

MAGYAR POSTA

MEGJELENIK ÉVENKINT TIZ SZER SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL
 ELŐFIZETÉSI ÁR ÉVI 8 PENGŐ I. KER., KRISZTINA-KÖRUT 12. SZAM
 MŰSZAKI MELLÉKLETTEL 12 PENGŐ BUDAI POSTAPALOTA IV. EM. 424.

TELEFON: AUT. 50—5—97. — MŰSZAKI ÜGYEKBEN 35—3—51.

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

FŐSZERKESZTŐ: DR. FORSTER KÁROLY M. KIR. POSTAFŐIGAZGATÓ

FELELŐS SZERKESZTŐ:
 DR. NAGY SÁNDOR
 M. KIR. POSTAIGAZGATÓ

TÁRS-SZERKESZTŐ:
 RÁKOSI GYÖRGY
 M. KIR. POSTAFŐMÉRnök

A 300 éves svéd posta.*)

Irta: báró SZALAY GÁBOR.

Le tricentenaire de la poste suédoise.
 Par le baron Gabriel Szalay.

Résumé: La poste suédoise a célébré, le 20 février, le 300^e anniversaire de la création du service postal officiel. A cette occasion, l'auteur jette un coup d'oeil rétrospectif sur les bases et le développement de la poste suédoise.

A svéd posta február 20-án fennállásának 300-ik évfordulóját ünnepelte. Vessünk ebből az alkalomból egy futólagos pillantást keletkezésére és fejlődésére.

Európa számos országában, Franciaországban, Angliában, egyes olasz országokban, a Habsburgok birodalmában, nálunk is, már voltak akkortájt rendszeres postai összeköttetések. A három skandináv országban a XVII. század elején létesülnek ilyenek, közülök Svédországban 1636-ban.

Mint más országokban, úgy itt is közlekedtek már előbb királyi futárok a király rendelkezéseinek továbbítására, hírszolgálatának ellátására. Kisérletek történtek ezenkívül 1620-ban rendszeres összeköttetés fenntartására Stockholm és Hamburg között, majd 1624-ben belföldi szolgálat rendszeresítésére, azonban a svéd posta rendszeres működésének kezdete az 1636 február 20-án kelt királyi rendeletről számítható, amely a futárszolgálatról, illetve „hűséges alattvalóink és jó népünk kényelmére“ postaállomások felállításáról intézkedik.

A Wasa-házból való Gusztáv Adolfnak, a hatalmas svéd királynak leánya, a gyermek Krisztina (1632—1654) ült ekkor a svéd trónon, aki-

*) Az adatokat nagyrészt a svéd posta által kiadott „Les postes suédoises—Stockholm 1924“ c. műből merítettem.

nek kiskorúsága idején egy öt tagból álló kormányzótanács intézte az ország ügyeit. Sokat tett e tanács a külpolitikai helyzet tisztázásán kívül főleg az ország kereskedelmének és iparának fejlesztése érdekében.

Az előbb említett királyi rendelet értelmében az ország egyes helyein postaállomások állítottak fel s az útvonalon 2—3 mérföldenként egy, lehetőleg írni, olvasni tudó, felesketett paraszt vagy egy postás (postillon) rendeltetett, kinek 2 postalegény segédkezett. Az utóbbiak kézbesítettek, az előbbieket felváltották a küldöncöket. A városokban postamesterek bízták meg a szolgálattal.

A posta igénybevételének díját mérföldenként 2 ezüst örében állapította meg a rendelet, a küldemény súlyára való tekintet nélkül. Azonban már 1638-ban súlyfokozatokat is vezettek be; a súlyfokozat és távolság a későbbi időkben történt tarifaváltozásoknál is megmaradt, mint alkotóeleme a tarifának, egész a XIX. század derekáig.

A posta szervezésével megbízott egyének a szállításból befolyt jövedelemből fedezték a szolgálat költségeit, de a felesleget is megtartották. A városi postamesterek a fizetésükön felül élveztek rendszerint a székhelyükön befolyó postai díjakat is. Érthető, hogy ezek, de a posta élén álló egyén is, rajta voltak, hogy a posta forgalmát növeljék. Fejlődött is a forgalom; már pár év múlva, 1643-ban az eddigi gyalogküldöncök helyett lovasküldöncöket alkalmaznak. Ezek látják el a szolgálatot több mint egy századon át, amikor 1760-ban próbálkoznak először a nagyobb súlyú posta szállítására karriolkocsikkal.

Az 1643-ban kiadott szabályzat a posta viteldíjakat újra szabályozta, kimondván egyben a bérmentesítés kötelező voltát is. Érdekes e szabályzatnak az a rendelkezése, amely a postamestereket kötelezi, hogy a közérdekű híreket és közleményeket ne csak a hatóságokhoz juttassák el, hanem a közönségnek is hozzák tudomására. E híreket mint „postai híradás”-okat közölték, 1645 óta hetenkint nyomtatásban, s így ezeknek 1685-ben történt beszüntetéséig, mintegy hírlapírói szolgálatot is teljesítettek a postamesterek.

A posta által elérhető jövedelemre rövidesen figyelmes lett a kormányzat is s már 1650-ben Krisztina királynő a posta jövedelmének egy részét igénybe vette s felette rendelkezett. A fennmaradt legrégebb postai számvevőségi könyv tanúsága szerint 1670-ben a postai bevételek 60.000 tallérra rúgtak, amiből 16.000 tallér a koronának jutott. Krisztina utóda, a takarékos XI. Károly 1677-ben úgy intézkedett, hogy a posta tiszta jövedelme az államkincstárt illesse és a postát állami felügyelet alá helyezte. Ugyanis 1693-ban postaigazgatást szervezett s a posta ügyeinek felügyeletével a kancelláriai tanács egy külön osztályát bízta meg. A postaigazgatás élére rövidesen egy postaigazgató került.

A posta igazgatása a kancelláriai tanácsnál maradt annak megszűntéig, 1801-ig majd több átmeneti változás után 1840-ben a pénzügyminisztérium. 1900-ban a belügyminisztérium és 1920-ban az újonnan felállított közszállítási minisztérium alá rendeltetett.

XI. Károly utóda, XII. Károly (1697—1718) is meleg érdeklődéssel viseltetett a posta iránt s szabályzatokat adott ki a posta igazgatása és kezelése tárgyában, élte utolsó évében a posta és utazók szállítása tárgyában is; ez az utóbbi rendelkezés azonban pénzügyi nehézségek miatt kivitelre már nem került.

A XVII. század végén az országban 84 postahivatal működött, Finnországban, Ingermanlandban és Österbotten akkori svéd tartományban ezenkívül még 24; voltak végül még Dániában és Németországban is svéd hivatalok, így pl. Hamburgban, amely 1869-ig állt fenn.

XII. Károly halálától a XIX. század első harmadáig eltelt idők a svéd posta ú. n. „fekete évei“, mert bár a forgalom emelkedett, újítások, haladás a szolgálat miként való ellátásában nem igen említhetők fel.

A XIX. században azután, a nagy háborúk megszűntével fellendülő kereskedelem a postai forgalom növekedését eredményezte Svédországban is és készítette az igazgatást a szolgálat tökéletesítésére. 1822 óta gőzhajókat, 1830 óta postakocsikat (*diligence*) kezdenek rendszeresen felhasználni a forgalom lebonyolítására. A gőzhajókkal nemcsak a belvizeken, hanem a tengeri utakon is szállították a postát, így Dániával, Németországgal és az Egyesült-Államokkal való forgalomban is. A vasutat először 1859-ben használják fel a posta szállítására; a vasút azután lépésről-lépésre szorítja ki a postakocsit, míg 1888-ban az utolsó *diligence*-járat is megszűnik.

A postai tarifákat a XIX. század elején pénzügyi okokból több ízben erősen emelték; e magas díjtételek azonban sokáig nem voltak fenntarthatók; előbb 1830-ban zónák szerinti tarifákkal próbálkoztak, ami bizonyos könnyítést jelentett a közönség számára, majd 1855-ben a tarifát alapjaiban átdolgozták. Behozták az egységes tarifát távolságra való tekintet nélkül és a leveleken s hírlapokon kívül nyomtatványok és áruminták szállítását is vállalták. 1849-ben rendszeresítették az értéklevelek forgalmát — addig ugyanis pénzt csakis ajánlott levélben lehetett küldeni, — 1866-ban pedig az utalvány és utánvételi szolgálatot.

Ezek és más egyéb intézkedések a forgalmat és ezzel a posta bevételeit is növelték. Ezzel szemben kezdettől fogva terhei is voltak a postának, amelyek súlyosan nehezettek költségvetésére: a különböző hatóságok és közigazgatás részére engedélyezett portómentesség és e portómentességgel való visszaélés időnkénti jelenségei. (A posta jövedelem-kiesését e címen pl. 1867-ben 500.000 tallérra becsülték.) Közös baja ez mindegyik postaigazgatásnak! Itt azonban akartak és tudtak is rajta segíteni és a portómentességet 1873-ban megszüntették.

A haladás újabb korszakát jelentette, midőn 1867-ben postavezérigazgatóvá — e cím 1849 óta adatott meg a postaintézmény vezetőjének, — a tetterős, kiváló Roos Adolf Vilmos neveztetett ki, aki 22 évig állván az intézet élén, alkalma és ideje is volt a svéd posta teljes átszervezésére és modernizálására.

Számos intézkedései közül az elsők között volt a postamesteri állásoknak kinevezés útján való betöltése az addig még fennállott bérbeadás helyett, továbbá a postaszállításnak versenytárgyalás útján való odaítélése. Számos új postahivatal és ezzel kapcsolatban új járat létesült és a falu minél jobb kiszolgálhatása végett a faluzó levélhordó intézményét rendszeresítette. Egységes csomagdíj szabást léptetett életbe és átszervezte az értéklevél-szolgálatot. E mellett nagy gondot fordított a nemzetközi postaszolgálat kifejlesztésére is, elsősorban a szomszéd skandináv országokkal, Dániával és Norvégiával, amelyekkel már a nemzetközi postaegyesület megalakulása előtt, 1869-ben, létrehozta az interskandináv egyezményt.

A modernizált svéd posta Roos, valamint utódai alatt is hatalmas léptekkel halad előre s a világháború alatt, — mikor mint semleges állam átszállító, illetve közvetítő szolgálata igen jelentékeny volt, — valamint a háború után mindig újabb üzletágakkal gyarapszik s a kor igényeinek megfelelően javítja szolgálatát. Így 1915 óta az értékcikket saját maga állítja elő; vidéken az adók beszedését végzi, másrészt a nyugdíjpénztár által folyósított nyugdíjakat és segélyeket a posta fizeti ki.

A posta szállítására már 1910 óta a gépkocsit is felhasználják; újabban, 1923 óta, postautóbuszokkal nemcsak a postát szállítják, hanem a diligence-ok megszűntével elmaradt utasszállítást is ismét felvették. E mellett mechanizálással is — különösen Stockholmban az új nagy postapatalóban, — gyorsítják és egyszerűsítik a mind nagyobbra növekvő forgalom lebonyolítását.

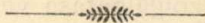
A svéd posta jelenlegi méreteit és forgalmát legjobban néhány kimagadott statisztikai adattal szemléltethetjük.

A kereken 440.000 km² területű országban, amelynek az 1931-i népszámlálás szerint 6,162.000 lakosa volt, 4.244 postahivatal működik (közte 345 mozgóposta); 7 postaigazgatósági kerületre van az ország osztva és 13.678 az alkalmazottak száma (köztük 773 igazgatási).

Belföldi forgalmában 1933-ban szállított (kerek számokban) 483 millió közönséges és ajánlott levelet, 3,900.000 értéküldeményt, 3,440.000 csomagot, 11,766.000 utalványt 719,360.000 svéd korona értékben, a posta útján 1,420.000 példány hírlapra fizettek elő és a szállított utasok száma 460.000 volt. Ha még megemlítjük, hogy a posta költségvetése 1933-ban kereken 16½ millió svéd korona felesleggel zárult, úgy képet kapunk a modern svéd posta teljesítményéről és helyes üzletviteléről.

A Nemzetközi Postaegyesület fennállásának 50 éves jubileumát az Egyesület tagjai 1924-ben a Stockholmban tartott VIII. kongresszuson ünnepelték meg. Ebből az alkalomból a kongresszus résztvevői, közöttük e sorok írója is, személyesen győződhetek meg a svéd posta mintaszerű működéséről és berendezési korszerű, fejlett voltáról.

Nagy vonásokban igyekeztem ismertetni a svéd posta fejlődését a 300 év előtti első szerény kezdetétől mai állapotáig. Hozzátehetem, hogy a svéd posta bölcs vezetők igazgatása alatt nemcsak az ország közigazdaságának, hanem a nemzetközi postaszolgáltatnak is egyik értékes tényezője. Kimagasló teljesítménye biztosítéka egyszersmind jövő tavábbi fejlődésének is, amit a magyar posta meleg együttérzéssel kíván távol északi kartársának, bensőséges üdvözlétét küldve feléje jubileumi ünnepén!



A nemzetközi táviróforgalom lebonyolítására igénybevehető vezetékes és drótnélküli (rádió) összeköttetésekről.

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

Les voies de commutation du trafic international télégraphique.

Par le docteur François Havas, directeur des postes.

Résumé: L'auteur, en expliquant les principes de l'acheminement du trafic télégraphique international, développe le réseau international des voies de communication télégraphiques et souligne plus spécialement les communications, qui ont une importance particulière dans l'acheminement du trafic télégraphique international de la Hongrie.

Mind a szakkörökben, mind a közönség körében igen gyakran felvetődik a kérdés, hogy milyen összeköttetések állanak a világ táviró-, távbeszélő- és rádióközléseinek továbbítására rendelkezésre s melyek azok az összeköttetések, amelyeket a posta adott esetben tényleg igénybe is vesz? A távközlési üzemeket igénybevevő közönség azzal is igen gyakran foglalkozik, hogy adott esetben egy táviratot vagy távbeszélgetést miért nem a földrajzi távolság szerint legrövidebb irányban haladó összeköttetés igénybevételével továbbítják, illetőleg bonyolítják le, hanem esetleg hosszabb kerülő úton? Ebben sokan érdekeiknek sérelmét, sőt szolgálati mulasztást vélnek felfedezni.

Ezekre való tekintettel talán szolgálatot teszek a m. kir. posta alkalmazottainak és az ez iránt érdeklődőknek, ha megismertetem a világ idegrendszerének nevezhető legfontosabb vezetékes és drótnélküli táviró és távbeszélő összeköttetések fontosabb szálait, amelyek a nemzetközi távközlések irányításánál és lebonyolításánál rendelkezésre állanak, s azonkívül rámutatok azokra a vezérelvekre, amelyek egyes adott esetben általában, de különösen a magyar postaigazgatás szempontjából irányadók arra nézve, hogy e rendelkezésre álló összeköttetések közül tényleg melyik vétessék igénybe.

Kifejezetten hangsúlyozni kívánom, hogy e kérdés tárgyalásánál kizárólag a nemzetközi forgalomban váltott távközlések irányítási és lebonyolítási rendjével kívánok foglalkozni, belföldi forgaloméval ellenben nem, mert annak természete a nemzetközi forgalométól sok tekintetben eltérő, másrészt eléggé ismeretes is. Ezért sem a közönségre, sem a postai alkalmazottakra nem jelent semmi különösebb érdekességet. Erről elég, ha annyit jegyzünk meg magunknak, hogy Magyarország minden s forgalom szempontjából jelentős helyei közt rendszerint van már közvetlen vezetékes táviró, illetőleg távbeszélő összeköttetésünk. Ha pedig nem volna, úgy e kis haza felette szűk határai közt mind a táviró, mind a távbeszélő forgalmat áttáviratozással, illetőleg közvetítéssel a nap bármely órájában a posta minden különösebb nehézség nélkül le tudja bonyolítani. Bár olyanok volnának a belföldi táviró és a távbeszélő forgalmi viszonyok, hogy meglévő összeköttetései ennek ellátására elégteleneknek bizonyulnának. Ennek csak örülnünk kellene, mert ez a gazdasági élet újjászületését és újbóli virágzását je-

lentené, ami a m. kir. posta számára is a fejlődést és a virulást jelentené. Ez a kívánatos forgalmi fellendülés azonban sajnos, egyelőre még nem következett be.

