Az akkori idők egyik érdekessége a Duronelly család birtokában levő s 1867. évben kelt miniszteri rendelet,¹⁶⁾ mely Duronelly Alajost, a kiváló miskolci postamestert a kassai postaigazgatóság kerületében postabiztosi teendőkkel bízta meg azzal, hogy a hivatalában megfelelő helyettesről gondoskodják. Duronelly Alajos új megbízatásának olyan szakértelemmel felelt meg, hogy az akkori kereskedelemügyi miniszter a postamester-postabiztost a kassai postaigazgatósághoz postafelügyelővé nevezte ki. A miskolci postahivatal kincstári keze-

¹¹⁾ Borsodvármegye levéltára. Borsodvármegye Jegyzőkönyve 1790. — 2829.

¹²⁾ Borsodvármegye levéltára. Borsodvármegye Jegyzőkönyve. 1791. — 2656.

¹³⁾ Duronelly Alajos ny. postafőigazgató szíves közlése

¹⁴⁾ Borsodvármegye levéltára. Borsodvármegye Jegyzőkönyve. 1801. — 201.

¹⁵⁾ Duronelly Alajos közlése.

¹⁶⁾ Földmívelés, Ipar és Kereskedelmi Miniszter 2931/1867. VI. 19.

lésbe vétele után Duronelly Alajos 1871. évben a kassai postaigazgatóságnál jelentkezett szolgálattételre.

Egyébként Miskolc város 19. századi postájáról bővebben egy későbbi cikk keretében számolok be.

ELMÉLET — GYAKORLAT.

Théorie — Pratique.

5. A váltók lebélyezése.

a) *A már aláírt váltókra a 20%-os rendkívüli illetékpótlék címén utólag felragasztott bélyegeket le lehet-e bélyegezni?*

b) *Joguk van-e a postahivataloknak valamely már aláírt váltón illetékkiegészítés céljából felragasztott bélyeget lebélyegezni?*

A felelet mindkét kérdésre **nem**.

ad a) Az A. 1. Szab. 116. §. 2. c) pontja értelmében a postahivatalok a váltókra felragasztott bélyegek lebélyegzését csak abban az esetben teljesítik, ha a váltó még semmiféle eredeti aláírással ellátva nincs.

A százalékos illetékek után járó 20 százalékos rendkívüli pótlék rendszeresítése alkalmával a rendkívüli illetékpótlék lerovása céljából az aláírt váltókra felragasztott bélyegek lebélyezése annak idején átmenetileg meg volt ugyan engedve, de ezt az utólagos lebélyegzést nem a postahivatalok végezték, hanem vidéken a m. kir. adóhivatalok, Budapesten pedig a székesfővárosi pénzügyigazgatóság bélyegjelző osztálya (V., Szalay-u. 10—14.). A postahivatalok erre a P. R. T. 1932. évi 16. számában (80.950/2. sz. rendelet) kaptak utasítást. Ez a kivételes engedély azonban 1932. évi július hó 31-én megszűnt és azóta még az előbb említett pénzügyi szervek sem jogosultak az utólagos lebélyeezésre.

ad b) Természetesen a postahivataloknak az A. 1. Szab. fentidézett pontja értelmében arra sincs joguk, hogy valamely már aláírt kisebb címletű váltón a váltóösszeg felemelése végett az illeték kiegészítése céljából felragasztott bélyegeket lebélyegezzék. (Beküldött kérdés).

Feladás.

6. *Kifordított levélborítékba helyezett küldemény ajánlottként postára adható-e?*

Nem.

Az A. 1. Szab. 23. §. 1. pontjában foglaltak szerint „Ajánlott levélpostai küldemény, valamint értéknyilvánítással ellátott sommás-, kézi- és betétcsomag, értéklevél olyan burkolatban, amelyen a korábbi használatnak vagy régi ragjegyek stb. eltávolí-

tásának nyomai láthatók, nem adható fel.“ Az idézett Szabályzat 39. §. 2. pontja szerint pedig ajánlottként nem lehet olyan küldeményeket feladni, amelyek a felbontásnak és az újra történt lezárásnak nyomai láthatók.

Mínthogy az újabb használat céljára kifordított levélborítékoknál mind az ismételt használat, mind az újból való leragasztás nyilvánvaló, az ilyen borítékban feladott küldeményeket a fentebb idézett pontok értelmében ajánlottként felvenni állami szervtől sem lehet. (Beküldött kérdés).

7. *Az Országos Társadalombiztosító Intézet és szervei közönséges levélpostai küldeményeket tértivevénnyel feladhatnak-e?*

Nem.

Az A. 1. Szab. 54. §. 2. pontja szerint „Az állami és törvényhatósági, megyei városi, községi, valamint az egyházi hatóságok, hivatalok és hivatalos közegek belsőre szóló közönséges levélpostai küldeményeket is adhatnak fel tértivevénnyel.“

Mínthogy az Országos Társadalombiztosító Intézet a felsorolt hatóságok és hivatalok egyikének sem tekinthető, tértivevényes küldeményeire nem az A. 1. Szab. 54. §. 2. pontja, hanem az 1. pontja érvényes, amely szerint levélpostai küldemények tértivevénnyel csakis ajánlott kikötés esetében adhatók fel. (Beküldött kérdés).

8. *A kézbesítésre kiosztott szállítólevelek és utalvánvok darabszámát a kézbesítőív lezárása előtt be kell-e vezetni a lezárásnál húzandó vonal fölé, vagy elég-e darabszámukat a lezárást jelentő záradékban nyilvántartani?*

A felelet a kérdés első részére: **nem**; a második részére **igen**.

A kérdés feltevésére talán az A. 3. Szab. 92. §. 5. pontjának szövegezése adhatta okot. Éppen ezért értesülésünk szerint e pont 6. sorában a félreértett „és végül — egy tételben — a sommás-csomagok szállítóleveleit és a megbízási lapokat“ szövegrészt a legközelebb megjelenő első pótlék már törölteti is. Egyébként az A. 3. Szab. 92. §. 7. pontja szövege, főként pedig az ott

közölt záradék minta kétségtelenné teszi, hogy a sommás-csomagok kézbesítésre kiosztott szállítólevelét, továbbá a háznál kifizetendő postautalványok és csekkfizetési utalványok darabszámát a lezárást jelentő vonal alatti záradék szövegében veszi fel a kiosztó tisztviselő. (Beküldött kérdés.)

9. Ugyanazon meghatalmazó által különböző időben vagy egyszerre adott meghatalmazás alapján kiállított igazolványok díjkötelesek-e?

Nem.

Félreértésre bizonyára az A. 3. Szab. 105. §. 9. pontjának nem elég világos szövegezése adhatott okot. Értesülésünk szerint a legközelebb megjelenő pótlék a szövegváltozás iránt már intézkedik. Egyébként pedig a felvetett kérdésben a helyes álláspontot a P. R. T. 1924. évi 69. számában közreadott 14.457. számú rendelet 3. pontja tartalmazza. E szerint meghatalmazás alapján az igazolványok kiállítása díjmentes, mert a meghatalmazás nyilvántartási díjában az igazolvány kiállításának díja már bennfoglaltatik. Az adott esetben tehát, ha a Magyar Általános Takarékpénztár 3 külön meghatalmazással egyenkint 2—2, összesen 6 alkalmazott részére ad meghatalmazást, ugyanennyi meghatalmazás díját köteles megfizetni. A meghatalmazottak részére a meghatalmazás alapján ebben az esetben mind a hat igazolványt külön díj beszedése nélkül kell kiállítani. (Beküldött kérdés.)

10. Ha a küldemények átvételére jogosultak az okiratok alapján hivatalból kiállított díjköteles igazolvány díját nem hajlandók megfizetni, az egyébként igazolt cég részére érkező könyvelt küldemények kézbesíthetetleneknek tekintendők-e? Lehet-e szó ilyen esetben az igazolvány kényszerkézbesítéséről és az esedékes díjat elő kell-e jegyezni a be nem hajtható díjtartozásokról vezetett nyilvántartásba?