Tekintettel arra, hogy a nemzetközi távíróforgalom továbbításánál más elvek szerint járunk el, mint a nemzetközi távbeszélő forgalomnál, valamint mivel a két üzletágban igénybevehető összeköttetések is egymástól részben eltérő természetűek, e cikkemben csak a nemzetközi távíróforgalommal kívánok foglalkozni. A nemzetközi távbeszélő forgalom összeköttetéseire lapunk egyik legközelebbi számában fogok visszatérni.

Ami a nemzetközi távíróforgalom lebonyolításánál az európai és az Európán kívüli forgalomban igénybevehető összeköttetéseket illeti, úgy mindenekelőtt meg kell állapítanunk azt, hogy e forgalom céljaira mind a vezetékes, mind a drótnélküli (rádió) távíró összeköttetések egyaránt rendelkezésre állanak. Ezeket három csoportba oszthatjuk aszerint, amint azok vezetékes távíróvonalak, tengeralatti kábelek vagy rádiótávíró összeköttetések.

Az európai szárazföld távíróforgalmának lebonyolítására a nagy világvárosok közt általában közvetlen vezetékes távíróvonalak állanak rendelkezésre (a legtöbb esetben több is). Emellett még ugyanezekben a viszonylatokban, kivált a hosszabb távolságok áthidalására, rádiótávíró-összeköttetések is működnek. Így Európában távíróösszeköttetések dolgában a mai legyöngült forgalmi viszonyok mellett igazán nincs hiány. Ezek közt a London—Páris, Berlin, Róma, Bécs, Amsterdam, Zürich, Madrid; Páris—Genf, Zürich, Madrid, Berlin, Bécs; Berlin—Róma, Milánó, Varsó, Zürich, Moszkva, Bukarest, Budapest gyorsüzemű vezetékes távíróvonalakat, valamint a London—Páris, Bécs, Madrid, Róma, Varsó, Istanbul; Páris—Bécs, Madrid, Varsó, Bukarest, Belgrád, Istanbul; Berlin—Budapest, Bécs, Madrid, Róma, Bukarest, Belgrád, Istanbul; Bécs—Róma közti ugyancsak gyorsüzemű rádiótávíró összeköttetéseket tekinthetjük a legfontosabbaknak, amelyeket az európai távíróközlekedés ütőereinek nevezhetünk.

Magyarország ezidőszerinti közvetlen vezetékes nemzetközi távíróvonalai a következők: Ausztriával a Budapest—Bécs, Budapest—Graz, Nagykanizsa—Bécs, Nagykanizsa—Graz, Győr—Bécs, Sopron—Bécs-újhely, Sopron—Bécs, Szombathely—Bécs vonalak; Csehszlovákiával a Budapest—Brünn, Budapest—Prága, Budapest—Pozsony, Budapest—Kassa, Budapest—Ungvár, Budapest—Zsolna, Miskolc—Kassa, Sátoraljaújhely—Kassa vonalak. Romániával a Budapest—Bukarest, Budapest—Nagyvárad, Budapest—Kolozsvár, Budapest—Arad, Budapest—Temesvár vonalak. Jugoszláviával a Budapest—Belgrád, Budapest—Zágráb, Budapest—Újvidék vonalak. Németországgal a Budapest—Berlin vonal. Svájjal a Budapest—Zürich vonal, Olaszországgal a Budapest—Trieszt vonal, Lengyelországgal a Budapest—Lemberg, Budapest—Varsó vonalak.

Ezek mellett a vezetékes összeköttetések mellett Magyarország és az európai államok közt még a következő közvetlen rádiótávíró összeköttetések is rendelkezésre állanak: egyrésről Budapest, másnérszről Amsterdam, Berlin, Fiume, London, Páris, Róma, Sófia, Varsó.

Általában felvetődik a kérdés, hogy mi az irányadó elv arra nézve,

hogy a feladott táviratot, ha a feladó a „fil“ vagy „anten“ jelzés egyikének alkalmazásával a táviratnak vezetéken vagy drót nélkül való továbbítására nézve (ami jogában áll) semmit ki nem kötött, vezetéken vagy rádiótávíróval továbbítsák? A válasz erre az, hogy az európai forgalomban, ahol a táviratok díja mind a vezetékes, mind a drótnélküli továbbítás esetén általában ugyanaz, a két összeköttetés közti választásnál az az irányadó, hogy a táviratot, ha csak lehet, a rendeltetési helyhez legközelebb eső s így a továbbítás szempontjából leggyorsabb rádióösszeköttetésre irányítják. Ennek az az oka, hogy ebben az esetben a táviratnak a vezetékes út alapján kiszámított díjából a felvevő és rendeltetési ország közé eső ú. n. átmenő országoknak, mivel ezek szolgálatát, illetőleg vezetékeit rádión történő továbbításnál nem vesszük igénybe, nem kell átmeneti díjat fizetni. A feladótól beszedett távirási díjat tehát a felvevő és rendeltetési ország közt osztják fel, vagyis ezeknek nagyobb a részesedésük. Ez az anyagi előny a jelenlegi legyengült táviróforgalom mellett igen erősen esik latba. Ezért minden ország arra törekszik, hogy nemzetközi táviratait amennyire csak lehet, rádióösszeköttetésein továbbítsa. Az igazgatásoknak ez a nagyobb díjrészesedése természetesen a nemzetközi táviróforgalomból eredő tartozási és követelési mérlegét is előnyösen befolyásolja s így a külföldi fizetési eszközök megszerzésének mai nehéz helyzetében, ez is serkentőleg hat a táviratoknak lehetőleg rádión való továbbítására.

Hogy a kétféle úton való továbbítás esetén a díjrészesedés eltolódását példával is megvilágítsuk, egy Budapestről Londonba feladott távirat szódíját vehetjük alapul, amely arany frankban 44.5 centime. Ebből az összegből vezetéken való továbbítás esetén Magyarországnak csak 9 centime jut, rádiótávíron való továbbítás esetében ellenben 20.75 centime, a megmaradó 23.75 centime pedig Angliáé. Ez a díjrészesedésben való eltolódás a rádióval való továbbítás esetében természetesen az Európán kívüli országokkal való táviróforgalomban még sokkal nagyobb mértékben mutatkozik, mert itt sokkal nagyobb távolságok áthidalásáról s így sokkal nagyobb díjak megosztásáról van szó. Egy Magyarországon feladott New-Yorkba szóló távirat 1.57 aranyfrankos szódíjából például Magyarországnak vezetéken való továbbítás esetén csak 15 centime részesedés jut, míg a közvetlen magyar-amerikai (Budapest—New-York közti) rádió-út igénybevétele esetén Magyarország díjrészesedése 75.64 centime, a Mackay rádiótársaságé pedig 81.36 centime.

Minden ok meg van tehát arra, hogy az országok távirataiknak rádiótávíron való továbbítását lehetőleg rádióon biztosítsák s csak természetes, hogy nemzetközi táviróforgalmának lebonyolításánál a magyar postaigazgatás is ezt a forgalmi politikát követi.

Mivel az Európán kívüli táviróforgalomban különböző irányokban haladó vezetékes, kábel és rádiótávíró összeköttetések állanak rendelkezésre, amelyeknek díjai az egyes viszonylatokban egymástól eltérőek lehetnek, a feladóknak jogukban áll táviratuk továbbítására a táviró-díjszabásból kiválasztott útvonalat megjelölni.

Ezek között az útvonalak közt a továbbítás gyorsasága, biztonsága és a magyar posta szempontjából való jövedelmezősége szempont-

jából, elsősorban a Budapest és New-York közti közvetlen magyar—amerikai rádiótávíró-összeköttetést, amelynek útjelzése „via Mackay-rádió“, valamint a Budapest és Beyrout közti működő közvetlen rádiótávíróösszeköttetést, amelynek útjelzése „via Radio Orient“ kell megemlíteni. Az első, a „via Mackay-rádió“ az Észak-, Dél- és Középamerikába, a Haway-szigetekre, Fülöp-szigetekre, Kínába és Japánba szóló táviratok továbbítására áll rendelkezésre, a másik, a „via Radio Orient“ a közeli és távoli Kelet mindama országaival való forgalomban, amelyeknek a kisázsiai Beyrout-tal folytatólagosan jó összeköttetésük van, (ezek közt a fontosabbak: Egyiptom, Palesztina, Sziria, Brit-India, Perzsia, Kína, Japán, Németalföldi India). E két összeköttetést magyar oldalon a magyar királyi posta tartja üzemben, amely mement megtesz, hogy a magyar közönség számára mind a nyugati, mind a keleti irányban a táviratok váltását a leggyorsabban, lehető legbiztosabban s emellett olcsón tegye lehetővé.

Az Amerikával, valamint az azon túl nyugatra fekvő országokkal és szigetekkel való távíróforgalomban a táviratok továbbítására nagyteljesítőképességű kábelösszeköttetések is állanak rendelkezésre, amelyek közt első helyen az északatlanti kábeltársaságok (Commercial, Western Union, P. O., Imperial) kábeleit kell említenünk. Ezek Brestet, Havre-t, Londont New-Yorkkal, illetőleg Újfundlanddal kötik össze s vagy egyenes irányban vagy az Azóri-szigetek érintésével szelik át az Atlanti Óceánt. Ugyancsak az Atlanti Óceán északi részében s az északatlanti kábeltársaságok kábeleivel részben azonos útvonalon haladnak az Italcable társaságnak Olaszországot New-Yorkkal összekötő kábele, amely a Róma melletti Anzióból indul s Malagán, valamint az Azóri-szigeteken át haladva visz New-Yorkba, úgyszintén a Deutsch Atlantische Telegraphengesellschaftnak a németországi Emdent ugyan-csak az Azóri-szigetek érintésével az Egyesült-Államokkal összekötő kábele is (útjelzése „via Dat“).

Ugyanezekben a viszonylatokban vannak azonkívül még a közvetlen magyar—amerikai rádiótávíróösszeköttetésen kívül más európai országokból kiinduló rádiótávíróösszeköttetések is. Ezek közül a legfontosabbak Franciaországot (via Radio France), Angliát (via London Marconi), Németországot (via Transradio), Lengyelországot (via Radio Varsovie), Olaszországot (via Italaradio) kötik össze New-Yorkkal.

Az Északamerikából a nyugatindiai szigetekre, Középamerikába, Délamerikába menő táviratok továbbítása részint az amerikai szárazföldi vezetéseken, részint az amerikai partokat behálózó „All America Cables Inc.“ tulajdonában levő, vagy érdekeltségi körébe tartozó parti kábeleken, illetőleg az amerikai kontinensen, valamint a szigetekkel való forgalomra berendezett rádiótávíróviszonylatok igénybevételével történik.

Az Európából Délamerikába menő táviratok továbbítására az Északamerikán át vezető, már említett utakon kívül rendelkezésre állnak még a közvetlenül Délamerikába vezető utak is. Ezek közt Magyarország szempontjából első helyen kell említeni az Italcable társaság délamerikai nagy kábelútját, amely a Róma melletti Anzióból kiindulva, a spanyolországi Malagán — Las Palmas-on (Kanári-szigetek) — St.

Vincent (Zöldfoki-szigetek) — Fernando Noronhán és Rio de Janeiron át vezet Buenos-Airesbe, Argentina fővárosába. Vezetnek azonban Európából még más kábelek is Délamerikába. Ezek egy része Spanyolország legdélibb csúcsáról, Cadiz-ből kiindulóan a Kanári-szigeteken áthaladva érik el a braziliai Pernambucot, vagy pedig a portugáliai Lisabonból kiindulva, Madeirán és a Zöldfoki-szigeteken át, a Western Telegraph Company kábelein jutnak Pernambucoba, Rio de Janeiroba és Buenos Airesbe.

Az Európát Délamerikával közvetlenül összekapcsoló kábelek mellett, közvetlen rádiótávíró összeköttetések is állanak rendelkezésre. Ezek közt főleg az Italo Radio társaság Róma—Buenos-Aires és Rio de Janeiro közti, a Radio France társaság Páris—Buenos-Aires és Rio de Janeiro közti, a Radio Directa portugál rádiótársaság Lissabon—Rio de Janeiro közti, valamint a német Transradio társaság Berlin—Buenos-Aires, Rio de Janeiro, Santiago de Chile és Maracay (Venezuela) közti közvetlen rádióösszeköttetései érdemelnek említést.

Az Amerikán túlmenő, nyugat felé irányuló forgalomban a Hawai-szigetekre, a Fülöp-szigetekre, Kínába, Japánba szóló táviratok továbbítására a Mackay rádiótársaság, illetőleg a Radio Corporation of America társaság tartanak üzemben San Francisco és Honolulu, Manilla, Mukden, Sanghai, Tokio közt nagy teljesítőképességű közvetlen rádiótávíró-összeköttetéseket. Ezek mellett a már régebbi időből származó kábelutak is rendelkezésre állanak ebben az irányban. E kábelek vagy a kanadai Vancouverből kiindulóan a Fidji-szigeteken át (via Suva) vezetnek Ausztráliába és Újzélandba (brit kábel), vagy San Franciscoból a Hawai-szigeteken (via Honolulu) és Guamon át Japánba (Tokio) és Kínába (Shanghai) (Commercial Pacific kábel) visznek. Magában a Csendes Óceán szigetvilágában azonkívül a szigetek közti forgalom lebonyolítására igen számos rádiótávíróösszeköttetés áll rendelkezésre.

Az Afrikába irányuló távíróforgalom lebonyolításánál ezidőszert már szintén a rádiótávíróösszeköttetések játszik a főszerepet. Magyarország szempontjából itt is elsősorban a Budapest—Beyrouth közti „via Radio Orient“ útjelzésű rádiótávíróösszeköttetés jön tekintetbe, mint amelyen az Egyiptomba, Belga-Kongóba, Eritréába, Etiópiába, Kenyába, Portugál Nyugatafrikába, Rhodéziába, Olasz-Szomáli földre, Tanganyika területre és Ugandába szóló táviratainkat igen előnyösen továbbíthatjuk. Emellett az Olasz Szomáli Földdel, valamint az Eritréával való forgalomban előnyösen vehetiük igénybe a „via Roma Radio“ útjelzésű Roma—Asmara és Roma—Afgoi közti rádióösszeköttetést is. Nagy jelentősége van továbbá a Párist az afrikai francia gvarmatokkal összekötő „via France T. S. F.“ útjelzésű, valamint Londont az afrikai angol birtokokkal összekötő „via Empiradio“ és „via London Marconi“ útjelzésű rádiótávíró összeköttetéseknek is. Ezeket Magyarország szintén igénybe veszi az afrikai területekkel való távíróforgalmában. Az Egyiptommal való forgalomban végül fontos összeköttetésnek számít a Róma—Kairó közti s az Italo Radio társaság által üzemben tartott rádióösszeköttetés is.

Az Afrikába kábelúton továbbítandó táviratok iránvításánál különbséget kell tennünk aszerint, hogy Afrikának a Földközi tenger medencéjéhez tartozó északi partjairól, az Atlanti Óceán mosta nyugati

és délnyugati, vagy az Indiai Óceán és Vörös-tenger által mosott keleti vagy délkeleti partjairól van szó.

Az északafrikai partokon fekvő országokba szóló táviratok kábel-
len való továbbítására a Marseilleből Oranba, Algirba, Tuniszba
vezető kábel, a Marseilleből Bone-ba, Malta-szigetéről Bone-ba, Tri-
poliszba, valamint Triesztből, Otrantóból, Modicából, Marseille-
ből, Salonikiból Alexandriába vezető Eastern társasági kábelek; végül
a Siracusából (Szicilia) Tripoliszba és Bengháziba vezető kábelek jön-
nek tekintetbe.