A felelet mind a három kérdésre: **nem.**

A felvetett kérdésben ugyanis az a helyzet, hogy az átvételi jogosultságot igazoló

eredeti okiratok alapján (ilyen a Központi Értesítő is) a P. R. T. 1924. évi 69. számában közreadott 14.457. sz. rendelet 3. pontja szerint, szemben az A. 3. Szab. 105. §. 9. pontjában mondottakkal, egy címzett részére két igazolványt díjmentesen lehet kiállítani. A jogi személy részére érkezett könyvelt küldemények kézbesítésének tehát formai akadályja nincs. Ha azonban a jogi személy kettőnél több természetes személy részére óhajt igazolványt kiállíttatni, ezek már díjkötelesek. Magától értetődik, hogy mindig a jogi személy akaratától függ, kíván-e kettőnél több természetes személyt könyvelt küldeményei átvételével megbízni? Ha ezt teszi, kettőnél több igazolványt csak a díjszabás szerint járó díjak lerovása után kaphat. Kényszerkézbesítésről, illetőleg a kiállítási díjnak közzadók módjára való behajtásáról az elmondottak után szó sem lehet. Az A. 3. Szab. idevonatkozó rendelkezéseinek átszövegezése folyamatban van. (Beküldött kérdés.)

11. Vasárnap és munkaszünetes ünnepnapokon vidéken az érkezett csomagokat miképen kézbesítsék a jelentkező címzeteknek? Le kell-e zární vasárnap és ünnepnap a leadó-osztály kézbesítő-ívét?

Tudvalévő, hogy vidéki postahivatalok vasárnap és munkaszünetes ünnepnapokon a csomagokat a jelentkező címzetteknek expresszdíj szedése nélkül, de a kézbesítési és egyéb, a csomagot terhelő díjak (portó, utánvétel, vám stb.) beszedése után kézbesítik. (P. R. T. 1933. 38., illetőleg A. 1. Szab. 83. §. 3. pont.)

Minthogy vasárnap és ünnepnapon a kézbesítők részére megterhelés nem készül, a csomagok kézbesítését szükségszerűen a hivatalok leadó-osztályára kell bízni. Leghelyesebb, ha a címzett kívánására kézbesítendő csomagok szállítólevelét ilyen napokon a leadó-osztály kézbesítőívébe kézbesítés előtt, mint a következő köznapi megterhelés első tételeit, tételesen bevezetik és a szállítóleveleken feltüntetett házhoz kézbesítési díjjal (A. 3. Szab. 92. §. 1.), valamint az egyéb díjakkal és összegekkel (utánvétel stb.) a leadót megterhelik.

JOGESETEK ÉS JOGGYAKORLAT.

Cas juridiques et jurisprudence.

Két gépkocsi összeütközéséből eredő kár viselése.

A m. kir. posta tulajdonát képező 15—348. rendszámú csomagszállító gépkocsi 1931. évi május hó 15-én a Thököly-úton összeütközött a Bp. 18—213. rendszámú bérgepkocsival. A postai gépkocsin körül-

belül 150 pengőt, a bér-gépkocsin pedig 1200 pengőt kitevő kár keletkezett. A bérkocsin keletkezett kár összegét, mivel a bérkocsi biztosítva volt, a P...O...B...rt. kifizette és ezáltal a kifizetett kárösszeg erejéig a tulajdonos ex lege engedményese lett. Ezért az objektív felelősség elve

alapján a budapesti kir. járásbírósnál 1.186 pengő 10 fillér tőke és jár. erejéig a kir. kincstár ellen pert indított. A bíróság a megtartott tárgyalás eredménye alapján a következő ítéletet hozta:

Felperest keresetével elutasítja és őt kötelezi, hogy alperesnek 280 pengő perköltséget 15 nap alatt fizessen meg.

Indokok:

A nem vitás tényállás szerint 1931. évi május hó 15-én délután egy postai teher szállító autó a Baross-tér felől a Thököly-út baloldalán ment és a jobboldalra, a Budapest 72. számú postahivatalhoz akart kanyarodni és ezt a kanyarodást indexével jelezte.

Ugyanebben az időben egy G... nevű soffőr által vezetett piros taxi jött szembe a Thököly-úton a Városliget felől, amelynek a vezetője a postaautó fordulatjelzését látva, kocsiját az úttest jobboldalára vezette, mivel azonban a postaautó a befordulást végre nem hajtotta, a piros taxi baloldalával nekiment a postaautó baloldali első kerekének, minek folytán a piros taxi megsérült.

Két gépkocsi összeütközésénél nem a tárgyi felelősség szabályai alkalmazandók, hanem az általános magánjog szabályai szerint a kártérítés csak szándékosság vagy gondatlanság esetén állapítható meg.

Az összeütközés után nyomban felvett NB./alatti helyszínrajzból kétségtelen, hogy a piros taxi az utat keresztező villamos síneken áthaladva, az úttest jobboldalára hajtott át, amely pedig a közlekedési szabályok szerint megengedve nincs.

Ugyiszintén a helyszínrajznak a betekintéséből és abból a körülményből, hogy a postaautó a befordulás irányjelzése dacára a fordulatot keresztül nem vitte, elfogadható Sz... J... tanúnak az az előadása, hogy a befordulást azért kellett félbehagyni, mert, mint a visszatekintő tükörből észrevette, a 44-es jelzésű villamos hátulról közeledett, melynek iránya az úttesten keresztül vezetett s így a villamossal való összeütközés elkerülése végett az autó leállítása vált szükségessé.

Ilyen körülmények között tehát a postaautó vezetőjének az az eljárása, hogy a jelzett kanyarulatot végre nem hajtotta, hanem az úttest baloldalán megállott, a kötelező gondosság folyamánya volt, terhére tehát ez gondatlanságot meg nem állapít.

Viszont a piros taxi vezetője hibás azért, mert a szembejövő villamos közeledését látva, ahelyett, hogy kocsiját leállítva, megvárta volna a villamos elhaladását, a sínen való átkelést kieroszakolva, az úttestnek arra az oldalára ment át, amelyen neki nem szabad hajtani.

Minthogy ezek szerint olyan ok, amely

miatt alperes kártérítési felelőssége megállapítható volna, fenn nem forog, ennél fogva a bíróság felperest elutasította a keresetével és őt a Pp. 425. §-a alapján perköltség megfizetésére kötelezte.

Az elsőbírói ítélet ellen felperes fellebbezéssel élt és a budapesti kir. törvényszék a következő ítéletet hozta:

Az elsőbírói ítéletét helybenhagyja azzal a részbeni változtatással, hogy az első bírói eljárásban fizetendő perköltség összegét 180 (Egyszáznyolcvan) pengőre leszállítja. Kötelezi a felperest, hogy a fellebbezési eljárásban fizessen az alperesnek meghatalmazott ügyvédje kezéhez 15 nap alatt 40 (Negyven) pengő perköltséget.

Indokok:

A fellebbezési bíróság az elsőbírói ítéletét törvényszerű indokaiból hagyta helyben, az alábbiak kiemelésével és hozzáadásával:

A fellebbezési bíróság a tényállás teljes tisztázása érdekében a Pp. 517. §-a alapján elrendelt szóbeli tárgyalás során beszerezte a szóbanlevő balesetből kifolyólag megindult büntető eljárás iratait.

A beszerzett iratok között fekvő tanuvallomások közül Cs... Gy..., B... F... és ifj. V... P... érdektelen tanuk vallomása szerint a piros taxi a Baross-tér felől közeledő villamoskocsi előtt hajtott át és így állott elő a baleset. Ezzel szemben csupán B... J... vallotta 1931. évi május hó 31-én a rendőri büntető bíróság előtt történt kihallgatásakor, hogy a taxi a villamos után fordult ki. Ugyanez a tanu azonban később, 1931. évi november 13-án történt rendőrségi kihallgatása, majd a jelen perben az elsőbírói elotti kihallgatása alkalmával azt vallotta, hogy nem látta, hogy a baleset előtt ott villamosok mentek volna.

Ezért a fellebbezési bíróság is megállapíthatónak találja, hogy a piros taxi a postaautó menetirányában haladó villamos kocsit előtt hajtott át.

Eme tényállás mellett pedig a felperesnél biztosított bérgepkocsi vezetőjének a baleset következtében hibás voltát a fellebbezési bíróság is fennforogni látja, mert a biztosított gépkocsi vezetőjének az útvonalak keresztezésénél fokozott figyelemmel és óvatossággal kellett volna kocsiját vezetnie és különösen figyelnie kellett volna a szembejövő postaautót, valamint az áthaladni igyekvő villamos kocsit, amely mindkét járműnek a 250.000/1929. B. M. r. 6. §-a értelmében közlekedési elsőbbsége van az egyéb, a biztosítotthoz hasonló járművek felett. Annak, hogy a postaautó vezetője jobbrafordulást jelzett, a fellebbezési bíróság sem tulajdonít döntő jelentőséget, mert a biztosított gépkocsi vezetője már

távolabbról láthatta a vele szembejövő villamos vonatot és imént említett kellő figyelem mellett számítania kellett volna arra, hogy a postautó a tervbevett jobbra fordulást a mögötte haladó és sebességénél fogva eléje kerülő villamos miatt a jelzés ellenére sem tudja majd keresztülvinni; ezért meg kellett volna állania és így bevárni a villamos áthaladását és a postautó határozott menetirányának felvételét.

A postautó vezetője részéről gondatlanság nem forog fenn, mert nincs adat, hogy az említett gépkocsivezető a mögötte haladó villamost már korábban, a jelzés megadása előtt észrevehette.

A felperes a fellebbezési tárgyaláson kérte a rendőrség által kihallgatott..... tanuknak, valamint a rendőrség és az elsőbíróság előtt is kihallgatott B.... J.... tanunak újbóli kihallgatását, továbbá B.... M.... még ki nem hallgatott tanú kihallgatását. Ezt a bíróság mellőzte, mert a már kihallgatott tanuk részletesen előadták észleleteiket, a rendőrségi, illetve elsőbírósági vallomásukat a fellebbezési bíróság mérlegelési körébe vonta; egyébként is a felperes közelebből nem jelölte meg, hogy a már vallottakon felül minő tényeket tudnának ezek a tanuk bizonyítani; B.... M....-ra nézve pedig a Pp. 286. §-a szerinti közelebbi tényelődést a felperes egyáltalában nem tett. De különben is a fellebbezési bíróság a fentebb — részletesen kifejtetteket találta ügydöntőnek és ezekre nézve a tényállást már az eddigi adatok és bizonyítékok megnyugtatóan tisztázták. (Pp. 270. §.)

A perköltség összegét azonban az elsőbíróság túl magasan állapította meg, mert a kisebb idővesztéssel járt percesekek teljes díjegységgel nem vehetők számításba, ugyanígy nem számítható külön külön teljes díjegység a tárgyalás előkészítéseért és azért a tárgyalásért, amelynek súlypontja az előkészítő iratnak előszóval való előadásán volt. Ezért az elsőbírói eljárásban fizetendő perköltséget a fellebbezési bíróság megfelelően mérsékelte.

A fellebbezés eszerint csupán a járulékok tekintetében lett részben sikeres. Ezért a felperes a fellebbezési eljárás során is perköltség fizetésére volt kötelezendő. (Pp. 426., 508. §.)

Közli: Dr. Tajthy József.

Hamis névalírási kötelező nyilatkozat alapján felszerelt távbeszélő állomás díjtartozásáért való felelősség.

D.... I.... budapesti lakos, mint a T.... időszakos tulajdonosa által aláírt kötelező nyilatkozat alapján 1931. évi au-

gusztus havában Budapest... számú lakásban... számú távbeszélő állomás szereltetett fel. Minthogy az 1932. évi március hó 16-tól május hó 15-ig terjedő időre járó díjak nem egyenlítették ki, a távbeszélő állomás leszereltetett és a hátralékos díjtartozás behajtása iránti eljárás folyamatba tétetett.

A pestvidéki kir. járásbíróság által kibocsájtott fizetési meghagyásnak a távbeszélő állomás volt előfizetője ellentmondott, mert a távbeszélő állomás felszerelését nem kérte és azt nem is használta. A tárgyalás eredménye alapján a bíróság a következő ítéletet hozta: a bíróság felperest keresetével elutasítja és kötelezi, hogy alperesnek perköltséggé 40 pengőt 15 nap alatt fizessen meg.

Indokolás.

Felperes keresetében előadta, hogy az alperes... számú távbeszélő állomás díja címén 297 pengő 58 fillérrel adósa.

Alperes ellenvetette, hogy a távbeszélő állomás felszerelését nem rendelte meg, azt nem is használta s így mivel sem tartozik.

Felperes B) alatt becsatolta a megrendelési jegyet, C) alatt az áthelyezési kérelmet és D) alatt a leszerelésre vonatkozó kérelmet.

Alperes tagadta, hogy a B—D) alatt levő aláírások tőle származtak volna, ezt a telefonszám L.... O.... tudta és beleegyezése nélkül a saját lakására rendelte meg, ezeken levő aláírás nem az ő kezétől való, hanem L.... O.... kezeírása s ezért nevezett ellen a büntetőfeljelentést is megtette, így tehát ha a pert elvesztené, L.... O.... szavatossággal is tartozik, miért is őt szavatóságnak perbe is hívta, de a szavatós szabályszerű értesítés dacára meg nem jelent.

A bíróság az alperest eskü alatt kihallgatta, aki eskü alatt vallotta, hogy a B), C), D) alattiakat ő alá nem írta és arra meghatalmazást sem adott senkinek.

A bíróság próbairást vett az alperestől és megállapította, hogy a próbairás az 5. alszámú jegyzőkönyvön levő aláírás, a fizetési meghagyás kézbesítési bizonyítványán foglalt aláírás a 2. alatti próbairással azonos, de nem azonos a B), C), és D) alattiakon levő aláírással. Az alperes eskü alatt vallotta, hogy nevének aláírására senkit sem hatalmazott fel, így ha valaki hamis aláírás alapján valamely előnyhöz jut, az ellenértéket attól, akinek nevét a hamis aláírás feltünteti, követelni nem lehet, s így mivel nyilván az alperes aláírásai nem szerepelnek a B), C) és D) alattin, az ezeken alapuló követelésért az alperest felelőssé tenni nem lehet, nyitva állván az ellenfélnek a kárát azon, ki a megtévesztést

eszközölte, érvényesíteni, miért is felperest alaptalan keresetével az alperessel szemben, aki megrendelést nem eszközölt, elutasítani kellett.

A perköltségben való marasztalás a Pp. 424. és 425. §-án alapszik.

Felperes kincstár az ítélet ellen fellebbezéssel élt, mert a kötelező nyilatkozatra vezetett záradék szerint az, aki a kötelező nyilatkozatot aláírta, felmutatta Budapest székesfőváros polgármesterének 1931. évi július hó 14-én kelt 113.557/1931. IV. sz. véghatározatát, mely szerint a polgármester D.... I.... budapesti lakosnak a T.... időszaki politikai társ. lapra az engedélyt megadta. Kétségtelen, hogy az engedélyhez a nyilatkozat aláírója az alperes tudta és beleegyezésével juthatott, mivel közte és az aláírást hamisító L.... O.... között szerződéses viszony állott fenn. Úgy a lapon, mint pedig a szerkesztőség és a kiadóhivatal által használt levelezőlapon és levélpapírokon a kérdéses távbeszélő állomás száma volt feltüntetve. Ezért alperesnek, mint a lap szerkesztőjének feltétlenül tudomásul kellett bírnia arról, hogy a lapnak távbeszélő állomása van.

A pestvidéki kir. törvényszék pedig a következő ítéletet hozta:

a kir. törvényszék az elsőbíróság ítéletét megváltoztatja, a keresetnek helyt ad, ehhez képest végrehajtás terhével arra kötelezi az alperest, hogy a felperesnek 297 pengő 58 fillér tőkét, ennek 1932. évi július hó 1. napjától járó 5%-os kamatait, továbbá 60 pengő elsőbírói és 20 pengő fellebbezési eljárási költséget 15 nap alatt megfizessen.

Indokolás.