Afrika nyugati és délnyugati partjain fekvő országok kábeltáviró-
forgalmának lebonyolítására három fő kábelútvonal áll rendelkezésre:
1. Az Eastern angol kábeltársaság kábeli, amelyek Londonból, Mar-
seilleből, Triesztből, Otrantóból, Modicából és Szalonikiból kiindulva
Lissabon—Madeirán át a Zöldfoki-szigetéről (St. Vincent) vagy az
Ascension-szigetről ágaznak el a nyugatafrikai part különböző helyeire
Bathurst (Gambia), Freetown (Sierra Leone), Capetown (Fokföld). 2. A
franciaországi Brestből a szenegáli Dakar-ba vezető francia kábel. 3. A
Western Telegraph Company kábeli, amelyek Lisszabonból kiindulva
Madeirán át érik el a Zöldfoki-szigeteket és Ascension szigetét s eze-
ken át az afrikai partokat. E kábelvégpontokról a további szétosztás az
afrikai parti kábelek, valamint vezetékes és rádiótáviró összeköttetések
igénybevételével történik.

Afrikának keleti partvidékét az Eastern and Southafrican Tele-
graph Company kábeli hálózák be kábelekkel, amely kábelek az
Eastern társaság Földközi-tengeri hálózatához csatlakozóan Alexan-
driából vagy a Vörös-tenger partján fekvő Port Sudan érintésével vagy
közvetlenül Adenen át érik el a keletafrikai parton fekvő Zanzibárt és
Durbant.

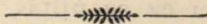
Az Ázsiába, valamint az Ázsián túlmenően Ausztráliába és a Csen-
des Óceán szigeteire keleti irányban továbbítandó táviratok irányítá-
sára Magyarország forgalmi érdekei szempontjából, amint azt már fen-
tebb említettük, elsősorban a Budapest—Beyrouth közt működő „via
Radio Orient“ útjelzésű közvetlen rádiótáviró összeköttetésnek van je-
lentősége. Ezen Palesztinába, Szíriába, Arábiába, Irakba, Brit-Indiába,
Francia Indokínába, Iránba (Perzsia), Japánba, Kínába, Malakka-fél-
szigetre, Sziámba, Németalföldi Indiába, Fülöpszigetekre, igen előnyö-
sen lehet a táviratokat továbbítani. Vannak azonban emellett még más
európai országoknak is közvetlen rádiótáviró-összeköttetései a keleti
országokkal, amelyek e forgalom lebonyolításánál szintén rendelkezésre
állanak s a világforgalomban igen nagy szerepet játszanak. Ezek közt
a legfontosabbak az egyrésztől London, másrészt Bombay (Brit India),
Nagoya (Japán), Bangkok (Sziám), Shanghai (Kína), Melbourne
(Ausztrália) közti s a Cable and Wireless társaság üzemében működő
„via Empiradio“ jelzésű rádióút, az egyrésztől Páris, másrésztől Bang-
kok (Sziám), Shanghai (Kína), Nagoya (Japán), Papeete (Tahiti-sziget)
közti s a francia igazgatás üzemében álló „via France T. S. F.“ útjelzésű
rádióút, az egyrésztől Berlin, másrésztől Sanghai, Mukden, Batávia
(Jáva-sziget), Manilla (Fülöp-szigetek), Nagoya (Japán), Bangkok
(Sziám) közti s a német posta üzemében álló „via Transradio“ útjelzésű

rádióút. Végül az Amsterdam és Batávia (Jáva szigete) közti s a németalföldi igazgatás üzemében álló „via Hollandradio” útjelzésű rádióút.

Az Európából keleti irányban Ázsiába és Ausztráliába vezető kábelutak az Eastern kábeltársaság tulajdonában és üzemében vannak, amelynek neve útjelzésként is szolgál. E kábelek Londonból, Marseilleből, Triestből, Otrantóból, Salonikiból kiindulva Alexandrián, Adenen, Bombay-n át haladva, az előindiai Madrasban, illetőleg Colombóban (Ceylon) csatlakoznak az Eastern Extension Australasia and China telegraph Co. kábeleikhez, amelyek Penangon, illetőleg Singaporen (Malakka-félsziget) áthaladva Kínába, Japánba, Németalföldi Indiába, a Fülöp-szigetekre, Ausztráliába és Új Zélandba visznek. Van azonkívül a távoli Keletre Európából vezető szárazföldi vezetékes táviróösszeköttetés is, amelyet „via Northern” néven ismerünk s amelyet a „Grande Compagnie des Télégraphes du Nord” nevű dán távirótársaság tart üzemben. Ez a nagy szárazföldi út Fredericiából (Dánia) indul ki s onnan Szentpéterváron és Moszkván keresztül a transzibériai vasútvonal mentén haladva éri el a szibériai Bajkál-tavat, amelynek közelében Tchitánál kétfelé ágazik. Az egyik vonalág a Csendes Óceán partjára Wladiwostokba és Nagasakiba (Japán) visz, a másik ág Kína fővárosába, Peipingbe (Peking).

A Kínába, Japánba, Hawai-szigetekre, Fülöp-szigetekre, Ausztráliába és a Csendes-Óceán szigeteinek egy részébe ezenkívül, amint azt már Amerikával kapcsolatban megemlítettem, az Északamerikával fennálló rádió, illetőleg kábelutak igénybevételével, vagyis nyugati irányban is lehet küldeni táviratokat. Ezek között az összeköttetések közt Magyarország szempontjából itt is első helyen a Budapest—New-York közt működő közvetlen magyar—amerikai rádiótávíró összeköttetést (útjelzése via Mackay Radio) kell említenünk, amely még ezekben az igen távoli viszonylatokban is (Ausztrália és a kis csendes-óceáni szigetek kivételével) minden tekintetben versenvképes összeköttetés. Ezen az útvonalon a táviratok a New-Yorkon túli útszakaszon New-York és San Francisco, valamint San Francisco és Shanghai, illetőleg Honolulu közt a Mackay rádiótársaság amerikai kontinentális, esetleg csendes-óceáni rádiótávíró összeköttetésein teszik meg az óriási utat a távoli Keletre.

Bízom benne, hogy e cikk áttanulmányozása után, a táviratokat felvevő vagy iránvító postatisztviselők meg fogják érteni a magyar posta által kiadott „Távíró Díjszabás” nemzetközi részében a táviratok továbbítására kijelölt utak kiválasztásánál érvényesülő elveket s a náluk esetleg érdeklődő közönségnek olyan szakszerű felvilágosításokat fognak tudni adni, amelyek azt minden tekintetben kielégíthetik. Ha e cikket a távirót igénybevevő üzletfelek egynémelyike is elolvasásra méltatná, akkor az illető is meg fogja ismerni azokat az elveket, amelyek a magyar postaiszolgáltatást a nemzetközi táviratok továbbításánál igénybevehető utak kijelölésénél s a feladott táviratok irányításánál vezetik.



A jászberényi m. kir. postaház terveinek kialakulásánál érvényesült történeti, művészeti, gazdasági, társadalmi és műszaki elvek ismertetése.

Irta: TORDA KÁLMÁN

okl. építészmérnök, m. kir. postaműszaki tanácsos.

Exposé des principes historiques, artistiques, économiques, sociaux et techniques entrés dans la mise au point des plans de l'hôtel des postes de Jászberény. Par Coloman Torda, ingénieur-architecte diplômé, conseiller technique des postes.

Résumé: L'auteur expose toutes les tendances spirituelles et économiques qui influent sur la construction d'un hôtel des postes, notamment, dans le cas actuel, de celui de Jászberény. Le but de la construction est la création de locaux répondant à toutes les exigences de la vie progressive. L'auteur traite ensuite de la manière de laquelle il faut choisir les matériaux, les pièces de construction, afin que la réalisation de la tâche posée soit bonne et parfaite.

A jászberényi m. kir. postaház építési terveinek kialakulásánál a korunkat vezérlő két nagy szellemi irányzat ütközött össze. A történelmi multba visszatekintő és abból táplálkozó úgynevezett neobarokk szellem és a racionalizálástól áthatott, célszerűsége, a szociális igények kielégítésére törekvő modern, korszerű irány, amely a multat, mint tehertételt, megveti és magáról lerázni igyekszik.

Az első irányt, a neobarokkot, Jászberény vezetősége, a másodikat, a korszerűt pedig a harmincasok gárdájából Brestyánszky Tibor, az épület tervezője és részben a tervpályázati bírálóbizottság képviselte. Az egyik történeti multját ápolja, a másik kora szükségleteit igyekszik megoldani.

Ennek a két iránynak harca kezdetben hangos és szenvedélyes vitákkal volt tele, mert a nemzeti szellemtől áthatottak nemzeti irányú és tartalmú építészetet követeltek. Amikor azonban a katolikus egyház is elfogadta az új irányt s új templomépítéseinél alkalmazta is azt, akkor a kétkedők behódoltak vagy elhallgattak, mert nemzeti értékeink fegyvertára sem a harcra előkészítve, sem pedig kipróbálva nem volt.

Sokak előtt ismeretlen az új korszerű irány kialakulása, valamint keletkezésének okai az egyes európai országokban. Ezért a műtörténet eddigi megállapításait ismertetem, de nem abból a szándékból, mintha ennek az iránynak előharcosa lennék. Inkább a harcot előidéző ellentétek megismertetése a céлом, hogy azokból mindenki megérthesse az új iránnyal szemben, kezdetben fellépő bizalmatlanságot, tartózkodást, gúnyt vagy lenézést vagy pedig az újítás láttára érzett örömet. És hogy bárki megállapíthassa, vajjon ez az újítás az elmúlt korokhoz képest haladás vagy hanyatlás-e, és miképen keressük nemzeti sajátosságaink érvényesítését és ennek elérésére mi a teendők, végül, hogy Jászberény öntudatos nemzeti irányú küzdelmét is meg lehessen érteni. Cé-

lom a nemzeti irányú előhaladást szolgálni és ennek akadályait elhárítani. Ezért ismertetem ezt a szép kis új postaházat és annak kialakulásánál harcban állt irányokat.

Itt a neobarokk szellemet a város küzdelmes multja, az évszázadokon át a létért való folytonos harc és abból levont tanulságok alakították ki. Ez is tudott alkotni, ha a harc elpihent. Alkotásainak java most is áll és elismerés illeti őket, ha azok sorát folytatni kívánják. A mai kor igényei azonban már mások. Ma is a megélhetésért folyik a küzdelem, csakhogy ez már minden egyes állampolgár részére sokkal több igény kielégítését célozza, mint hajdan. Nem árt tehát, ha megismerjük a város történetét és a posta történetét is.

A város régi. A monda szerint Attila városa, vagy legalább is kedvenc tartózkodási helye volt. Addig, amíg a kúnokat árpádházi királyaink 1239-ben le nem telepítették, kevés adat áll rendelkezésre. Kévéssel a kúnok bejövetele után, a tatárjárás miatt, sok támadásban volt részük, de később tisztázódott a vád, hogy nem ők hívták be azokat és IV. László az országban való visszatartásuk érdekében 1279 aug. 10-én jogaikat okirattal szabályozza. Ettől kezdve a kúnok egy része letelepszik, míg a másik része továbbra is pásztorkodik s nagy szegénységben él.

Jászberény neve először Nagy Lajos 1357. szeptember 25-iki oklevelében „Berén“ néven fordul elő. A vegyesházi királyok alatt a kúnok jobbágy állapotba jutottak. A török uralom alatt a határszálon fekvő város a töröknek is, németnek is adót fizet és sokszor rabolnak, dúlnak itt. A környékbeli lakott helyek pusztulásával azonban a város lakossága szaporodik és területe növekszik. Ez a növekedés már Zápolyai János alatt megkezdődik és a török hódoltság korában a város határát Kecskemétig terjeszti. A mai határa 1670-ben alakult ki.

A török uralom alól való felszabadulás után a kúnok szabadságjogaikat igyekeznek visszaszerezni, de ez hosszú és nehéz küzdelembe kerül, mert Rákóczi támogatásáért a német parancsnokok kegyetlen bosszút állanak.

I. Lipót 1702-ben a jászkúnokat a német máriánus rendnek 500.000 rhénes forintért zálogba adja és csak III. Károlynak 1715. évi hozzájárulása után válthatja meg Jászberény is a reá eső terhet 65.150 forintért és kamataiért, ami együtt 87.356 forintot tett ki. Ezt az összeget a város földjeinek kiosztása, magántulajdonba adása révén beszedett összegekből és „pesti uraktól és ajtatosoktól, néhány kanonoktól, eperjesi kereskedőktől, a gyöngyösi és jászberényi konventtől“ felvett pénzekből fizetik ki. Ez a megváltás bármilyen súlyos terhet jelentett is, mégis a város jövedelmeiből mihamar visszatért. Utána gazdasági fellendülés mutatkozott, amelynek maradandó emlékei ma is láthatók és ezek stílusában szerette volna a város a m. kir. postaházat felépíttetni.

Ekkor épül a mai postaházzal szemben, a régi rozoga torony helyén, a gyönyörű barokk torony. A régi és mostani építkezések összehasonlítása céljából a templom építéséről pár szóval megemlékezem. Itt a kőműves és ácsmunkát Majerhoffer János végzi 1800 forintért, a kő- és képfaragó munkát pedig Conti Leopold 1600 forintért. A torony mellett levő régi templomot az 1772. nov. 10-iki földrengés után szintén újraépítik.

A kor hangulatára jellemző a templomszentelés. „A parochiális templomot 1782 pünkösdjén gr. Esterházy Károly egri püspök szentelte fel, akit Agónál lovasbandérium, a város szélén, a gyöngyösi kapunál pedig a céhek csapata s a városi tanács olyan díszleg fogadott, mint gr. Batthyány nádort 1759 okt. 5-én a torony emlékkövének elhelyezése alkalmával: „köszöntő beszéddel, síppal, dobbal, trombitával és vivatózással.“

Mi más ez, mint a barokk pompa, barokk zene Jászberény fejlődésének ünneplésére.

Az akkori építési költségek ismerete nemcsak építészeti, hanem kultúrtörténeti szempontból is érdekes. Közlöm tehát azokat azokkal a szellemi irányokkal együtt, amelyek e kort jellemezték s a városi tanács jegyzőkönyveiből a barokk pompa szeretet megörökítésére vonatkozó részeket is. A Jászberényre vonatkozó összes adatokat Blénessy János művei alapján ismeretem. A templom építési költsége torony nélkül 29.570 frt, ami nem csekély áldozat akkor, amikor egyéb jelentékeny közmunkát is végeztetnek, hidat, vízimalmokat, utakat, töltéseket, házakat építenek. Füzéseket ültetnek, mocsarakat csapolnak le és csatornákat ásnak, tenyészállatokat vásárolnak. A sok háború költségehez pénzt, élelmet, ujoncot adnak, közben pedig száraz, inséges esztendőik is sújtották őket.

A város közönsége ezek ellenére sem akar fél munkát végeztetni és amit nem talál jónak, befejeztetnek, azt még nagy költség árán is befejezi. Így a parochiális templom tornyát a templomhoz alacsonynak találják és 1802-ben a torony magasztítását Kardetter Tamás és Rábl Károly pesti építők 6.250 forintért, a torony rézfedését és aranyozását Schreiber Domokos besztercei rézzel 947 forintért végzi.

Hogy a felsorolt építési költségek mekkorák voltak és mennyi teher hármlott abból a város egy-egy lakosára, megérthetjük abból, hogy Jászberényben 1746-ban 6213 lélek, 1787-ben pedig II. József által fiziokrata szempontból elrendelt népszámlálkor 10.416 lélek volt. „A férfiak foglalkozása 26 pap, 238 nemes, 18 tisztviselő, 1.129 polgár és iparúzó, ezek örököse 1.059, zsellér és napszámos 797, szabadságolt katona 15, egyéb foglalkozású 233, 1—12 éves sarjadék 1.455, 13—17 éves 391, távollevő az országban 33, nem tudni hol 16, jelenlevő idegen az országból 41, Ausztriából 8, más országból 5. A házak száma 1.700, családok, háztartások száma 2.119.“

A templom építésébe fektetett munka értékének megbecsülésére lássuk az akkori árakat: „A város tisztviselőinek fizetése 1752-ben: Főbíró 100 frt, 2 pár csizma, 25 kila búza, főjegyző 100 frt, 2 pár csizma, 30 kila búza, 1 sertés, 1 mázsa só, hús és faggyú; 2-ik bíró 70 forint, 2 pár csizma, 15 kila búza, 2. jegyző 60 frt, 2 pár csizma, 20 kila búza, hadnagy és polgárok 10 frt, 3 pár csizma, 6 kila búza, hajduk 8 frt, 2 pár csizma, 10 kila búza, 1 mázsa (56 kiló) hús, 50 font só.“

„Az élelmiszerk ára 1767-ben 1 font tehénhús 3 kr, borjúhús 4 kr, bárányhús 4 pénz, szalonna 4 kr, háj 11 kr, gyertya 11 kr, faggyú 6 kr, írósvaj 10 kr, sajt 2 kr, 1 icce tehénvaj 18 kr, juhvaj 15 kr, tej 1 kr, tejfel 5 kr, káposzta 3 kr, ecet 6 kr, liszt 4 kr, 1 lúd 15 kr, 1 kacsa 6 kr, pulyka 30 kr, tyúk 4½ kr, csirke 3 kr, 12 tojás 3 kr.“

„1783-ban: 1 selyem kendő 2 frt, kivarrott papucs 1 frt, 1 selyem pruszlik 2 frt, 1 lószerszám 6 frt, 1 gyapjú 14 kr, 1 juh 1.5 frt, 1 ló 10 frt, 100 fő káposzta 2 frt.“

Ilyen árak mellett míg a jelentékeny költségeket összehozták, elég élénk forgalomra volt szükség. Így bárki összevetheti az akkori és mai építési költségeket.