Az elsőbíróság ítéleti tény megállapítását a kir. törvényszék is iratszerűnek és helyesnek találta, minélfogva azt a maga részéről is elfogadta és arra a Pp. 507. §-a alapján hivatkozik.

A tényállásból megállapíthatóan felperes keresetét (B) alatti kötelező nyilatkozat alapította, amelyet valaki az alperesnek a nevében képvisleti jog nélkül, alképviselőként kötött.

Az állandó bírói gyakorlatban kialakult jogszabály értelmében az ilyen szerződés a képviseltre csak jóváhagyásával válik hatályossá.

Az ügydöntő kérdés tehát ebben a perben az volt, vajjon alperes az alképviselő által az ő nevében kötött ügyletet jóváhagyta-e vagy sem?

A kir. törvényszék ezt az ügydöntő kérdést a felperes javára igenlőleg döntötte el.

Magának az alperesnek az előadásából ugyanis kétségtelen, hogy alperes L.... O....-ral az állítólagos alképviselővel az alperes szerkesztésében megjelenő T.... című szaklap kiadására megállapodást létesített, vele szerződéses viszonyban állott.

A tárgyalási jegyzőkönyvhöz B), C), D) alatt mellékelt okiratok tartalmából pedig további tényként azt is meg kellett állapítani, hogy a távbeszélő megrendelése, ennek a P.... utca 26. szám alól a P.... utca 50. szám alá való átszerelése és a leszerelés iránti kérése és a „T.... Szerkesztősége és kiadóhivatala” szövegű pecséttel ellátott megrendelő jeggyel és ilyen szövegű és a telefonszámát is feltüntető levélpapíron történt.

Már pedig abból a tényből, hogy a telefonszám a levélpapírosokon is fel volt tüntetve és a távbeszélő állomás nyilván a telefonkönyvben is a „T.... szerkesztősége és kiadóhivatala” telefonjaként szerepelt, okszerűen arra lehet következtetni, hogy alperesnek tudnia kellett arról, hogy valaki a telefont a szerkesztésében megjelent szaklap részére az ő nevében megrendelte. Abból az alperes által is beismert tényből pedig, hogy ő a telefont beszélgetésre használta is, arra a további következtetésre és megállapításra kellett jutni, hogy alperes az alképviselő eljárását hallgatólagosan jóváhagyta.

Nem tartozik ugyan az ügydöntő kérdésre, mégis kiemeli és megállapítja a kir. törvényszék azt, hogy felperes a szerződés megkötése körül a per adataiból megállapíthatóan a tőle megkívánható legmesszebbmenő gondosságot kifejtette.

Ezek szerint felperes keresete jogos alappal bír, miért is az elsőbírói ítélet megváltoztatásával annak helyt kellett adni, s alperest a rendelkező rész értelmében el kellett marasztalni.

Alperesnek a per és fellebbezési eljárási költségek viselésére való kötelezése a peresztés folyamánya és a Pp 424., 425. és 508. §-ain alapszik.

Közli: Dr. Tajthy József.

A m. kir. posta forgalma és az annak lebonyolításánál végzett munka.

A m. kir. posta forgalmát fontosabb küldeménynemenként, a forgalom lebonyolításánál a kezelő személyzet által végzett

munkát pedig munkaegységben kifejezve a Magyar Postában ezután havonként oly módon fogjuk ismertetni, hogy a tárgyhavi

I.
A m. kir. posta 1933 december havi forgalma.

a) Posta									
Megnevezés	Év	Hó	Ajánlott	Értékevek	Betét, kézi	Posta-		Postatakarék	
			küldemények	és érték-	és sommás	utalványok	és csekk be- és		
			darabszáma			darab-	összege	darab-	összege
			ezrekben			száma	ezer	száma	ezer
						ezrekben	pengőben	ezrekben	pengőben
Feladás	1933	XII.	645	38	952	869	76.456	1.627	147.485
	1932	XII.	764	42	949	833	68.095	1.523	154.235
1932. XII. havához képest	több	+	—	—	3	36	8.361	104	—
1933. XII. hóban	kevesebb	—	119	4	—	—	—	—	6.750
	%		15.6	9.5	0.3	4.3	12.3	6.8	4.4
Kézbesítés	1933	XII.	647	42	990	820	73.668	362	74.128
	1932	XII.	784	46	979	845	76.462	349	71.455
1932. XII. havához képest	több	+	—	—	11	—	—	13	2.673
1933. XII. hóban	kevesebb	—	137	4	—	25	2.794	—	—
	%		17.5	8.7	1.1	2.9	3.6	3.7	3.7

		b) Táviró		c) Távbeszélő*)				d) Rádió	
Év	Hó	Fel-	Kéz-	Köz-	állomások	Kezde-	Érke-	Számított helyi	Szórakoztató
		adott	besített							pon-	(főállomások,	ménye-	zett	beszélgetések	rádióvevő berendezések száma
		táviratok		tok	(fővezeték)	távolsági	távolsági	száma	száma
		darabszáma		száma	száma					beszélgetések száma	beszélgetések száma
		ezrekben		száma		ezrekben	ezrekben	ezrekben	ezrekben
1933	XII.	150	213	1.471	78.357	288	278	10.503	328.179
1932	XII.	155	216	1.446	78.972	289	281	10.156	321.976
1932. XII. havához képest	több	+	—	25	—	—	—	347	6.203
1933. XII. hóban	kevesebb	—	5	3	615	1	3	—	—
	%		3.2	1.4	1.7	0.3	1.1	3.4	1.9

*) A távbeszélőre vonatkozó adatok részletezése:

A budapesti egységes hálózatban ¹⁾							Vidéken			
Év	Hó	Köz-	Allo-	Kez-	Érke-	Számított helyi	Falurend-		100-nál	
							pon-	mások	demé-	kezett	szertü és	kevesebb
		száma		távolsági		száma	előfizetővel bíró			
				beszélgetések száma			központok			
				ezrekben		száma	állomá-	száma	állomá-	száma
						ezrekben	sainak	sainak	sainak	sainak
						száma	száma	száma	száma	száma
1933	XII.	18	49.688	95	87	9.413	80	16.411	1.373	12.258
1932	XII.	16	48.738	92	90	9.048	81	17.717	1.349	12.517
1932. XII. havához képest	több	+	2	950	3	—	—	—	24	—
1933. XII. hóban	kevesebb	—	—	—	3	—	1	1.306	—	259
	%		12.5	1.9	3.3	3.3	1.2	7.4	1.8	2.1

1) Budapest, Budafok, Kispest, Pestszenterzsébet, Pestujhely, Rákospalota, Újpest.

eredményt egyúttal az előző év ugyanazon havi eredményéhez viszonyítjuk. E táblázatokon kívül időnként az egyes küldeményeknek és a munkaegységek emelkedését, illetve csökkenését, valamint a munkaegységeknek és a személyzeti létszámnak egymáshoz való viszonyát grafikonokkal is szemléltetni fogjuk.

A kezeléssel foglalkozó személyzet munkaeredményének megállapítása céljából a m. kir. posta a különböző munkákat a rájuk fordított idő és a munka minősége, valamint az anyagi felelősség figyelembe vételével az e célra rendszeresített munkaegységkimutatásban munkaegységekkel értékeli, méri. A különböző teendők után

járó munkaegységeket, vagyis az egyes kezelési teendőknek munkaegység szempontjából való értékelését, a postavezérigazgatóság állapítja meg. A megállapításnál általában egy ajánlott levél kezelésével járó munkának valamennyi fázisa szolgál alapul és az egyéb teendők ahhoz arányosítottatnak. Kezelési egyszerűsítések, automatizálás stb. folytán természetesen csökken a munkát kifejező egység is.

A munkaegységkimutatás posta, táviró és távbeszélő részre tagozódik.

Ezek előrebocsátása után a m. kir. posta 1933. december havi forgalmát és munkaegységeit a következőkben ismertetjük:

II.

A m. kir. posta személyzete által 1933. december havában feldolgozott munkaegységek.