Úgy látszik, a városnak a toronyépítés megnyerte a tetszését, mert 1802 október 18-iki jegyzőkönyvében is megörökíti az akkor történeteket: „A paroch. templom tornyának épülete már annyira vitetett, hogy maholnap a korona és kereszt is fel fog tétetni. Örök emlékezet okáért ezen jeles napon másodbíró úr készíttessen egy tisztességes ebédet, melyre főtisztelendő apát úr vendégeivel együtt, tekintetes palat. vicekapitány, helyben lakó magistratualis urak és az egész tanács invitál-tasson . . .”

Ezeknek az alkotásoknak és alkotókedvnek az emléke élt a késői utódokban. Minthogy pedig ezeket az alkotásokat saját kezdeményezésükre és kívánságuk szerint létesítették, azért elgondolásaikat később is érvényre akarták juttatni, amikor épülő postaházunk homlokzatát ennek a templomnak külsejével összhangban nagyra, emeletesre kérték építtetni. Ezt a régi stílusokat utánzó mai alkotó szellemet nevezi Szekfü Gyula neobarokknak.

A száraz, inséges évek és katonai terhek miatt a gazdasági helyzet évről-évre romlik ugyan, mégis a tanács 1787 aug. 24-én Muhoray István és Bartal Ferenc kerületi biztosok javaslatára szükségesnek látja az ország többi részével a kapcsolatot felvenni s az akkori viszonyokhoz mérten nagy haladást jelentő intézkedésre határozza el magát: postaállomást létesít. A postamester részére házról gondoskodik. Ágoston András kapja a postamesteri megbízást, aki a házért 50 forintot, a Horgas-ér mellett 6 sessio kaszálóért 30 rforintot fizet évente a városnak. A forgalomról nincs adat később sem, csupán a postamesternek adott „postalis földekről”.

A m. kir. posta a kiegyezés után alakult ki s úgy látszik, Jászberény is mindjárt kincstári hivatalt kapott, mert 1870-ben lakóinak száma 20.000 lélek körül volt. Forgalma az akkori idők szerinti ágazatokra szorítkozott. Az utalványforgalom is megindult s dacára a Szolnok—Hatvan-i vasút 1873-ban történt megnyitásának, a hivatal forgalma 1875-ben már 39.424 frt 93 krajcár. „Építésének ügye még mindig vajudik“ feljegyzésből azt látjuk, hogy a posta már ekkor tervbe vette saját ház építését, de ez csak 1935-ben történhetett meg. A beépítés nagysága a m. kir. postahivatal 1934. évi forgalma, 537.774 munkaeységének és ennek ellátásához alkalmazott 12 tisztviselő, 16 altiszti létszám alapján állapított meg. A fejlődés két tartalék munkahely építésével figyelembe vétetett.

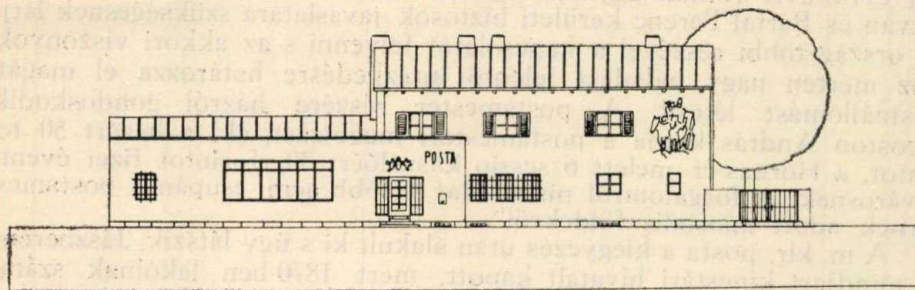
A postaház részére ugyan már 1917-ben szereztetett ingatlan, de a rajta levő ház a hivatalnak csak ideiglenes elhelyezést nyújtott. Az ingatlan építésre nem volt egészen alkalmas, azért a postaházépítések-nél szerzett tapasztalatok alapján újabb telkek is szóba kerültek. Ezek azonban drágák és alkalmatlanok is voltak; cseréről pedig nem lehetett szó, mert az ingatlanvételnél az ócska ház anyagát a tulajdonostól az igazgatóság nem vette meg. Nem maradt más hátra, mint a teleknek Galamb-utcai — eredetileg távbeszélő részére szánt — részét az Apponyi-térre eső városi telekkel elcserélni. Így vált lehetővé a kor igényeinek megfelelő elrendezésű hivatal elhelyezése, habár nem is a távbeszélő-gócponthoz, de mégis a város piacterén.

Az országgyűlés az építési költségeket 1934—35. évtől kezdve 150.000 P összegben rendelkezésre bocsátotta, így az építkezés előmunkálatai megindulhattak.

A m. kir. posta igazgatásának érdekelt szervei az építkezés programját megállapították s annak alapján magyar honos építésmérnökök között országos pályázat tartatott.

A beérkezett pályatervek közül a programnak legmegfelelőbb tervet Brestyánszky Tibor okl. építésmérnök készítette, akinek I. díjas terve a mai kor korszerű eszméinek legteljesebb, leghívebb kifejezője volt. Alaprajza pontosan, világosan és racionálisan kifejezte a programban megadott hivatali funkciót, homlokzata pedig egyszerű elrendezés mellett gazdaságos anyagfelhasználással világos, napos, levegős megoldásnak, az új formanyelv és tömegelosztás szerinti észszerű tolmácsolója. (1. ábra. Brestyánszky Tibor pályatervének homlokzata.)

Amikor a város vezetősége a pályatervet megismerte, küldöttséget indított a kereskedelmi és pénzügyi miniszter urakhoz s mindenképen tiltakozott barokk temploma környékének megváltoztatása ellen s barokk stílusú épület építtetését kérelmezte.



1. ábra.

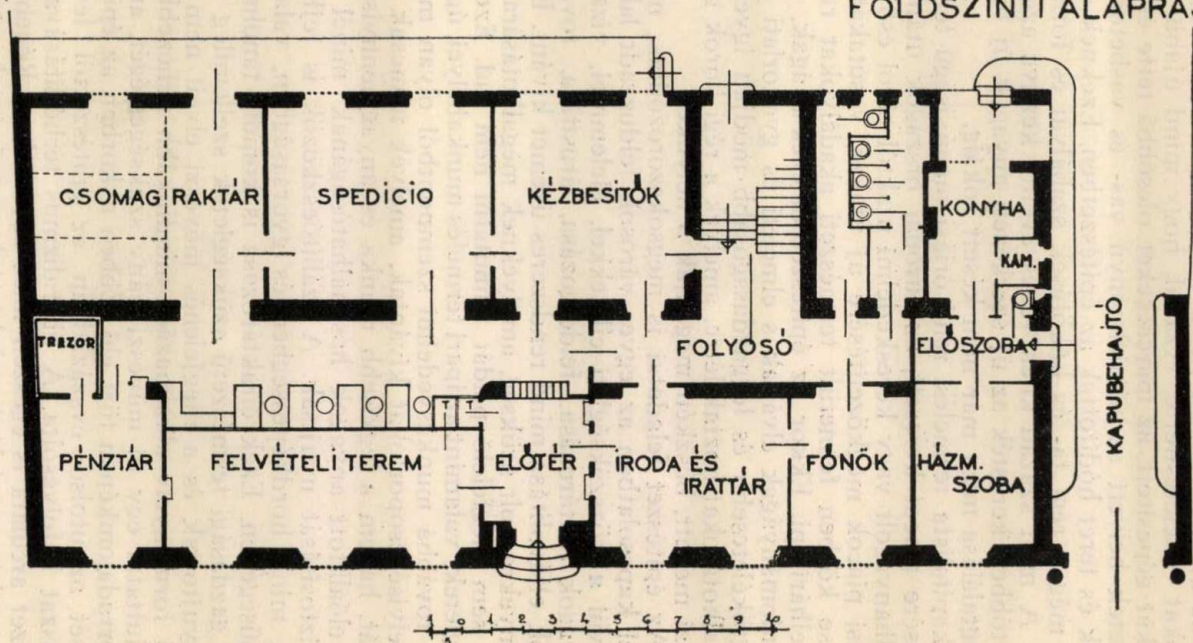
Igy ütközött össze a neobarokk a mai korszerű célirányos építkezéssel. A barokk stílus volt Jászberényben divatban, amikor 1787-ben a postaállomás létesült. Azóta a posta is és az építészet is fejlődött. Lássuk tehát, hogy a mai kor postájához miképpen fejlődött ki a mai építészeti irány, amit sokan oly régóta óhajtottak, de megérkezésekor annál többen támadtak és új, dísztelen köntösében megvetették.

Az új művészi irányok megismeréséhez részben a műtörténet, részben pedig a nemzetgazdaságtan vezet, amely utóbbi a szellemi irányok okát és keletkezését ismerteti meg velünk.

Tudjuk a műtörténelemből, hogy egy-egy nagy szellemi irányzatnak ugyancsak egy-egy építési stílus volt a szülőtte. A középkori valóságosság a gót, a humanizmus a renaissanceot hozta létre. A liberálisizmus a szabadság, egyenlőség, testvériség elvét, a francia forradalomban diadalra vitte, de az építészetben ókori eszmékhez, ideálokhoz tért vissza és az empiret találta céljaihoz méltónak. Ettől az időtől kezdve azonban annyi szellemi irány küzd egymással szemben, hogy új stílus kialakulására sem idő, sem anyag nem állott rendelkezésre, ezért csak a régi stílusok másolása hozott változatosságot. Ezt eklektikus kornak nevezzük. Új stílus keresése mindaddig hiábavaló volt, amíg a liberális elvek a lelkekbe fel nem szívódtak, úrrá nem lettek és új építési anyag nem jött.

JÁSZBERÉNYI M. KIR. POSTAHÁZ TERVE.

FÖLDSZINTI ALAPRAJZ.



Torda Kálmán: A jászberényi m. kir. postaház tervének kialakulásánál érvényesült történelmi, művészeti, gazdasági, társadalmi és műszaki elemek ismertetése

A liberáliszmus térhódítása fokozatosan az individualista-kapitalista rendszert a legmagasabb fokra kifejlesztette és a „profit utáni hajszá” az új találmányok egész sorát hozta létre, vagy a régi gyártási eljárásokat tökéletesítette. Azáltal, hogy mind újabb és újabb termelési ágakat gépesített, az iparcikkeket olcsóbbá tette és így a kő- és fa-szerkezetek helyett az újtalálmányú vas- és vasbetonszerkezetek bevonultak és teret hódítottak az építészetben. Ezeknek alkalmazása kezdetben még a régi fa- és kőkötések szabályai és formanyelve szerint történt. A múlt század kilencvenes éveitől kezdve azonban mind többen és többen keresték az új szerkezeti anyagok új formanyelvét. Ennek megtalálása most már nem késett sokáig.

A kapitalista termelési rend óriási mennyiségű termelvényének elhelyezésére piacot keresett, az európai országok után a gyarmatokat. Ezek elhanyagolt vagy kereskedelmi utaktól távol eső helyein levő fogyasztási piacok megközelítésére új utakat, vasútakat épített, melyek létesítése közben felmerült természeti akadályokat racionálisan igyekezett elhárítani. Ekkor az építészetből ezek az ágak, mint külön mérnöki tudományágak elváltak s elméleti és gyakorlati úton a lehetőségek legtökéletesebb és leggazdaságosabb módjait igyekeztek kieszelni. Olyan alkotásokat hoztak létre, amelyek a régi korok gigantikus tömegalkotásai mellett, büszkén megállják a helyüket.

Az építészet feladatai is megsokszorozódtak, mert az ipari fejlődéssel kapcsolatban az egyes városok felduzzadt lakosságának lakáson kívül a közszükségleti cikkekkel, élelemmel, vízzel való ellátása, az anyagok raktározása, feldolgozása, árusítása, továbbá a hulladékanyagok eltávolítása mind rendszeres üzemet kívánt. Erre a célra olyan építményekre volt szükség, amelyeknek megalkotására a múlt sem elegendő, sem megfelelő példát felmutatni nem tud. Ezek az új gazdasági szükségletek, valamint az ipari termelés munkahelyei, úgy gyártási, raktározási, továbbá munkásvédelmi szempontból olyan méretű és elhelyezésű helyiségsoportokat kívántak, amelyek nemcsak a munka folytonosságát, hanem a legkisebb munka és anyagmennyiség felhasználását és az előállított anyagok használatosságának minél hosszabb időre való biztosítását nyujtsák. A szállítóeszközök is fejlődnek mind méretben, mind hordképességben és gyorsaságban, valamint a hajtóerő mineműségében. Ezek elraktározása is komoly tanulmányokat igényel.

A gazdasági természetű szükségletek szellemileg vezető elvet még nem nyújtottak és a megjelenés művészi elveit nem határozták meg. A régi formanyelv alkalmazása mindinkább nehezebbé vált és kifejezésre juttatta egy új művészi irány szükségességét, ami aztán korunkban forradalomképen tört elő. Ebben a korban az épületek külső megjelenését az utolsó évszázadban az építészettől levált festészet és szobrászat befolyásolta. A liberáliszmus térhódításával kapcsolatban a művészet arculata is egészen más, egyéni lesz. Régebben a fejedelmek és az egyház rendelkezésére dolgoztak a művészek, most pedig rendelő legtöbbször nincs, hanem a műtárgy kiállításokon keres vevőt. Így mindig újnak, feltűnőnek kell lennie. A festészet és szobrászat elválik az építészettől és itt is ugyanaz a hajtóerő nyilvánul meg, mint az iparban: új találmányok és eszmék révén mindig újabb és újabb ötleteket és alkotásokat hozni létre. Kezdetben még a régi formanyelv az irány-

adó, habár az a szellemi áramlatok szerint változik is, de a művekhez választott tárgykör bővül, azonban előadására még a természetutánzás a jellemző. Amikor a művészetek ezt az irányt elhagyták, akkorra az új építészeti irány szárnypróbálgatása is megkezdődik és a többi művészettel karöltve az új szellemi irányoknak megfelelően az új művészi programot a formanyelvet, előadást megállapítják s az építészet is ennek szabályai szerinti előadással fejezi ki korának törekvéseit.

Az első művészeti irány, amely a mult művészetével szakított, a német expresszionizmus. Ez a lelki, belső elgondolásokat a tér, az alakok, tárgyak, formák, színek, fény és árnyék folytonos változatait igyekezett feltüntetni aszerint, hogy az ábrázoló a tárgyat miképen kívánta jellemezni.

Vele közel egyidőben az olasz futuristák Bakunin elve szerint a régi művészetet teljesen megsemmisíteni, azonkívül az időbeliség ábrázolását akarták elérni és az olasz művészet vezető szerepét továbbra is fenntartani.

A francia és spanyol kubisták pedig új ábrázolási módot kerestek, hogy a véletlen eseményt több szempontból, véletlen megvilágításból, elcsavart vagy elfordított, vagy a szétdarabolt tárgynak az új képbe illő jellegzetes részéből oly egységes képet szerkesszenek, amely a térbeliséget akár síkokkal, vagy az illúzió-elmélet szerint, vagy perspektívával fejezze ki s azonkívül ritmus és harmonia legyen mégis az egészben. Természetutánzó részei a műnek még vannak. Kezdetben kevés, később több színt használ.

A kubista irányból a konstruktivizmusba az átmenetet a purizmus képezi, amelynek tárgya az egyszerű váza stb., amelyet a statikai elvek szerint ábrázol. Ezt a francia Le Corbusier művelte.

A természetutánzással a fenti irányok után következő konstruktivizmus azután már teljesen szakít. Itt már a művészet az „Én“ gondolatvilágának kifejezője és „a kép tisztán a feltaláló és rendező öntudat bizonyítéka, éppen úgy, mint az építőművészet legszebb alkotásainál.“ A konstruktivizmus azoknak az irányoknak gyűjtő neve, amelyek a tárgyiasságot teljesen megtagadják. Legnevezetesebb képviselője az orosz El Lissitzky és a holland Mondrian. Az orosz Malevits a konstruktivizmus megalapítója, aki 1913 óta szereti a síkbeli ábrázolásnál a négyzetet és kört, a térbelinél a kockát és kúpot alkalmazni. A térbeli ábrázolás 1923-ban kezdődik.

Ezek a művészi irányok kezdetben teljesen meg akarják semmisíteni a régi műalkotásokat, mert azokat tévedésnek tartják. Az Én alkotásait mindenek fölé helyezik és az egyén alkotásaival uralni akarják a természetet. Ezek az áttörési kor elvei, ezeket a művészeteket a céljaik után destruktívnek és dekadensnek is nevezik.

A fenti művészi elvek szétrombolták egyúttal az építészeti stílusokat is, mert a természetutánzáson kívül a diszítéseknek is hadat üzentek. A diszítés megszünt, a tömegek éles elhatárolásával a térbeliség kifejezése lép helyébe. A síkok fény és árnyék hatását az üveg alkalmazásával is fokozzák. Magát a stílus szót is elvetendőnek tartják, mert ez összeköttetés a multtal.

A posta vagyonerőtelésének kérdése.

Irta: Dr. Magos Győző m. kir. postasegédtitkár.

La question de l'évaluation des biens de la poste.

Par le Dr Victor Magos, aide secrétaire des postes.

Résumé: L'article s'occupe de la question s'il ne serait pas raisonnable que le système d'évaluation des biens meubles et immeubles de la poste hongroise — laquelle peut être considérée, du point de vue budgétaire, comme entreprise industrielle de l'Etat — fût basé sur des principes différents de la procédure d'évaluation stipulée pour les organismes de l'administration publique.

En connexion avec cette question, l'auteur expose, à la base de l'ouvrage intitulé „Das Wesen der Bilanz“, par M. Gebbe, président de la Direction des postes à Breslau, la procédure d'évaluation de l'Administration des postes allemandes, par laquelle on cherche, en appliquant dans une certaine mesure les principes usuels dans les entreprises privées, à évaluer conformément à la valeur réelle les biens meubles et immeubles.

A posta költségvetése az 1921/22. költségvetési év óta nem a rendes állami költségvetés keretei között szerepel, hanem az állami üzemek közé van besorozva. Ez az intézkedés akkor azért történt, hogy a posta gazdálkodásának jövedelmezőségét ki lehessen mutatni.

Bár ezen az intézkedésen kívül tételes szervezeti rendelkezés a postát üzemmé nem nyilvánította, mégis az 1921/22. költségvetési év óta az intézetet részben üzemi jellegű állami intézménynek lehet tekinteni.

A posta azóta teljesen az önellátásra van utalva, bár a költségvetési feleslegeivel nem rendelkezik. Összes kiadásait saját bevételeiből fedezi, feleslegeit pedig évről-évre az állam pénztárába szolgáltatja be. Az összes nagyobb beruházások költségeit, amelyeket a rendes évi költségvetés keretein belül nem lehet megoldani, törlesztéses kölcsönök útján biztosítja a kormány a posta részére. Utóbbiak a posta üzemi jellegét hangsúlyozzák.

Tekintettel arra, hogy az 1921. óta követett gyakorlatnak megfelelően, költségvetési szempontból a posta állami üzemnek tekinthető, kívánatos volna, hogy a költségvetési és számviteli rendelkezések tekintetében ne köttessék mereven az állami igazgatás (adminisztráció) szigorúan körülírt és az üzemi jelleggel sokszor össze nem egyeztethető számviteli rendelkezésekhez. Kívánatos volna részére fürgébb, szabadabb, az üzemi jelleggel járóan függetlenebb számviteli lehetőséget biztosítani.

A számviteli rendelkezéseknek az üzemi jelleghez való alkalmazása állami számviteli rendszerünk teljes átdolgozását jelentené. Egy rövid cikk keretei nem alkalmasak arra, hogy ez a kérdés részleteiben kifejtessék. A kérdés helyes megoldása hosszas és gondos tanulmányozást és megfontolást igényelne.

Ebben a cikkben csak azzal a kérdéssel kívánok foglalkozni, hogy az üzemi jellegű posta ingó és ingatlan vagyonerőtelésének mai rendje mennyire különbözik a gazdasági életben megszokott és általában helyesnek talált vagyonerőtelés elveitől. A német birodalmi postán érvényben levő idevonatkozó rendelkezések ismertetése mellett, reá kívánok azért mutatni olyan vagyonerőtelési módokat, amelyek alkal-

mazása esetében a posta ingó és ingatlan vagyonának értékét, a valóságot megközelítően ki lehetne mutatni.

A posta üzemi jellegéből nyilvánvalóan következik az, hogy az intézet lehetőleg a gazdálkodás jövedelmezőségére törekszik. A gazdálkodás jövedelmezőségének lehető biztosítását kívánta szolgálni az, hogy a régebbi eléggé tágkörű portómentességet az 1921. évi XXI. tc. megszüntette. Ennek következményeként azóta a posta szolgáltatásait az egyes állami szervek is megfizetni tartoznak. Igaz ugyan, hogy tisztán a jövedelmezőségre való törekvést, teljes merevséggel, minden körülmények között, véghez vinni nem lehet. Egyes szolgáltatások díját, közérdekből, többször a jövedelmezőség figyelmen kívül hagyásával kell megállapítani. (Pl. az állami szervek díjátalánya, stb.) Ez azonban nem zárja ki azt, hogy az intézet jövedelmezőségre is törekedjék, sőt az állami és a közérdekek figyelembevételével arra kell törekednie. A jövedelmezőség pedig csak előrelátó helyes üzleti- és tarifapolitika eredménye lehet.

A helyes tarifapolitikanak egyik fontos kelléke viszont a helyes vagyonértékelés. Ha ugyanis az üzem folytatásához szükséges vagyontömegek helyes értékét, a vagyon évről évre való változását, gyarapodását avagy csökkenését, csökkenés esetén pedig a megfelelő tartaléktőkék keletkezését és ezek összegszerűségét nem ismerjük, helyes tarifapolitikát sem folytathatunk.

Mielőtt áttérnék annak az ismertetésére, hogy az ingó és ingatlan vagyon értékelése miként történik nálunk és miként értékeli vagyonát a német posta, reá kívánok mutatni arra, hogy magángazdasági életben a vagyonértékelésnél milyen irányelvek érvényesülnek.

Minden ingó és ingatlan vagyontárgy az idő haladásával és az igénybevétel mértékétől függően, romlik, értékéből veszít. A vagyontárgyaknak a beszerzéskor nyilvántartásba vett értékéből tehát időközönként (rendesen évenként) bizonyos érték-leírást kell eszközölni. Ezt olyan mértékben kell végrehajtani, amely mértékben a vagyontárgy értéke csökkent.

Nyilvánvaló tehát, hogy az üzemvitel csak akkor gazdaságos, hogyha annak eredményeként az összes személyi és dologi kiadásokon, továbbá a befektetett vagyon megfelelő kamathozadékan kívül, az ingó és ingatlan vagyonban évenként jelentkező értékcsökkenés is fedezetet talál.

A vagyontárgyakban mutatkozó értékcsökkenés ellenértéke sokféle alakban jelentkezhetik. Mutatkozhatnak a készpénzben, amikor tartaléktőkék keletkeznek, mutatkozhat abban is, hogy míg a meglévő vagyontárgyak értéke elhasználódás folytán csökken, addig a jövedelemnek erre rendelt részéből új vagyontárgyak keletkeznek. Végül a vagyontárgyak értékcsökkenése adósságtörlesztés árán, az esetleges adósságok csökkenésében is a maga fedezetét megtalálhatja.

Mindezekből következik, hogy a vagyontárgyak fokozatos érték-leírásának a magángazdaságban elsőrendű a fontossága és tiszta hozadékat a vállalkozás csak akkor eredményez, ha a vagyontárgyak értékcsökkenése folytán előállott veszteségek előbb fedezetet találtak.

A vagyonleltárakban feltüntetett vagyontárgyak mindenkori pontos értékének nyilvántartása szükségessé tenné azt, hogy a különböző

leltári tárgyokban jelentkező értékcsökkenés évenként megállapíttassék és az a nyilvántartott leltári értékből leírassék.

Ezt az eljárást azonban körülményességénél és az azzal járó szerfelett nagy munka miatt, még a magángazdaságokban sem lehet folytatni, annál kevésbé lehetne azt az állami vagyontárgyak értékelésénél véghez vinni. A kérdés megközelítően helyes megoldására a gyakorlat azt az elvet követi, hogy az egyes vagyontárgyakat valószínű értékével veszi leltári nyilvántartásba. A leírások eszközlésének legegyszerűbb módja pedig az, hogy a vagyontárgyak valószínű élettartama alatt, minden évben egyforma értékösszeg kerül leírásra mindaddig, amíg már csak az ócska anyag értéke marad meg. Ennek az eljárásnak az az észszerű magyarázata, hogy a leírás által okozott veszteség, az élettartam alatt, évenként egyforma összeggel vétetik számba. Hogy tehát valamely vagyontárgy évenként leírásra kerülő értékcsökkenését meg lehessen állapítani, a következőképen kell eljárni. Elsősorban is a tényleges (leltári) értékből levonásba kell hozni azt az összeget, amelyet a vagyontárgy annak teljes kihasználása után is, mint ócska anyag képviselni fog. Az így fennmaradó összeget el kell osztani a valószínű élettartamot kifejező évek számával, a hányados adja meg az évenként leírandó összeget.

Az évenkénti értékleírásnak ez a legegyszerűbb példája. Érvényes szabályként azonban csak akkor lehet elfogadni, ha a vagyontárgy a beszerzéstől annak teljes elhasználásáig semmiféle változáson (nagyobb átalakításon, felújításon) nem megy keresztül és az eredeti rendeltetésétől eltérően (gyorsabb vagy lassúbb elhasználódást okozó) más célra felhasználva nem lesz. Ha ezeknek az eseteknek bármelyike fennáll, az előbbieket szerint megállapított, évenkénti leírási összeg már változni fog és a leltári értéknek bizonyos kiigazítására feltétlenül szükség lesz. Ezeknek az eseteknek az egyenkénti vizsgálata azonban hosszadalmas volna és nem képezi kitézött célokat.

Az állam és így közvetve a posta vagyonának értékelése tárgyában érvényben levő rendelkezések a magángazdaságban általában elfogadott — és a fentiekben kifejtett — vagyonekezelési elvekkel homlokegyenest ellenkeznek. Az államszámvitelről szóló törvény (1897. évi XX. tc.) végrehajtása tárgyában kiadott utasítás 172. §-ban foglalt rendelkezés szerint, az állam ingatlan és ingó vagyonának értéke az állami zárszámadásba is felveendő. Célja e rendelkezésnek nyilvánvalóan az, hogy a zárszámadás, amely az államnak egy teljes évi vagyon- és pénzkezeléséről ad számot, a helyes vagyonerőtelés mellett, az állam tulajdonában levő vagyontárgyak értékéről is lehető hű képet adjon. Éppen ezért, az állami vagyontárgyak értékkel való nyilvántartására feltétlenül szükség van.

A leltárak vezetésére vonatkozó utasítások elkészítését az államszámviteli törvény az egyes minisztériumokra bízta. A posta ingatlan és ingó vagyonekezelésére vonatkozó utasítást a törvényes felhatalmazás alapján a kereskedelemügyi miniszter 1913-ban 56.876/V. számú rendeletével adta ki.

Ez az utasítás, amely a postai ingó- és ingatlan vagyon kezelésére és nyilvántartására részletes rendelkezéseket tartalmaz, az ingatlanokra a 12. §-ban, az ingókra pedig 32. §-ban akként rendelkezik, hogy az egyes

vagyontárgyakat mindenkor a teljes beszerzési (előállítási) árral, az ajándékba kapott vagyontárgyakat pedig becsértékükkel kell nyilvántartásba venni. Az érték nyilvántartásra vonatkozó rendelkezések mellett a vagyontárgykezelésre vonatkozó leglényegesebb rendelkezése az utasításnak még annak 16. §-a, amely az ingatlanokra vonatkozóan a következőket mondja:

„Az állami ingatlanokra fordított fenntartási, tatarozási, valamint az építkezés, illetve a hozzáépítés jellegével nem bíró átalakítási munkálatok költségei leltári értékszorulatként nem jönnek számba, de viszont értékcsökkenés címén %-os leírásnak nincs helye.“

Az ingókra vonatkozóan pedig a 32. §. szövege szerint a következőképpen hangzik:

„A leltári tárgyak fenntartására és jókarban tartására fordított költségek leltári értékszorulatként nem jönnek számba, de viszont értékcsökkenés címén sem részleges, sem %-os leírásnak helye nincs.“

Az ingatlanvagyontárgy értékének 10 évenkénti kiigazítására a 16. §. 2. bekezdésében foglalt rendelkezés némi lehetőséget nyújt, amikor azt mondja, hogy az ingatlanok értéke 10 évenként új becslés alá veendő. Az ingó vagyontárgyak értéke viszont mindaddig, amíg selejtezésre nem kerülnek, a beszerzési árral vannak értékelve.

Eltelkenve azonban attól, hogy az állami ingatlanvagyonnak 10 évenkénti újbóli felbecsülése felette körülményes és különösen sok munkát is ad, az érték kiigazításra vonatkozó ez a lehetőség nem elegendő. Hogy ha el is fogadnánk azt, hogy a 10 évenkénti újbóli értékeléssel a nyilvántartott és a tényleges érték közötti eltérés kiigazításra kerül, még sem vitás az, hogy a 10 évi időközön belül a zárszámadásban is szereplő ingatlanvagyontárgy értékének nem felel meg.

A nyilvántartott és a valódi érték közötti különbség azonban különösen nagy az ingóságoknál, ahol az értékkülönbség között levő eltérés rendezésére még annyi lehetőség nincs, mint az ingatlanoknál. Ezáltal előáll pl. az a helyzet, hogy egy 20—30 év előtt beszerzett távbeszélő-kapcsolószekrény, melyet akkoriban mondjuk 1000 P értékért szereztünk be, amely azonban ezt az értéket azóta valószínűleg amortizálta már és amely távbeszélő-kapcsolószekrény ma — már csak a technika haladása miatt is, — ócska anyagértéknél többet semmiesetre nem ér, azt a posta leltárában ma is 1000 pengő értékkel tartja nyilván. Hogy ha figyelembe vesszük azt, hogy a posta üzemében a postai, de különösen a távíró- és a távbeszélőszolgálatban mekkora nagy beszerzési értéket képviselő ingó vagyontömeg kerül felhasználásra, amely vagyontömeg beszerzési ideje különböző és nagyrészt talán már elég régi keletű, akkor megfelelő képet alkothatunk magunknak arról, hogy a posta ingó vagyontárgyainak értéke a zárszámadásban feltüntetett számadat annak valódi értékétől mennyire messze áll. A vagyontárgy tényleges értéke, annak a zárszámadásban feltüntetett értékénél lényegesen kevesebb.