	Év	Hó	Munkaegységek száma ezrekben				1932. XII. havához képest 1933. XII. hóban hány %-kal több vagy kevesebb*)			
			posta	táv-iró	távbeszélő	összesen	posta	táv-iró	távbeszélő	összesen
Budapesten	1932 1933	XII.	8.212 7.934	823 817	4.822 4.451	13.857 13.202	-3.4	-0.8	-7.7	-4.7
Vidéken	1932 1933	XII.	11.684 11.716	1.118 1.095	3.307 3.290	16.109 16.101	+0.3	-2.1	-0.5	-0.05
Összesen :	1932 1933	XII.	19.896 19.650	1.941 1.912	8.129 7.741	29.966 29.303	-1.2	-1.5	-4.8	-2.2
Kincstári hivataloknál	1932 1933	XII.	13.058 12.841	1.367 1.348	6.739 6.356	21.164 20.545	-1.7	-1.4	-5.7	-2.9
Postamesteri hivataloknál	1932 1933	XII.	6.589 6.557	562 550	1.377 1.372	8.528 8.479	-0.5	-2.3	-0.4	-0.6
Postaügynökségeknél	1932 1933	XII.	249 252	12 14	13 13	274 279	+1.3	+13.5	+1.7	+1.8
Összesen :	1932 1933	XII.	19.896 19.650	1.941 1.912	8.129 7.741	29.966 29.303	-1.2	-1.5	-4.8	-2.2

* A % ok a munkaegységek pontos (ki nem kerekített) számának viszonyát jelzik.

A távbeszélő munkaegységeket illetően figyelembe kell venni, hogy azok nem csupán a forgalom visszaesése miatt csökkentek, hanem azért is, mert a távbeszélő központoknak önműködő gépi berendezésre történt átalakításával a kézierő helyett gépierővel végzett kapcsolási munka munkaegységben már nem jut kifejezésre. Így Budapest—Kőbánya, Kispeszt és Pestszenterzsébet távbeszélő központok, melyek jelenleg már önműködők, 1932. december havában még kézikapcsolásúak

voltak; ezenkívül Budapesten az automatizálás tartama alatt szükségessé vált ú. n. félautomata munkahelyek időközben megszűntek. Ez okból a budapesti egységes hálózatban a távbeszélő állomások és a számlált helyi beszélgetések után felszámítható munkaegységek száma — a kézierővel végzett munka csökkenésének megfelelően — 1933. december havában, az előző év ugyanazon havi értékeléshez képest, 467.123 munkaegységgel apadt.

KÜLFÖLDI SZEMLE.

Revue étrangère.

POSTA.

Ausztria.

Ausztria az értéknilyánítás nélküli és egy kg-nál nem súlyosabb csomagokat jövőben szállítólevél nélkül fogadja el postai szállításra. E szállítólevél nélkül kezelt csomagok feladói utánvételt nem köthetnek ki és e csomagokat a feladásnál levélbélyeg felragasztásával kell bérmentesíteni. Kézbesítésnél átadóvevényt állít ki a rendeltetési hivatal és a címzett az átvételt e vevény aláírásával ismeri el. (Verordnungsblatt 1934. 7.) (k. j.)

Az osztrák postaigazgatás az 1933. évi december havában hozott kormányrendelet értelmében megkezdette férjezett női alkalmazottjainak elbocsátását, illetőleg kényszernyugdíjazását.

E kormányrendelet értelmében 1934. február hó végéig el kell bocsátani, illetőleg kényszer útján nyugdíjazni kell valamennyi női alkalmazottat a posta szolgálatából, akiknek férje január 1-én, mint tényleges vagy nyugdíjazott állami tisztviselő több, mint 340 Schilling havi összjövedelmet húz az államtól még akkor is, ha a férj havi jövedelme a feleséget megillető nyugdíjjal haladja meg a 340 Schillinget. A férj középiskolai végzettsége esetén a megengedett havi jövedelem összege 400, főiskolai végzettség esetében 460 Schilling. Egy gyermeknél 60, kettőnél 180, háromnál 300 Schillinggel emelkedik a türt havi jövedelem összege. Háromnál több gyermekes szülőknél a feleséget állásából elbocsátani kettős jövedelem címén sem lehet.

Ha az érdekelt női alkalmazott orvosilag igazolja, hogy gyermeket vár, a reája kedvezőbb esetet kell vele szemben alkalmazni.

A jövőben a szövetségi kormány fenntartósága alá tartozó hivatalok férjezett nőket nem alkalmazhatnak.

Ha a férjezett női alkalmazott 1934. évi február hó 15-ig 5 évnél kevesebb szolgálattal rendelkezik, egy évi, 10 évnél kevesebb szolgálattal két évi járandóságát kapja végkielégítésként. A 10 évnél több szolgálattal rendelkező női alkalmazottat nyugdíjazni kell. Az elvált házaspár csak az esetben mentesülnek e kormányrendelet hatálya alól, ha házasságukat még 1933. évi december hó 18-ig törvényes ítélet bontotta fel. (Verordnungsblatt 1934. 4.) (k. j.)

Németország. Érdeklődésre tarthat számot az a hír, hogy a német postaminiszter egyszeri, soronkívüli előléptetést engedélyezett ama postatisztviselők részére, akik, mint a nemzeti szocialista irányú nemzeti újjáéledésnek előharcosai, érdemeket szereztek e mozgalom eredményeinek kialakulásánál. Főként azokról a postaalkalmazottokról lehet itt szó, akik 1933. év január 30. előtt valamely nemzeti szocialista élalakulat (Sturmabteilung, Stahlhelm) bejegyzett tagjai voltak, avagy mint a nemzeti szocialista párt hivatali megbízottai, vezérszónokai különös érdemekre tettek szert. Ha az előlépést a szabályok hivatali vizsga letételéhez kötik, az érdekelteknek előbb ezt a vizsgát szintén le kell tenniük. (D. V. Z. 2934:1.) (k. j.)

A német posta magasabb műszaki szolgálatába műszaki gyakornokként felvett okleveles mérnökök kiképzését új alapokra fektették és a nemzeti szocialista gondolatoknak megfelelően újjászervezték. A műszaki gyakornoknak két éves kiképzési időszak áll majd rendelkezésére, hogy magát a vezető posta-műszaki tisztviselői pályához szükséges elméleti és gyakorlati tudnivalókra előkészítse. A kiképzés egyéni; tehát míg egyrészt ez alatt a kiképzési idő alatt a gyakornokot nem szabad egészen magára hagyni, más oldalról a tanfolyamszerű kiképzés látszatát is kerülni kell. A kiképzési idő alatt a gyakornokoknak nemcsak szakismereteket kell gyűjteni, de főként azokat az embereket kell megismerniük tapasztalati alapon, kiknek vezetői akarnak lenni. A kiképzés alatt tehát a súlyt mind a két irányú gyakorlati ismeretek megszerzésére kell fektetni. A kiképzést munkatáborban végezendő sportgyakorlatok fejezik be, ahol a bajtársi szellemet kell megismerni azokkal való közvetlen tábori élet során, kikkel együtt hivataloskodnak majd. Ez alatt az idő alatt a vizsgaelőkészületek szünetelnek. A közigazgatási hivatalnok utánpótlás képzésénél tehát nemcsak a szakismeretek, hanem a jellem, az akarat és az elhatározóképeség, végül a felelősségérzet fejlesztésére is megfelelő súlyt helyeznek, mert a német posta jövő vezető tisztviselőitől az egyenes gondolkodást és kifejezetten vezéri reátermettséget is megköveteli. (D. V. Z. 1934:1.) (k. j.)

A német postaminiszter figyelmezteti a hivatalokat, hogy addig, míg a belügyminiszter nem rendelkezik hivatalból a hónapnevek ősnémet elnevezésének általánosan kötelező használata iránt, azok

önkényes, szórványos és egymástól eltérő alakú használata a forgalom lebonyolításánál zavarólag hat s éppen azért azt mellőzni kéri. (Amtsblatt 1933:116.)

(k. j.)

A porosz érmehivatal Hitler-émlékérmet veretett a nemzeti megújulás emlékére; az emlékérmét Glöckner Oszkár tanár mintázta és árusítása valamennyi postahivatalnál kötelező. (V. N. 1933:51.)

(k. j.)