Fel lehet most már tenni azt a kérdést: mi szükség van az állami vagyontárgyak értékkel való nyilvántartására akkor, ha ez az érték csak névleges és a tényleges értéktől messze eltér? Miért kell az egyes vagyontárgykezelő hivataloknak az év folyamán minden egyes bevételt és kiadást az értékösszegek számbavételével is eszközölni és ennek kapcsán a számvetésnek egy sereg olyan számadatot ellenőrizni, amelynek

komoly értéke, illetőleg értelme nincsen? Miért kell az év folyamán sok ember munkájaként egy olyan számadatot a zárszámadásba beállítani, amelynek senki sem hisz, amely az ingó és ingatlan vagyon tényleges értékének nem felel meg, amelyből tehát semmiféle célra következtetést levonni nem lehet? Nem lehetne-e az állami vagyontárgyak értékelését teljesen mellőzni, illetőleg nem kellene-e az állami vagyontárgyakat érték nélkül, csupán csak darabszám szerint nyilvántartani?

Az utóbbi kérdésre az üzemi jellegű posta szempontjából nemmel kell felelni. A posta, de különösen a táviró- és távbeszélőszolgálattal kapcsolatban nagy értékű vagyontárgyak vannak lekötve. Ezeknek az értékeknek az amortizációja mind más és más, ezeket az egyes díjszabások megalkotásánál mind figyelembe kell venni. Amikor az üzem vagy annak egyes ágazatainak jövedelmezőségét (rentabilitását) akarjuk kiszámítani, — ezekre a számításokra viszont feltétlenül szükség van, — az üzemet szolgáló vagyontárgyak valódi értékének az ismerete is szükséges.

Gebbe, a boroszlói postaigazgatóság elnöke „Das Wesen der Bilanz und die Aufstellungen der Bilanzen bei der Deutschen Reichspost“ című munkája kapcsán rátérek most annak az ismertetésére, hogy az ingó és ingatlan vagyon értékelése tárgyában a német birodalmi posta milyen elveket követ.

A közigazgatás egyszerűsítéséről és olcsóbbá tételéről szóló 1934. évi február hó 27-én kelt törvény II. fejezet I. Cím 2. §. 5. bekezdése fenntartja egy korábbi törvényes rendelkezésnek azt a részét, amely a német birodalmi postára azt a kötelezettséget írta, hogy évenként nyereség- és veszteség-számlát, továbbá vagyonmérleget készítsen, amelyet a birodalmi gyűlés elé tartozik terjeszteni. Törvényes rendelkezés kötelezte tehát a német postát, hogy számadástételét (számvitelét) oly módon alakítsa át, hogy annak keretein belül a szabályszerű nyereség- és veszteség-számlát fel lehessen állítani.

Gebbe szerint a német birodalmi posta évi mérlegeinek, nyereség- és veszteség-számláinak célja az, hogy ki lehessen mutatni azt az összeget, amelyet egy kitűzött tarifa- és üzleti politika mellett a birodalomnak be lehet szolgáltatni, illetőleg milyen tarifa- és üzleti politikát kell folytatni ahhoz, hogy egy előre megszabott összeg a birodalom rendelkezésére álljon.

Az üzemi nyereség- és veszteség-számla elkészítésének és vagyonmérleg felállításának előfeltétele a kettős könyvvitel. Tekintettel arra, hogy az állami számvitel rendelkezései a német birodalmi postára is kötelezők voltak oly megoldásról kellett gondoskodni s az állami számvitelre vonatkozó rendelkezéseket oly irányban kellett átalakítani, hogy annak keretein belül, a kettős könyvvitel eredményeként keletkező mérlegeket el lehessen készíteni.

E rendelkezések kapcsán a vagyontárgyak értékelésére vonatkozóan kétféle eljárás alkalmazására került sor.

Az egyik eljárás az, amikor egy-egy számadási év alatt az egy számla terhére történt (egynemű) beszerzések egy közös nyilvántartásba kerülnek. Az e tárgyakra vonatkozó évenkénti leírások, az évenkénti leírási hányadnak, a valószínű élettartam figyelembevételével, sommásan történt megállapítása alapján, mindaddig történnek, amíg

csak az ócska anyag értéke marad még hátra. Ennek az eljárásnak a legfőbb követelménye tehát az, hogy az egyes egynemű vagyontárgyak beszerzési évek szerint elkülönítve, külön-külön számlákon tartassanak nyilván, nehogy esetleg a leírások hosszabb ideig eszközöltessenek, mint amennyi idő a számlán nyilvántartott anyag valószínű élettartamának megfelelő.

Ez az eljárás felette egyszerű volna akkor, ha az egyes években beszerzett vagyontárgyakra vonatkozó leírási összeg mindvégig változatlan maradhatna. Nevezetesen az évenkénti leírási összegeket különféle okok miatt (pl. valamelyik vagyontárgynak soronkívül szükségessé vált selejtezése) sokszor helyesbítenni kell, egy-egy tárgynak idő előtt történő selejtezése esetén ugyanis e tárgy még le nem írt értékének soronkívüli leírására lesz szükség. E leírási összeg javára szolgálhat esetleg a soronkívül selejtezett tárgyért elért ócska anyag-érték. Ezenfelül az egész számlára vonatkozó évenkénti leírási hányadot, a további évekre, az idő előtt kiselejtezett tárgy értékének figyelembevételével helyesbítenni kell. Éppen ezért a kerületi igazgatóságok valamelyik vagyontárgy időelőtti selejtezését a birodalmi postaügyi minisztériumnak bejelenteni tartoznak részben azért, hogy ott is a soronkívüli leírást végrehajtsák, részben pedig azért, hogy a további évekre vonatkozó leírásokat ott is, a selejtezés folytán helyesbített leírási hányaddal vegyék számba.

Ennek az eljárásnak különböző nehézségeit Gebbe munkájában részletesen kifejti. Ezek különösen akkor állanak elő, amikor valamelyik értékesebb vagyontárgy időközben nagyobb átalakításon esik át, amikor annak értéke a rá fordított beszerzési (pl. épületmodernizálás esetében) összegekkel emelkedik. Továbbá ezzel az eljárással egy-egy vagyontárgy értékét, tekintettel arra, hogy az egy évben történt beszerzések sommásan, egy számlán vannak nyilvántartva, szükség esetén csak körülményesebb számítással lehetne megállapítani. Ennek a nehézségnek a kiküszöbölése végett oly irányú megoldásra törekedtek, amely az egyes vagyontárgyak mindenkori értékének egyenkénti nyilvántartására alkalmas. Ez a törekvés a vagyontárgyak egyenkénti nyilvántartására és azok mindenkori értékének feltüntetésére szolgáló leírási lapok rendszerére vezetett. Gebbe, munkája mellékleteként, az ingatlanokra és a postai gépkocsikra vonatkozó leírási lapok mintáját közli.

A leírási lapok lényege az, hogy egy-egy lap egyetlen vagyontárgy nyilvántartására szolgál. Az ingatlanokra vonatkozóan például az előoldalon elsősorban is a telekkönyvi és a kataszteri adatok nyilvántartására szolgáló adatok vannak. Itt tüntetik fel továbbá külön-külön rovatban az ingatlan beszerzései és az arra fordított későbbi nagyobb beruházási költségeket, a teljes leírás után fennmaradó ócska anyagértéket, az előrelátható élettartamot és végül az évenként eszközlendő leírási összeget.

A leírási lap hátoldalának rovatbeosztása olyképen alakul, hogy az előlapon levő adatok alapján az ingatlanok tényleges értékét évenként kiszámítják. Bármikor merül fel tehát szüksége annak, hogy valamely ingatlan tényleges értéke kimutattassék, nincsen szükség előzetes hosz-

szas számításokra és becslére, a leírási lap egyszerű megtekintése, az ingatlan valószínű értékéről azonnal tájékoztatást ad.

Most közbenvetőleg, mint érdekességet megemlítem, hogy a német birodalmi posta az ingatlanok valószínű élettartamát 80 évre becsüli, ezzel szemben nálunk az ingatlanok amortizációs idejét 50 évvel veszik számításba.

Az egyéni lapok alapján történő vagyonyilvántartást a német birodalmi posta mindazonáltal csak a nagyobb értékű vagyontárgyakra terjesztette ki. Ilyen nagyobb értékek pl. az épületek, a mozgópostakocsik, a postai és a távíró szolgálati gépkocsik és más értékesebb műszaki létesítmények.

Kis értékű és nagy tömegben használatos tárgyak értékének leírási lapokon való nyilvántartását a német birodalmi posta mellőzi, mert az nem volna gazdaságos. Tömeges kis értékű beszerzési és használati tárgyak értékét a német birodalmi posta is csak leltárakban szerepelteti. Ezeket a leltári értékeket 5 évenként helyesbítik, ezen az időn belül a vagyommérlegbe a leltárakban nyilvántartott érték kerül. Mivel azonban ezeknek az ingóságoknak az értéke az egyéni lapokon nyilvántartott ingó és ingatlan vagyon értékéhez képest elenyésző csekély, ez az eljárás a vagyommérleg reális voltát alig befolyásolja.

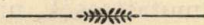
Gebbe munkája nyomán ismertetett vagyonértékelési eljárások szerint nyilvánvaló, hogy a német birodalmi posta ingó és ingatlan vagyontát évi mérlegében, a valóságot megközelítő értékkel állíthatja be. Hogy a magyar posta is az évi zárszámadásokba vagyontának valóságos vagy legalább is annak megközelítő értékét állíthassa be, a most érvényben levő vagyonkezelési rendelkezések gyökeres és célszerű átdolgozására volna szükség.

Ama mostani törekvések kapcsán, amelyek a magyar posta vagyontának helyes értékelése felé irányulnak, illetőleg amelyek a posta tényleges vagyontának megállapítását célozzák, az alábbi miniszteri állásfoglalásra kívánok rámutatni.

Az államvasútak részéről, a vagyonnak koronaértékről a pengőértékre történt átértékelésével kapcsolatban oly értelmű előterjesztés történt, hogy az ingatlan vagyontőke értékeként az az összeg vétessék fel a leltárba, amelyet az ingatlanok megszerzésére, illetőleg létesítésére tényleg fordítottak. Ezt az előterjesztést az illetékes minisztérium nem fogadta el, hanem ragaszkodott ahhoz, hogy az ingatlanok leltári értékeként nemcsak a tényleges előállítási érték, hanem az időközi kamatok (törlesztéses kölcsön esetén) és a tőke megszerzésével járó költségek (árfolyamveszteség) együttes összege vétessék fel.

Az üzemi jelleggel ezt a felfogást, véleményem szerint, nehezen lehet összeegyeztetni. A létesítmény (ingatlan) értékét ugyanis a létesítésre felvett kölcsön kamata és annak árfolyamvesztesége semmiesetre sem emeli. Ezek az összegek üzemi veszteségek.

Mindaddig tehát, amíg az illetékes szervek az előbb említett álláspontot fenntartják és a mostani vagyonértékelési rendelkezések érvényben maradnak, a posta vagyontának tényleges (helyes) értékelését célzó törekvések meddőek maradnak.



Légvédelem, gázvédelem.

Irta: Dr. LENDVAY JENŐ m. kir. posta s.-titkár.

„Défense contre les gaz.“

Par le Dr. Eugène Lendvay, aide-secrétaire des postes.

Résumé: L'auteur continue et termine son essai sur la défense contre les gaz.

(Folytatás.)

b) A mérgező gázak.

E gázakkal a töménység egy bizonyos fokán alul a szabad terepen hatást nem lehet elérni. A franciák a világháborúban erre sokat áldoztak, kellő töménységben előállítaniok azonban még sem sikerült. Ily mérgező gázak pl. a *cian*, a *ciánhidrogén* (kéksav), melynek keserű-mandula szaga van, a *ciánkáli* és a *szénmonoxid* (szénsav). Az oroszok pl. a ciánkálit por alakjában akarják alkalmazni. A fertőzött szervezet sejtjeiben oxigénhiány lép fel, mert a *mérgező anyag a vörös véresejteket is megbontja*. Megtámadhatja még a nyúlt-agyat és a légzőideg-központot is. *Elsősegély: az oxigénbelégzés.*

c) A fojtó gázak.

Elsődleges tünetei elenyészőek. Ezeknél már van lappangási idő is, ami kb. 6 óra. Kis töménységben is nagy hatást fejtenek ki. Fojtógázak: a *klór*, *klórpikrin* és a *fosgen* (utóbbinak kelkáposzta szaga van). A világháború gázsérültjeinek 80%-a ilyen gáztól sérült meg. Ezek a tüdő már súlyos elváltozásokat okoznak. *Megtámadják* ugyanis a *tüdőhólyagocskák* (alveolusok) *falait* és azokat folyadékáteresztőkké tesszik. Nagy töménységben a tüdőhólyagocskákat rögtön szétroncsolja, s így a tüdő elveszti levegőmegtartási képességét. Az amerikaiak ezért a fojtógázak hatásait igen találóan *szarazföldi vízbefulladásnak* nevezték el. A vérsavó-képződés miatt folyton kevesbedő vérmennyiség a *szívet* fokozottabb munkára készíti, mely a mindinkább fokozódó munkát nem bírva el, *megbénul*. A fojtógázak hatásának kórképe tehát súlyos, mert ezenfelül még a belső szervekben és a központi idegrendszerben is elváltozásokat okozhat. *Elsősegély: a vérvétel* (érvágás), melynek alkalmazására és *szíverősítő injekciók* beadására *amatőr- orvosokat is ki kell képezni*. Igen fontos, hogy a *fosgen gázsérült fizikai mozgást ne végezzen* s így még azt sem szabad megengedni, hogy saját lábán hagyja el a sérülés helyét. *A mesterséges légzés feltétlenül tilos! Oxigénlégzőkészülék alkalmazandó.*

d) A maró, hólyaghúzó gázak.

A valóságot nem lehet letagadni. A valóság ugyanis az, hogy a mustárgázak elleni pontos és hatásos védekezés módja még a mai napig sincs megoldva. Mivel pedig az összes többi harc-gázak ellen tudunk védekezni, így *tulajdonképpen csak mustárgáz-probléma van*.

A mustárgázakat az egyes államok különbözőképpen nevezték el.

(*Mustard, Yperit, Lost, Senft, Levisit.*) Valójában azonban mindenütt a *diclördietilsulfid* kénvegyületből áll. Vegytiszta állapotban színtelen és szagtalan, a bőrfelületen nem kelti a nedvesség hatását. Az európai gyártmányok szaga általában a *tormaszeszre* emlékeztet, az amerikai *Levisit* (halálharmat) muskátli szagú és a bőrfelületen érzékelhető. A mustárgázak anyaga tulajdonképpen *olaj*, tapintásuk is olajos. *Csepphatás és belégzés útján is hat.* Tünetek nélkül szívódik fel a szervezetbe a bőrön keresztül és a *felszívódás 8—10 perc alatt végbemegy.* Lappangási ideje 12—14 óra. A fertőzött hely már a lappangási idő alatt gyulladásba jön, majd *18—20 óra múlva megjelennek a hólyagok.* A hólyaghúzó gáztól eredő sérülés nem halálos, hasonlít az égési sérülésekre. Utóbbiakkal szemben azonban, még ha pl. a testfelület kétharmad része sérült is meg, a sérült még akkor is kikezeshető. A fertőzés aránylag nem rosszindulatú, mert *tovább és más személyt nem fertőz.* nagyon lassan gyógyul azonban és feltétlenül intézeti kezelést igényel. Így sok egyént kapcsol ki a hasznos tevékenységből.

A szembe került mustárgázcsepp súlyos kötőhártyagyulladást, látási zavarokat, sőt a látás teljes elvesztését is okozhatja. A fertőzés okozta hólyagok, bár viszketnek, mégsem fájdalmasak. A mustárgázak elpárolgó gőzei belégzés útján tüdőgyulladást, légszomjúságot okozhatnak. *Elsősegély: az oxidálás.* Ha ugyanis a fertőzés pillanatától számított 5 percen belül a fertőzés helyét oxidálni lehet, akkor a fertőzést meg lehet akadályozni. Ez klórmészpor vagy klórmészpuder útján történik. Ha azonban a mustárgáz felszívódott, hatástalanítani már nem lehet. A mustárgáz-fertőzés további kezelése az égési sebek okozta sérülések kezeléséhez hasonló. A jelenleg még jobb hiányában használatos gummiruha gyenge védőszer, mert ebben az öltözetben 1—1½ óránál tovább tartózkodni nem lehet és beszerzési árak is igen drága.

*

A vegyi harcanyagok alkalmazását a Páris-környéki békeszerződések olyként tárgyalták, mint amelyeknek használata addig tiltott lett volna. Valójában azonban a vegyi harcanyagok használatát a világháború utáni békeszerződésekig semmiféle nemzetközi egyezmény nem tiltotta el. Az amerikaiak fáradozására létrejött 1925. évi genfi, ú. n. *első leszerelési értekezlet* mondotta ki tulajdonképpen először a vegyi harcanyagok használatának tilalmát. Az egyezményben résztvevő hatalmak képviselői az erre vonatkozó javaslatot elfogadták és kormányaiknál is elfogadásra ajánlották. Az egyezmény megalkotásában résztvevő 53 hatalom közül azonban *mindössze Franciaország, Venezuela és Libéria* ratifikálta.

Ennélfogva a jövő háborújában a legmodernebb harci eszköz: a *légierők felhasználásán kívül a vegyi harcanyagok korlátlan és kíméletlen felhasználásával is számolnunk kell.*

A jövő háború sorsát azonban nemcsak a fegyveres erő, hanem az ország erkölcsi és anyagi ereje, teljesítő- és szívós ellenálló képessége dönti el. A légi haderők a háborúk képét és kereteit teljesen megváltoztatták, s jövőben a hadviselő ország egész területe hadszíntérré változik. A határon felvonult hadseregek tehát, melyek eddig ércfal gyanánt védhették meg a mögöttes országrész lakosságát, városait.

községet, a jövőben a légi-erők számára többé már nem képeznek ércfalat.

Mivel pedig a győzelemhez szükséges erkölcsi és anyagi erők forrása maga a nemzet és annak minden tényezője, azért az *ezen erőforrások ellen irányuló támadások csak akkor nem kecsegtetnek sikerrel, ha a polgári lég- és gázvédelem még a béke idején gondosan előkészítette a védekezést.* Ha pedig ez megtörtént, akkor a nemzet a sikerbe vetett jogos reménnyel folytathatja a küzdelmet még akkor is, ha légi ereje nincs, vagy ha az megsemmisült. A lég- és gázvédelem-hiány azonban ma már egyértelmű a háború elvesztésével és a fegyveres honvédelemről való lemondással. (Folytatjuk.)

Érdekes kérdések.

Questions intéressantes.

Ujabb pályatételünk:

5.

Célszerű lenne-e a jelenlegi beszédszámlálási rendszer helyett beszéd időtartamszámlálási rendszer bevezetése Budapesten? Ha igen, melyek volnának az előnyei és milyen kivitel lenne javasolható?

6.

Mily módon lehetne elemi csapás által okozott nagymérvű vonalrongálások esetében valamely elzárt területtel az érintkezési lehetőséget gyorsan megteremtteni és a legszükségesebb áramköröket üzemből helyezni?

*

A pályázaton a magyar posta személyzetének minden egyes tagja részt vehet. A pályamű legfeljebb 3 gépirásos ívoldalra terjedhet.

A pályázati határidő: 1936. április 20.

A pályamunkán a szerző nevét nem szabad feltüntetni s azt a szerző nevét tartalmazó külön borítékba zárt, lepecsételt jelígis levél kíséretében kell a Magyar Posta szerkesztősége részére feladni. A jelígis leveleket csak abban az esetben bontják fel, ha a szerző a munkáért jutalomdíjat kap, amelynek összege 50 P lesz, vagy legalább is dicséretben részesült. Ellenkező esetben a szerző nevét tartalmazó levelet megsemmisítik s így a szerző neve ismeretlen marad.

A legjobbnak talált pályamű tárgyához képest, esetleg a Magyar Postában, illetőleg a Műszaki Közleményekben is megjelenik.

A pályázaton a Magyar Posta, illetőleg a Műszaki Közlemények szerkesztőbizottságának tagjai, továbbá a postavezérgazgatóság ügyosztályvezetői — akik a bírálatra lesznek hivatva, — nem fognak résztvenni.

Pályázati eredmény.

Az 1935. évi 9. számában közölt 16. sz. pályatétel:

A vonatsebességek megnövelésére és a tartózkodási idők csökkentésére, figyelemmel a mozgóposta kezelési és átadás-átvételi szolgálatnál — a biztonság rovása nélkül — milyen egyszerűsítések bevezetése lenne kívánatos és eredményes?

A nyertes pályamű szerzője: Dóczi István I. oszt. postatiszt, Székesfehérvár.

Dicséretben részesült: dr. Kajdi Károly m. kir. postafogalmazó, Szeged.

A pályanyertes munka, melyet a szakértőbizottság közlésre méltónak ítél: a következő:

A vasutaknál előtérbe lépett az a törekvés, hogy a vonatok menetidejét, a sebesség túlságos fokozása nélkül csökkentsék. Ezt a célt a fenntartási és csatlakozási idők minél kisebbre való megállapításával igyekeznek elérni. A postának tehát, ha jóhírnevét meg akarja védeni s a küldemények gyors továbbítására súlyt helyez, a vasutakat e törekvésében feltétlenül támogatnia kell. Egészen természetes ugyanis, hogy a vasutak a személyforgalom lebonyolításának gyorsaságára és időbeli megbízhatóságára helyezik a fősúlyt és intézkedéseiknél a posta csak másodrangú kérdés.

Aszerint, hogy miben jelentkeznek a kezelési nehézségek és milyen módok állhatnak azok megelőzése céljából rendelkezésre, a kérdés tárgyalását kétfelé kell választani. Mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy a jellegi közvetítési (átadási-átvételi) rendszer mellett, a rövid fenntartási idők vagy éles csatlakozások következtében milyen nehézségek állanak elő s milyen változtatások tennék lehetővé ezeknek leküzdését.

1. A közvetítési (átadási-átvételi) nehézségek tárgyalásánál külön kell foglalkozni a rövid fenntartási idők következtében előálló zavarokkal és az éles csatlakozások által előidézett nehézségekkel.

A rövid fenntartási idők által okozott nehézségek: a mozgópostákkal való zárlatcsere és a csomagok kezelése (csomagszállító meneteknél csak a csomagok kezelése), levélzárlatokat szállító vasúti meneteknél pedig a levélzárlatkezelés.

a) Ha több zárlat kerül átadásra, a zárlatcserénél időveszteséget jelent az a körülmény, hogy a zsákokat egyenként alaposan meg kell vizsgálni abból a szempontból, hogy nincs-e azokon sérülés nyoma. Ez egy pénzeszsáknál kb. 15 mp-et vesz igénybe.

Nagy nehézségek merülnek fel a nagyobb forgalmú helyeken, a nagy átközvetítő hivataloknál a csomagkezelésnél. A vonatok tartózkodási ideje ugyanis sokszor nem elegendő a csomagok gondos átadására és átvételére.

b) Az éles csatlakozások által okozott nehézségek az előbbiekkal szoros összefüggésben vannak, azokhoz azonban még hozzájárul az a körülmény is, hogy a zsákokat, csomagokat a vonatok között közvetíteni is kell, amikor is újabb nehézségek merülnek fel. Az itt felmerülő különleges nehézségek: a vágányáthidalások kevés vagy nem felelő volta, az egyes vonatoknak egymástól való távoli megállítása, a vasúti szempontból szükséges tolatások által okozott késedelmek.

2. A vasutaknál a vonatok fenntartási idejének csökkentése és az éles csatlakozások által okozott nehézségek leküzdésére legcélszerűbbnek a következőket lehetne megvalósítani:

a) A vonatok fenntartási idejének rövid volta miatti nehézségek leküzdése céljából legelőször a zárlatcsere-t kell tekintetbe venni. Mivel a pénzeszsákok átadása-átvétele darabonként kb. 15 mp-be telik, ott, ahol több zsákot kell átadni, a vonat tartózkodási ideje pedig rövid és a kezelésnél minden alkalommal ellenőrző tiszt is van jelen, továbbá, ha a mozgóposta tisztí menetet (s ahol ily gyűjtőzsákról lehet szó, csaknem mind tisztí moz-

gópota), tehát a mozgópostát is többen kezelik, *gyűjtőzsák használata volna előnyös*. A beadásra, illetőleg *leadásra kerülő pénzeszsákok egy gyűjtőzsákban* helyeztetnének el. A pénzeszsákok szabályszerű átvétele csak a kezelés után, a hivatal ellenőrző tisztjének jelenlétében, a mozgópostáknál pedig az egyik altiszt jelenlétében történne. A gyűjtőzsák használata nem nyújt kevesebb biztonságot, mint az eddigi eljárás, mert a gyűjtőzsákot is csak úgy zárná a rovatoló, mint a rendes pénzeszsákokat, a gyűjtőzsákban elhelyezett zárlatok átvétele pedig egy másik alkalmazott előtt történhetne.

Az előbb említetteknel sokkal nagyobb jelentőségű a csomagok kezelésének a gyorsítása. Itt két lehetőség áll rendelkezésre: az egyik, minél több anyagnak zsákokban való elhelyezése; a másik a csomagoknak egyes nagyobb helyeken számlálás nélkül való átadása, illetőleg átvétele.

A sommás csomagoknak kb. $\frac{1}{3}$ -a terjedelmüknél és tartalmuknál fogva (a zsákcsomag méreteinél nagyobbak is) zsákokban helyezhető el és csak megfelelő számú üres csomagzsákot kell erre a célra a kezelés rendelkezésére bocsátani. E csomagzsákok nem számítanak zsákcsomagokat tartalmazó csomagzsákoknak, hanem csak a kezelés gyorsítására szolgálnának és az átadáskor annyi darabnak számítanak, ahány darabszám azok függvényén jelezve van. Az ily zsákokat különleges (talán zöld színű) zsákfüggvénnyel lehetne ellátni, s azokon vegyes tartalom esetén csak az indítóhivatal keletbélyegzőjének lenyomatát, a zsákot készítő aláírását, továbbá a darabszámot kellene feltüntetni. Míg ha egy rendeltetési helyre szóló csomagokat tartalmaz, az előbbi adatokon kívül még a rendeltetési hivatal nevét is fel kellene tüntetni. *Az azonos rendeltetési helyre szóló ily csomagok zsákját a közvetítőhivatalnak (mozgópostának) nem kellene felbontani*, hanem az az átadásakor annyi darabszámnak számítana, ahány azokon fel van tüntetve. Ilymódon a nagy budapesti hivatalok a mozgópostáknak a zsákba elhelyezhető kisebb csomagokat (15—20 db. egy zsákban) nagyobb rendeltetési helyenként zsákolva adnák át s azokat a mozgópostáknak nem kellene felbontani, hanem felbontatlanul annyi darabnak adnák le, ahány azok függvényén fel van tüntetve. A zsákban lévő esetleges eltérések, a zsákot készítő hivatalhoz intézett leletjelentések alapján rendezhetőek, mert bizonyítékul rendelkezésre áll az indító hivatal nevét és az indító aláírását tartalmazó zsákfüggvény. Ez az eljárás nemcsak gyorsítja, hanem könnyíti is a kezelést, mert a mozgópostákat sok csomag megolvasásától és irányításától mentesíti. A multban készítették egyes hivatalok (Bp. 78.) közvetlen csomagzsákokat is egyes rendeltetési hivataloknak zsákban elhelyezett jegyzékkel. A javasolt eljárás azonban ezt fokozottabb mértékben lehetővé tenné, mert nem teszi függővé a zsákolást az előírt rovatolási viszonylatoktól. Továbbá a multban is lehetett a zsákcsomag méreteit meghaladó csomagokat zsákban átadni oly helyeken, ahol az átadásra kevés idő volt, csakhogy a mozgópostáknak nem volt meg az idejük a zsákolásra. A javasolt eljárás szerint, azok már készen érkezének be a mozgópostákhoz, mint a levélkötegek.

A csomagoknak így zsákban való kezelése biztonsági szempontból sem hátrányosabb a jelenlegi csomagzsákok kezelésénél, mert míg ott a zsákcsomagok darabszáma a rovatlap III. részében van jegyzékelve, addig itt a csomagok darabszáma a zsák függvényén lenne feltüntetve.

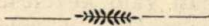
Nagyobb helyeken, ahol ellenőrző tiszt van, meg lehetne engedni a csomagoknak a mozgópostánál való számlálás nélküli kezelését. A mozgó-

postakocsiba a csomagok berakása és kirakása mindig számlálva történik. Itt tehát a kezelés csak oly ütemben történhetik, ahogy a csomagokat egy altiszt olvasva beadni vagy leszedni tudja. Ha már most megengednék az ellenőrző tiszttel rendelkező nagyobb helyeken a számlálás nélküli csomagkezelést, akkor a mozgóposta személyzete által gyors ütemben az ajtóba számlált csomagokat az átvevő hivatalok alkalmazottai számlálás nélkül gyorsan, egy ajtóban akár ketten is leszedhetnék s az előre megszámlált csomagokat többen is beadhatnák. *A csomagokat tehát csak az indító olvasná, az átvevő azonban nem.* A csomagok darabszámának helyességét biztosítaná az a körülmény, hogy a beadás előtt, vagy a kezelés után a csomagok megolvasása az ellenőrző tiszt jelenlétében történne. Így tulajdonképpen csak könnyebbé tennénk azt a kezelési módot, amely a nagyobb helyeken a mozgópostákkal való kezelésnél van, amikor is a beadó altiszt olvassa a csomagokat, az átvevő azonban az idő rövidege miatt rögtön szét is osztja.

c) Az éles csatlakozások által okozott nehézségek leküzdésére az a) pontban tárgyaltaikon kívül a következőket javaslom:

A nagyobb közvetítési helyen bizonyos meghatározott menet részére leadott kisebb levélzsákokat gyűjtőzsákokba kellene helyezni, ami által ott, ahol a vonat csak néhány percig vagy talán egy percig sem áll, 20—30 zsák helyett csak 3—4 gyűjtőzsákot és 2—3 nagyobb zsákot kellene levenni. Ez a körülmény tekintettel arra, hogy levételkor a zsákok címlapját is meg kell tekinteni, meglehetősen időnyereséget jelent. Pl. „A“ gyv. „B“ közvetítő helyen át a „C“ menet útján 30 hivatal részére szállít levélzárlatot. Az „A“ gyv. a javasolt módon a 30 levélzsákot, mondjuk 3 gyűjtőzsákban és 3 nagyobb zsákban (egész zsák anyagot tartalmazó nehéz zsákok), tehát összesen 6 zsákban adja le „B“ közvetítő hivatalnak, amelyeknek a levélteli ideje lényegesen kevesebb, mint a 30-nak. A gyűjtőzsákok, amelyek szalagján a bennük lévő zsákok darabszáma jelezve volna, természetesen a „C“ menethez történt átadásakor felbontatnának. A gyűjtőzsákok a közvetítő hivatalnak vagy éles csatlakozás esetében annak a menetnek lennének címezve, amelyhez közvetíteni kellene.

Az éles csatlakozások által okozott nehézségek leküzdésénél még figyelembe vehető lehetőségek: a mozgópostakocsiknak egymástól távol való megállításának megszüntetése, a vágányáthidalások meg nem felelő volta, a tolatások által okozott késedelmek kárpótlása a vasút által, oly kérdések, amelyeket a kezelő személyzet munkájával, a kezelési változtatások révén nem lehet megoldani. Itt a postának a vasúttal szemben fennálló jogának érvényesítéséről, tehát a vasúttal való tárgyalások folytatásáról, esetleg a kereskedelem és közlekedésügyi minisztérium által megállapított s a postára és a vasútra is egyaránt kötelező szabályok alkotásáról lehet szó.



Nemzetközi postaszolgálati kérdések.

Questions concernant le service postal international.

2. Műszaki sokszorosítással készült nyomtatványok kezelése.

A Kairói Szerződés Szabályzata 117. cikkének értelmében nyomtatványokhoz sorolják a kézírással vagy írógéppel készült szövegnek valamely gépi eljárás útján (polygrafia, chromografia stb.) előállított levonatait, ha azokat a felvevő igazgatás belföldi szabályaiban megállapított feltételeknek megfelelően és egyszerre legalább húsz egyforma példányban adják fel. Ezeket a levonatokat a nyomtatványokra megengedett feljegyzéseket lehet alkalmazni.