A német posta alkalmazottjainak tisztafajúságát ellenőrzendő, egy új, állandóan vezetendő és minden alkalmazott személyi okmányai között őrzendő kimutatást rendszeresített. Ennek neve: Leszármazási ív és kérdőpontokban feldolgozva tartalmazza mindazokat az adatokat, amelyek a postaalkalmazottak tiszta faji származását alkalmasak igazolni. Az új nyilvántartó űrlap vezetése 1934. év januárjától kötelező. (D. P. Ztg. 1933:27.)

(k. j.)

A német posta 1932. évről szóló jelentéséből a következő érdekes adatokat soroljuk itt fel:

A Berlin 7. sz. hivatalnál berendezett levélbeosztó gépi berendezés kitűnően megfelel céljának. Átlag óránként 85.000 darab levélpostai küldeményt irányít. A forgalmasabb időszakokban a gép teljesítménye óránként 108.000 darabot is elért már.

A költségvetési év végén 42.184 postai szerv működött a német birodalom területén és egy postahivatalra 1548 lakos postai szükségletének kielégítése hárult.

Jellemzően magas az értékcikk és bélyegárúsító automaták száma: 11.931. Viszont a levélszekrények száma 156.834.

A kerületi postaigazgatóságoknál összesen 250 gazdasági megbeszélést és 3050 üzemlátogatást tartottak az elmúlt költségvetési év folyamán.

A levélforgalom 5.5, a csomagforgalom 0.9, a hírlapforgalom 11.2 százalékkal csökkent az előző évi forgalommal szemben. A összes forgalom 93.8 százaléka belöldi küldeményekre esett.

A német posta mindössze 1378 lovat vesz igénybe a szállító szolgálatban; ezzel szemben 13.470 gépkocsiból és 2497 pótkocsiból álló autótábor gondoskodik a tömegforgalom panaszmentes lebonyolításáról. A költségvetési évben a német posta személyszállító gépkocsijai összesen 60.5 millió utast szállítottak.

A légipostaszolgálat igen fejlett: nyáron 92, télen 23 útvonalon tartottak fenn a különböző légipostai vállalatok rendszeres postajáratokat. E légipostajáratok közül hatot éjjeli járatok alakjában tartanak fenn; 35 repített postajárat hozta

előre az amerikai postát az Európa és Bremen nevű hajókról a szárazföldre; a Zepelin léghajó 9 délamerikai utat tett meg 10—14 nap alatt.

A német posta ezidőszerint 11.476 író- és másológépet, továbbá 7714 számoló és könyvelő gépet tart üzemben. Az engedményeseknél üzemben tartott bérmentesítőgépek száma 8899, a zárosfiókok száma pedig 150.736 volt.

A kártérítési esetek száma az előző évi 28.615-tel szemben 25.045-re csökkent. Jövedéki eljárást 637 személy ellen 623 esetben indított a német posta.

A német posta a költségvetési év végén összesen 350.814 alkalmazottat foglalkoztatott, ami az előző évi adattal szemben 8164 főnyi csökkentésnek felel meg. Noha a német posta a rövidebb óraszámú munkahetet vezette be üzemében, továbbá jelentékeny számú férjezett női alkalmazottat bocsátott el, a forgalom visszaesése így is elkerülhetetlenné tette egyes hivataloknál a férfialkalmazottak egy töredékének elbocsátását. A növekedések, a gépkocsivezetők és műhelymunkások felvételénél a német posta jó eredménnyel alkalmazta a képességvizsgálókat.

A személyzet egészségi állapota valamivel jobb (5%), mint az előző évben (5.5%). A postaszemélyzet ezidőszerint 39 különféle betegségi biztosító intézetet tart fenn a birodalom különböző részein.

A német posta 185.6 millió RM üzemi felesleggel zárta az 1932-es költségvetési évet. (Ü. P. 1933:12.)

(k. j.)

TAVÍRÓ.

Angolország.

Új táviratfajta Angliában. Az angol postaigazgatás 1933 december 1-től kezdve új táviratfajta rendszeresített, amelyet kereskedelmi választáviratnak nevezett el „télégramme commercial de réponse“. Az új szolgálat egy bizonyos jegyzéken szereplő cégeket és egyéneket feljogosítja arra, hogy küldeményeikhez különleges távirati űrlapot csatolhassanak. A küldemény címzettje így abba a helyzetbe jut, hogy az űrlap felhasználásával az illető küldő cég címére Nagybritánia és Északirland bármely postahivatalánál táviratot adhasson fel, amelyért nem kell neki semmit sem fizetnie. A távirati űrlap (válasz-űrlap) bizonyos összeg erejéig érvényes. A táviratért járó díjat az a fél viseli, aki erre a szolgálatra előjegyeztette magát s természetesen az eredeti küldeményt is feladta. E távirati díjak számláját a posta az illetőnek kiegyenlítés végett havonta utólag mutatja be.

Az e szolgálatot igénybevevőknek évi két font előjegyzési díjat kell előre fizetniük, azonkívül a távirati űrlapok árát is meg kell fizetni, és pedig 10.000 darabért 1 font 1 sillinget, vagy ezrért 2 silling 6 pennit. (J. T. 1933. 12.) Dr. H. F.

Franciaország.

A nemzetközi táviró- és távbeszélő-forgalom erős visszaesése Franciaországban. Franciaországban a táviróforgalom főleg a nemzetközi viszonylatokban igen erősen visszaesett s 1932-ben már csak 9,450.000 táviratot tudott felmutatni, az 1931. évi 11,600.000-rel és az 1930. évi 13,000.000 darabbal szemben.

Ilyen visszaeső irányzatot azonban Franciaország nemzetközi távbeszélő forgalmában is meg lehetett állapítani, amely néhány évvel ezelőtt még Franciaország összes távbeszélő-forgalmának 10 százalékát tette, míg 1932-ben már csak annak 7.8 százalékát érte el. (J. T. 1933. 12.)

Dr. H. F.

Svájc.

Svájcban emelkedett a táviró- és távbeszélő bevétele. A svájci igazgatás közlése szerint a táviró és távbeszélő üzemek bevétele 1933. októberében 4,420.000 frank volt az 1932. év októberének 4,090.000 franknyi bevételével szemben. Az 1933. évi január—október szakaszának bevétele 41,660.000 frankra rugott az 1932. év azonos szakaszának 39,600.000 frank bevételével szemben. Ezzel szemben 1933 október végén a svájci táviró- és távbeszélő üzemben alkalmazott személyzet száma 5.044 volt, vagyis 188-al kevesebb, mint az 1932. év október végén alkalmazásban levő személyzeté. (J. T. 1933. 12.) Dr. H. F.

Nem, a táviró nem akar meghalni! E cím alatt a Journal Télégraphique 1933. évi 12. számában a többi közt a következő érdekes közlést olvassuk: Feltehető az, hogy a táviró technika veszteglő állapotba került, hogy az többé nem halad s hogy a táviró igénybevétele már túl van a kulmináló ponton? Ha ennek az üzemnek a legutolsó tökéletesítéseit számba vesszük s figyelemmel vagyunk a különböző országokban legújabbban rendszeresített különleges távirószolgálatokra, ennek a véleménynek a nyilvánítása nem látszik igazoltnak. Főleg két körülmény az, amely a táviró újabb fejlődését megkönnyítette: Mindenekelőtt az arhythmikus készülék (téléprinter, start-stop) rendszeresítése, amely e készülék nemzetközi egységesítése útján történt, másrészt annak a modern felfogásnak az elterjedése révén, hogy a

távírónak a közvetlenség terén követnie kell a távbeszélő által már kezdettől fogva követett módszert, vagyis a saját otthonban történő kiszolgálást, ami oly módon történik, hogy a feladó és a címzett egymással közvetlen táviróösszeköttetésbe kerül és pedig a közvetítő hivatal kikapcsolásával. Ezen az alapon rendszeresítettek Angliában a „Teleprinter Exchange—Telex” szolgálatot, amely az előfizető számára távbeszélő vonalának felváltva távbeszélgetésre, illetőleg arhythmikus készülékkel való táviratváltásra való igénybevételét teszi lehetővé. Németalföldön ugyanezt a rendszert kívánják meghonosítani s az ilyen összeköttetéseket még a szomszédos országokkal való forgalomra is ki akarják terjeszteni. Az Egyesült Államokban az American Telephone and Telegraph Company létesített olyan különleges hálózatot, amely egyedül az előfizetők közti közvetlen táviratváltás céljaira szolgál. Végül Németországban már 1928-ban rendszeresítették azt a táviró szolgálatot, amely az előfizetők közti közvetlen táviratváltást arhythmikus készülékkel lehetővé teszi. (J. T. 1933. 12.) Dr. H. F.

TÁVBESZÉLŐ.

Belgium.

Jótekonycélú távirati űrlapok. A belga postaigazgatás olyan részvét-táviratok továbbítására szolgáló gyászkeretes távirati űrlapokat hozott forgalomba, amelyen a gyászt szimbolizáló síró női alak látható. Ezeknek az űrlapoknak a mi pénzünkben kifejezett ára körülbelül 35 fillér és a befolyó jövedelem jótekonycélra szolgál. A virágos diszítéssel ellátott üdvözlő-távirati űrlapok itt már régebben használatosak. Svájc évekkal ezelőtt „Pro Juventute” címen jótekonysági alapot létesítettek; ennek állandó gyarapodását a négyféle — eljegyzés, házasságkötés, egyéb üdvözlések és gyász esetére szolgáló — távirati utalvány-űrlapok jövedelme biztosítja.

(The Post.) (Dr. L. B.)

Egyesült-Államok.

A fény sugar mint távbeszélő vezeték. A Telegraphen-Praxis 1933. évi 23. számának közlése szerint, a „General Electric Company” legújabbán egészen különleges kísérleteket végeztetett, melyeknek az volt a célja, hogy a fény sugarat távbeszélgetések lebonyolításánál mint vezetékét használják fel. A kísérletek során sikerült az új fény sugar-vezetéken (Lichtleitung) 35 kilométeres távolságon beszélgetéseket váltani. A hír szerint az érthetőség igen jó volt s a készülékek helyes megválasztása útján sikerült az összeköttetéseket figye-

lemreméltó időtartamra fenntartani. A lap külön kiemeli, hogy a kísérletek során váltott beszélgetéseket nem drótnélküli elektromos hullámok igénybevételével váltották, hanem az összeköttetést éppen úgy hozták létre, mint a vezetékes távbeszélő üzemben, azzal a különbséggel, hogy a vezeték egy fénysugár helyettesítette.

A lap kiemeli, hogy az új találmány műszaki értékéről és jelentőségéről egyelőre senki sem mondhat még bizonyosat, ám ugyanez volt a helyzet száz év előtt is, amikor 1933. húsvétján Gauss és Weber kezdetleges készülékükkel az első táviratot Göttingában a mágneses megfigyelőállomásról a csillagvizsgáló állomáshoz áttáviratozták. Így nincs kizárva, hogy az amerikai fényvezetékes kísérletek is a távbeszélő terén fontos fordulópontot jelentenek. (T. P. 1933. 23.) Dr. H. F.

Németalföld.

A németalföldiek már eleget kaptak a társasági kezelésben levő távbeszélő üzemből. A németalföldi postaigazgatás elhatározta, hogy ismét állami kezelésbe veszi Amsterdam, Rotterdam és Hága távbeszélő hálózatainak üzemét, amelyeket társasági kezelésbe adott volt át. Az átvételrel kapcsolatban az állami igazgatás 60 millió holland forintot fizet a magánérdekeltségnek, melyet 5 évre felosztva folyósítanak. Ezzel az egész németalföldi távbeszélő hálózat ismét állami üzembe kerül. (J. T. 1933. 12.) Dr. H. F.

A világ távbeszélő állomásainak szaporodása 20 év alatt. Azokban az országokban, amelyekben a távbeszélő a legelterjedtebb, a távbeszélő állomások számának változása az utolsó 20 év alatt a következő képet mutatja:

állomások száma:

	1912-ben	Sűrűségi szám 100 lakosra	1932-ben	Sűrűségi szám 100 lakosra
Egyesült Államok	8,729.592	9.1	17,547.000	14.3
Németország	1,302.672	9.1	2,995.900	4.7
Nagybritannia	732.945	1.6	2,118.925	4.6
Kanada	431.000	5.6	1,279.565	12.09
Franciaország	285.000	0.7	1,292.254	3.—
Japán	219.551	0.4	1,016.564	1.4
Svédország	217.554	3.9	577.281	9.3
Az egész világon	13,500.000		33,214.000	

Megállapítást nyert, hogy e húsz év alatt a szaporulat Japánban több mint négyszeres volt, Franciaországban majdnem négyszerest ért el, Nagybritanniában és Kanadában pedig majdnem háromszoros volt. 1912-ben csak két nagy államban haladta meg az állomások száma az egy milliót, 1932-ben ellenben már 6 államban volt több az állomások száma a milliónál, 1912-ben három állam érte el a félmilliót, 1932-ben ellenben 9 ilyen volt már, ha Olaszországot és Oroszországot is beleszámítjuk.

Ezzel kapcsolatban megemlítendő, hogy a világ távbeszélő állomásainak száma eddig 1930-ban volt a legtöbb, amikor az 35 millió 340.000-re emelkedett, amely számban az Egyesült Államok 20,200.000-rel, Németország 3,248.000-el szerepelnek. (J. T. 1933. 12.) Dr. H. F.

Svájc.

Távbeszélő forgalom megnyitása német vonatok és Svájc közt. Egyrészt Svájc, másrészt a Berlin—Hamburg vonal vanatainak utasai közt megnyílt a távbeszélő forgalom. A közönséges 3 perces beszélgetés díja nappal 11 franc 10 centime,

az éjjeli órákban 7 franc 90 centime. A sürgős beszélgetésért nappal 24 franc 50 centime, éjjel 16 franc 50 centime jár. A beszélgetéseket Berlinig vagy Hamburgig a rendes áramkörön, onnan pedig a vasútvonal mentén futó különleges áramkörön továbbítják, amelyről a vonat vevőkészülékére az átvitel indukció útján történik. (J. T. 1932. 12.) Dr. H. F.

Európa legmagasabban fekvő távbeszélő állomása Svájcba a Jungfrauoch vasútállomásán van, ahonnan a világ bármely részével lehet távbeszélőn érintkezni. A távbeszélő állomás önműködő rendszerű, mely páratlan a maga nemében. Az állomás vezetékai teljesen a földben, illetőleg a sziklában olyanmódon vannak elhelyezve, hogy azokat sem a lavinák, sem a kőgöregtegek nem sérthetik meg. (T. P. 1933. 34.) Dr. H. F.

RÁDIÓ.

Amerika.

Az ujsághírek védelme a rádióhírmondó által való közlés ellen. Érdekes kérdésben foglalt állást a New Orleans-i kerület (Egyesült Államok) polgári bírósága.

sága, amikor kimondotta, hogy a város WDSU hívójelű rádióhírmondó leadóállomása nem veheti át közlés céljára a hírlapokban megjelent híreket azok első megjelenésétől számított 24 óra eltelte előtt. (J. T. 1933. 12.) Dr. H. F.

Anglia.

Az angol rádiótársaság igazgatója egy hivatalos banketten bejelentette, hogy a francia magán rádióállomások angol nyelvű reklámadásai miatt az angol kormány diplomáciai lépéseket tesz. (F. 1933. 52.) Dr. Teész Frigyes.

Argentina.

Argentínai rádió műsorszóró szolgálat Európa számára. A buenos airesi „Radio Splendid“ műsorszóró társaság arról értesíti lapunkat, hogy a f. é. február hó 1-től kezdve Európa számára naponta 20 és 21 óra közt Greenwichi idő szerint (közép-európai idő szerint 21 és 22 óra közt) a buenos airesi International Transradio Co. „L. S. X.“ hívójelű adóállomása útján 15.350 Kc/s frekvenciával rövidhullámú műsorszóró-szolgálatot rendszeresít. A műsor argentinai zenéből és általános hírszolgálati közleményekből fog állani. A műsort a Radio Splendid társaság állítja össze, amely társaság egyike Délamerika legrégebb és legnevesebb műsorszóró társaságainak. A Radio Splendid társaság minden az új műsorszóró szolgálatra vonatkozó értesítést, amely a közönség részéről hozzá érkezik, köszönettel vesz és arra levelező-lapon válaszol. (Dr. H. F.)

Dánia.

A tizenöt tagot számláló dán rádiótanács tagjainak megválasztása mostanában zajlott le. A közlekedésügyi minisztérium kettő, a közoktatásügyi minisztérium egy, a hírlapok kettő, a parlament négy, a rádióelőfizetők pedig hat taggal van ebben a tanácsban képviselve. Az előfizetők képviselőinek kijelölése valóságos választási eljárással történt, a rádióelőfizetők közvetlen közreműködésével. A négy nagy rádiótársaság — két keresztény, egy szocialista és egy pártonkívüli — mindegyike hat jelöltet nevez meg. A mostani választásoknál a rádióelőfizetők eddigi hat képviselőjét mind újra megválasztották. (F. 1933. 51.)

Dr. Teész Frigyes.

Lengyelország.

Lengyelországban a rádióműsorszóró állomásokat ellenséges gáz- és légitámadás

ellen is sikerrel fel tudják használni. A kísérleteken kitűnt, hogy a szóbanlévő rádióállomásoknak az illetékes hatóságokkal való együttműködése minden téren a legnagyobb meglepedésre biztosítva van. A Varsó elleni képzelte légitámadáskor a hatóságok elhárító és védő intézkedéseinek közvetítésében a műsorszóró rádióállomásoknak igen nagy szerepük volt. A képzelte támadásnak különösen kitett négy pont az adóval állandó mikrofon-összeköttetésben volt. (F. 1933. 52.) Dr. Teész Frigyes.

A rádió az egészség őre. A távolkeleten oly könnyen fellépő járványoknak, mint a kolerának és a pestisnek az ellenőrzése céljából működik a népszövetség által Singaporem felállított Keletázsiai Egészségügyi Hivatal, amely a távoli kelet rádió és rádióműsorszóró állomásaival állandó összeköttetésben áll.

Ezek az állomások naponta adnak le a singaporei Egészségügyi Hivatalnak ú. n. egészségügyi helyzetjelentéseket, amelyek a Wladiwostoktól a Hawai vagy Sandwich szigetekig terjedő területen fekvő 163 jelentősebb kikötő város egészségügyi helyzetéről számol be. E jelentéseket a singaporei hivatal közvetítésével az összes nyílt-tengeren járó hajók, az egészségügyi hivatalok, valamint a genfi nemzetközi egészségügyi igazgatás átveszik s így tájékozódhatnak a járványok szempontjából legveszedelmesebb helyek egészségügyi állapota felől. E jelentéseknek a hajók számára van nagy fontosságuk, mert azokból tudják, hogy mely kikötőkben kerülhetnek a járványok miatt vesztégzár alá. A népszövetség egészségügyi hivatalának napi jelentését a németalföldi indiai malabari rádióállomás szórja szét. Ugyancsak így adja a francia-indókinai saigoni rádióállomás minden pénteken reggel a népszövetségi járványjelentést, amelyet a Madagascari szigetén fekvő antananarivói rádióállomás is átvesz s továbbadja azt az afrikai vizeken tartózkodó hajók tájékoztatása céljából. Ugyancsak ilyen rádióegészségügyi jelentéseket adnak le Tokió, Hongkong, Karachi, Madras és Sanghai rádióállomásai is. Mihelyt a singaporei egészségügyi hivatal valamilyen járvány nyomait felfedezi, arról legelőször is a genfi és a párizsi központoknak tesz jelentést ugyancsak rádióon. Innen értesítik a világ közegészségügyi igazgatásának valamennyi központját. Ezek értesítik aztán kábel vagy rádió úton mindazokat a kikötőket, amelyek a járványsújtotta helyekkel valamilyen forgalmi vagy gazdasági összeköttetésben vannak. (D. V. 1934. 2.)

Dr. H. F.

HIREK.

Nouvelles.

Postakongresszus. Az Egyetemés Posta-egyesület X. kongresszusa 1934 február hó 1-én nyílik meg Kairóban. A kongresszuson a m. kir. kormányt dr. báró Szalay Gábor, a m. kir. posta vezérigazgatója és dr. Forster Károly postaigazgató, a posta-vezérigazgatóság 4. ügyosztályának vezetője képviselik.

A nemzetközi táviróegyesület és irodájának névváltozása. Az 1932. évi madridi nemzetközi táviró és rádiótáviró értekezletek határozatai folytán a Nemzetközi Táviróegyesület (Union Télégraphique Internationale) és a Táviróegyesület Nemzetközi Irodájának (Bureau International de l'Union Télégraphique) neve 1934. január hó 1-től kezdve a „Távközlés Nemzetközi Egyesülete” (Union Internationale des Télécommunications) és a „Távközlés Nemzetközi Egyesületének irodája” (Bureau de l'Union Internationale des Télécommunications) nevekre változott. Ugyanezen időponttól kezdve az Egyesület eddigi hivatalos lapja a „Journal Télégraphique” is új címet kapott s az ezentúl „Journal des Télécommunications” címmel fog megjelenni. (J. T. 1933. 12.)

A jóléti alapítvány kezelési bizottsága családfő, feleség és gyermekek (hozzátartozók) után rendes és rendkívüli temetési segélyek fejében 1933. évi december hónapban az alábbi összegeket folyósította.

A) A táblázat II. csoportjába tartozó alkalmazottaknál 9 esetben 5.400 pengőt. Ezzel szemben a régi alapon csak 1.440 pengő került volna kifizetésre.

B) A III. csoportba tartozó alkalmazottaknál 12 esetben 4.525 pengőt. Ezzel szemben a régi alapon csak 1.488 pengő lett volna esedékes.

C) A IV. csoportba tartozó alkalmazottaknál 31 esetben 6.895 pengőt. Ezzel szemben a régi alapon csak 2.726 pengő lett volna esedékes.

Az 1933. évi december hó folyamán folyósított temetési segélyek összege tehát 52 esetben 16.820 pengőt tett ki, míg a régi alapon csak 5.654 pengő került volna kifizetésre.

KÖNYVSZEMLE.

Bibliographie.

Posta és táviró évkönyv: Szerkeszti dr. báró Szalay Gábor, a m. kir. posta vezérigazgatója, az Országos Postás Zene- és Kultúregyesület elnöke. XXIX. évfolyam 1934.

Az Országos Postás Zene- és Kultúregyesület kiadásában karácsonykor hagyta el a sajtót a kitünően szerkesztett évkönyv, mely változatos tartalmával nemcsak szórakoztatja az olvasót, hanem a postaszolgálat köréből még hasznos tudnivalókat is ad.

Kovács József postaigazgató „Utmutató a Postakezelési Utasítás új kiadásához” című munkája előreláthatóan csak március hó folyamán jelenhetik meg. A „Kezelési Utasítás” első Pótlékának összeállítása ugyanis szintén munkában van s helyesebbnek véli a szerző, ha az Utmutató szövege a Pótlékban közzétett változások figyelembevételével készülhetne. Ezért állott elő az Utmutató megjelenésében eltolódás. Ezzel szemben a szerző munkájának függékében több olyan közérdekű adatgyűjteményt (igazgatósági, főnöki hatáskör, rendestől eltérő rendelkezések stb.) is felvesz pótlólag, amelynek különösen az ellenőrzéssel foglalkozó kartársak és az előadószemélyzet tagjainak lényegesen megkönnyítik az új Kezelési Utasításban az eligazodást.

Az előjegyzők a művet a velük közölt előjegyzési áron kapják. A munka bolti ára 2 pengő lesz. Ezért az árért további megrendelést elfogad a szerző.

A parti és hajó-rádióállomások névjegyzéke (Nomenclature des stations côtières et de navire), 1-ső kiadás, a Távközlés Nemzetközi Egyesülete berni irodájának kiadásában megjelent. Az új névjegyzék összeállítása már 1934. évi január hó 1-én életbelépett madridi általános nemzetközi rádiószabályzat határozataira való tekintettel történt. A névjegyzék ára postaköltség nélkül 3 sv. franc 15 centime.

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

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