A dán postaigazgatás megállapítása szerint az utóbbi években e különböző sokszorosító eljárások annyira megszorodtak, hogy gyakran igen nehéz, sőt lehetetlen megállapítani, vajjon a sokszorosítás valamely megengedett eljárással készült-e vagy sem. Így gyakran megtörtént, hogy e nyomtatványküldeményeket — mind belföldi, mind külföldi viszonylatban — a rendeltetési hivatal levelekként megpor-tóztá.

A dán igazgatás ennek elkerülése céljából — belföldi szolgálatban — különleges jelzés vagy jelzőcédula, esetleg különleges keletbélyegző alkalmazását vette terbe.

Ezzel kapcsolatban felkérte a többi igazgatást, hogy e küldemények kezelésére vonatkozó tapasztalataikat és a felmerülő nehézségeket, valamint az ellenőrzés megjelölésének módját közöljék.

A magyar posta kezelésében az A. 1. Szab. 31. §. 1. b) pontja szerint nyomtatványként szállíthatók a kézírással vagy írógéppel előállított iratokról papíryanagra műszaki sokszorosítási eljárással (chromograf, polygraf, multigraf stb.) készített sokszorosítás abban az esetben, ha a postahivatalnál egyszerre legalább húsz egyező szövegű példányban kerülnek feladásra.

Az A. 2. Szab. 21. §. 4. pontja megengedi, hogy e küldeményeket levélszekrény útján is feladják. De ebben az esetben legalább húsz darab egyező szövegű és helyesen bérmentesített küldeménynek kell a levélszekrényből kikerülnie.

Ha a műszaki úton sokszorosított nyomtatványküldeményeknél az a gyanú merül fel, hogy meg nem engedett sokszorosítási eljárással készültek, a feladónak az előállítás módját igazolnia kell. A postai

kezelés alá vett ilyen nyomtatványokat azonban a felvevő hivaltól való továbbítás után más hivatal nem kifogásolhatja. Ha a rendeltetési hivatalnak az a gyanuja, hogy magát a nyomtatványküldeményt vagy a nyomtatványküldeményen utólag alkalmazott sokszorosítást nem a megengedett sokszorosítási eljárással állították elő, a küldeményt kézbesíti, de a gyanuról a felvevő hivatalt értesíti. Ez a legközelebbi feladás alkalmával a feladót a gyanusnak vélt feljegyzések természetének igazolására szólítja fel.

Németországban is tapasztaltak nehézségeket a műszaki sokszorosítással készült nyomtatványok kezelése körül. Gyakran az is előfordul, hogy ily sokszorosítási eljárással csak egy küldeményt készítenek s azt nyomtatványként akarják feladni. A visszaélések megelőzése céljából a német posta a következőket rendelte el: a) kétség esetében a feladó köteles az előállítás módját igazolni; b) a postahivatalok szigorúan kötelesek a nyomtatványküldeményeket az előállítás módjára nézve is megvizsgálni; c) a leggyakoribb műszaki sokszorosítási eljárásokat megismertették a postahivatalokkal.

A német posta semmiféle különleges jelzővel nem látja el e küldeményeket. Az elbírálásnál a felvevő hivatal álláspontját kell irányadónak tekinteni s a küldeményeket csak akkor lehet a feladónak visszaküldeni vagy megpor-tózní, ha a felvevő hivatal nyilvánvaló tévedéséről van szó.

Svájcban mind a belföldi, mind a külföldi forgalomban kétség esetén a feladónak igazolnia kell, hogy a küldemény szövegét megengedett sokszorosítási eljárással állították elő. A megvizsgálás elsősorban a felvevő hivatal kötelessége. Ha valamely ellenőrző vagy a rendeltetési hivatal feltételezi, hogy egy ilyen küldeményt nyomtatványdíjszabással tévesen vettek fel, a továbbítás, illetőleg a kézbesítés előtt megfelelő felvilágosításért a felvevő hivatalhoz fordul. Bár a műszaki sokszorosítással készült küldemények száma napról-napra növekszik, a svájci igazgatás kezelésében ez az eljárás teljesen bevált.

Danzig postája sem használ különleges jelzőt vagy bélyegzőt a küldeményekre, hanem — nyilvánvaló tévedés esetét kivéve — a felvevő hivatal elbírálását a többi hivatalra nézve is kötelezővé teszi.

A lengyel igazgatás is tapasztalt nehézségeket, mivel a sokszorosítási eljárások tökéletesedése mellett gyakran igen nehéz a másolatot az eredetitől megkülönböztetni. Különleges jelzés alkalmazását a felvételkor nem tartja célravezetőnek, mert egyrészt a hivatalok munkája növekednék vele, másrészt ha a felvevő hivatal téved, a többi hivatal a küldeményt szabályszerűség szempontjából már nem vizsgálja felül, hanem elfogadja ennek a hivatalnak a megállapítását.

A jelenleg érvényben levő rendszer szerint is elsősorban a felvevő hivatalra tartozik a küldemények megvizsgálása s a kézbesítő hivatalok csak a nyilvánvalóan meg nem engedett eljárással készült küldeményeket portózzák meg. Kétség esetében pedig a feladó köteles az előállítás módját igazolni.

Ausztriában e küldeményeket legalább húsz egyforma példányban csak tisztviselő kezébe lehet feladni. A különféle megengedett előállítási módokat részletesen közlik a hivatalokkal. Egyben arra is oktatják őket, hogy mikép lehet a megengedett műszaki eljárással sokszorosított nyomtatványokat az egyéb módon készült sokszorosításoktól megkülönböztetni. A postahivatalok megfelelő kioktatása után az osztrák igazgatásnál nem merültek fel nehézségek. Ha oly küldemények kerülnek elő, amelyeket írógéppel, illetőleg másoló-papírral állítottak elő, ezeket visszaadják a feladónak. Ha ez nem lehetséges, vagy ha a szabálytalanságot valamely közvetítő vagy a rendeltetési hivatalnál veszik észre, elégtelenül bérmentesített levelekként kezelik őket. Ezzel a rendelkezéssel az osztrák igazgatás elejét akarja venni annak, hogy a küldemények feladói ellen jövedéki kihágási eljárást indítsanak, amikor nyilvánvaló, hogy a feladó csupán a szabályok nem ismerése miatt adta fel nyomtatványként szabálytalan küldeményeit.

A francia posta kezelésében többször fordulnak elő panaszok a szóbanforgó küldeményekkel kapcsolatban annál is inkább, mert Franciaországban a körlevelek semmiféle személyes közleményt nem tartalmazhatnak.

A rendeltetési hivatalok munkájának megkönnyítése céljából azt lehetne elrendelni, hogy vagy a postahivatal, vagy a feladó jelezze minden egyes küldeményen, hogy egyszerre húsz darabnál többet adtak fel. Az első esetben azonban az eljárással kapcsolatos munka nem állna arányban a nyomtatványdíjsszabás alacsony tétel alapján befolyó bevétellel, a második esetben pedig egyrészt ugyancsak a postahivatalok munkája szaporodnék, mert

minden egyes küldeményen jelezniök kellene, hogy a feladó feljegyzéseit ellenőrizték, másrészt pedig a feladók nem adhatnák fel küldeményeiket, úgy mint eddig, levélsekrény útján.

Éppen ezért a francia igazgatás véleménye szerint elegendő, ha a felvevő hivatal a küldeményeket megvizsgálja, s felesleges, hogy még különleges jelzöt is alkalmazzon rajtuk. Például felhossa a kedvezményes díjú hírlapküldeményeket, amelyeket díjsszabási szempontból szintén csak a felvevő hivatal vizsgál meg.

Svédországban az oly küldeményeket, amelyeknél nehéz ellenőrizni, hogy sokszorosításról van-e szó vagy sem, legalább húsz példányban tisztviselő kezébe kell feladni. Adott esetben a feladót kötelezhetik arra, hogy megfelelően igazolja az előállítás módját. Különleges bélyegzöt vagy jelzést nem használ a svéd posta. Ezzel szemben a levélsekrénybe dobott küldeményeket másfajta bélyegzővel bélyegzik le, mint a postahivatalban feladottakat. Ennél fogva a kezelésben érdekelt hivatalok könnyen megállapíthatják, hogy a küldeményeket tisztviselő kezébe adták-e fel vagy sem.

Norvégiában a sokszorosítási eljárások szaporodásával kapcsolatban szintén támadtak nehézségek. A feladott nyomtatványokat nem vizsgálják meg egyenként, hanem csak kémpróbaszerűen. Különleges bélyegzöt nem használnak.

A cseh-szlovák igazgatás, ha nyilvánvaló, hogy megfelelő sokszorosítási eljárással készültek a küldemények, nem kívánta meg húsz darabnak egyszerre való feladását. A postahivatalok a rendelkezésükre álló mintákkal való összehasonlítás útján győződhetnek meg a küldemények szabályszerű voltáról. A cseh-szlovák posta azonban megállapította, hogy ez az engedékenység visszaélésekre adhat alkalmat, s ezért terve vette, hogy a jövőben húsz küldeménynek egyszerre való feladását fogja megkövetelni.

Romániában a megfelelő ellenőrzés gyakorlása végett a szóbanforgó küldeményeket mindig tisztviselő kezébe kell feladni. A szabályszerűség kérdésében tehát a felvevő hivatal dönt s így elejét veszi későbbi felszólalásoknak.

A görög postánál is merültek fel nehézségek, mégpedig azért, mert egyesek másolópapírral készült sokszorosításokat akartak feladni nyomtatványdíjsszabással. Ezeket a sokszorosításokat azonban könnyű megkülönböztetni a műszaki sokszorosítással készült példányoktól. Amióta azonban legalább húsz darabnak egyszerre való

feladását megkövetelik és az alkalmazottakat is megfelelően kioktatták, a panaszok csökkentek.

A németalföldi igazgatás is megállapítja, hogy gyakran igen nehéz a műszaki eljárással készült sokszorosításokat a kézírástól vagy gépirástól megkülönböztetni. Növeli e nehézséget az a körülmény is, hogy a feladóknak éppen az a céljuk, hogy küldeményük eredeti levél benyomását keltse. A tömeges munkánál többször előfordult azután, hogy ily küldeményeket a rendeltetési hivatalok megportóztak. Éppen ezért a panaszok elkerülése végett a hollandus igazgatás felszólította a feladókat arra, hogy tartózkodjanak a nem sokszorosítás útján előállított küldemények utánzásától. Ezt a rendelkezést egyébként a belföldi szabályok elő is írják.

Különleges bélyegző alkalmazását a kezelés nehézsége miatt a németalföldi igazgatás nem tartja kívánatosnak.

A belga igazgatás 1922-ig feladáskor „Vérificé” (Megvizsgálva) bélyegzővel látta el a műszaki sokszorosítással készült küldeményeket. Ez az eljárás azonban nem vált be, egyrészt azért, mert a kezelés gyorsaságát hátráltatta, másrészt azért, mert ha valamely küldeményről a bélyegző véletlenül lemaradt, a rendeltetési hivatalok többnyire megportózták.

A jelenlegi rendelkezések szerint a küldeményeket a felvevő hivatal pontosan köteles megvizsgálni s kétely esetén felszólítja a feladót az előállítás módjának igazolására.

Új-Zélandban a felvevő hivaltól kikerült küldeményeket a többi hivatal már nem vizsgálhatja felül. A külföldről érkező, nyomtatványdíjsszabással bérmentesi-

tett sokszorosításokat csak akkor portózzák meg, ha „T” bélyegző van rajtuk.

Németalföldi-Indiában is a felvevő hivatal állásfoglalása döntő, a többi hivatal köteles ezt elfogadni. A megjelölésre nem használnak különleges bélyegzőt.

Brit-India postaigazgatásánál is merültek már fel nehézségek, de mindaddig semmiféle intézkedést nem tett elhárításukra.

Olaszországban e küldeményeket a felvevő tisztviselő kezéhez kell átadni s egyszerre legalább húsz példányt kell feladni. Későbbi megportózás elkerülése végett kerek — R. R. Poste T. S. (Királyi posta — Különleges díj) feliratú — bélyegzővel látják el őket.

Nagybritanniában e nyomtatványokat különleges, háromszög alakú bélyegzővel bélyegzik le.

Az ir posta ugyancsak háromszög alakú bélyegzőt használ a megkülönböztetéshez. A bélyegzőn rajta van a felvevő hivatal táviró hívójele vagy hasonló megkülönböztető jelzése.

Luxemburgban csak oly sokszorosítási módokkal előállított nyomtatványokat adnak fel, amelyeket a kézzel vagy géppel írottaktól könnyen meg lehet különböztetni.

Portugália, Törökország, Észtország, Kanada, Argentína, Mexikó és Francia Guyana igazgatása úgy nyilatkozott, hogy náluk a műszaki sokszorosítással készült nyomtatványok kezelése körül nehézségek nem merülnek fel. Különleges bélyegzőt e küldemények megvizsgálásának jelzésére egyik igazgatás sem használ.

Dr. Lukász Alfonz.

ELMÉLET — GYAKORLAT.

Théorie — Pratique.

10. Postautalványokon „A feladó neve és lakása” című rovatot a feladó köteles-e kitölteni?

Nem.

Az A. 1. Szab. 25. §. 1. pontja egyenként felsorolja azokat a küldeményeket, amelyekre kötelező a feladó nevének feltüntetése. Minthogy ezek között a postautalványok nem szerepelnek, ebből következik, hogy a postautalványt akkor is fel kell venni, ha azon a feladó nevét és lakását nem tüntette fel.

A postai kezelést ugyanis nem zavarja az a körülmény, hogy a feladó neve az

utalványon nincs feltüntetve, viszont a feladó szempontjából bizonyos esetekben (pl. adományozás, jótékonyság stb.) előnyösebb, ha a címzett a pénz átvételekor nem szerezhet tudomást arról, hogy az utalványt ki adta fel. (Beküldött kérdés.)

11. A távirati utalványhoz tartozó „Távirati utalványlap”-ot az ellenjegyző aláírásával el kell-e látni?

Nem.

Az A. 2. Szab. 51. §. 9. pontjában foglaltak szerint „A felvett távirati utalványokat az ellenjegyző az utalvány-bevé-

teli naplóval és a távirati utalványlappal összehasonlítja és az alsó bal sarkon névaláírásával ellátja." Az idézett pont értelmében tehát az ellenjegyzőnek csak a táviratlapon kiállított utalványtáviratot kell az ellenőrzés megtörténtének igazolásául aláírnia.

A távirati utalványlapon az ellenőrzés megtörténtét az ellenőrzőszám-bélyegző jelzi, amelyet az ellenjegyzőnek az A. 2. Szab. 51. §. 8. pont 6. bekezdése értelmében az ellenőrzéskor kell alkalmaznia. (Beküldött kérdés.)

12. Az ellenőrző postahivatalok az ügynökségnek küldött küldeményeket a „Kézbesítő és megterhelő napló"-nak „A küldemény neve" című rovatába az ügynöki utasításban rögzített rövidítésekkel vagy az A. 2. Szab. 1. §. 12. pontjában előírt rövidítésekkel kötelesek-e beírni?

Az A. 2. Szab. 1. §. 12. pontjában előírt rövidítésekkel.

A Postakezelési Utasítás a postaszolgálat közben gyakrabban előforduló szak kifejezések rövidített alakban való használatát általánosságban szabályozza. A Kezelési Utasítás nem tartalmaz olyan intézkedést, amely szerint az ügynökséggel való forgalomban nem az A. 2. Szab. 1. §. 12. pontjában felsorolt rövidítéseket kellene használni. Ebből következik, hogy az ellenőrző hivatal az ügynökségi „Kézbesítő és megterhelő napló"-ban ugyanazokat a rövidítéseket használja, mint amelyeket egyéb kezelési okirataiban is használ.

Megjegyezzük még, hogy — mint az az előadottak után nyilvánvaló, — az ügynök az ellenőrző hivatalhoz küldött „Felvevő és leszámoló napló"-jában szintén az A. 2. Szab. 1. §. 12. pontjában előírt rövidítéseket köteles használni. (Beküldött kérdés.)

13. Az 1935. évi december havi „Elmélet-Gyakorlat" 38. tételével kapcsolatban egyik olvasónk a következő további kérdéseket vetette fel:

1. A felvevő alkalmazott kezéhez feladott írásbeli közleményt tartalmazó közönséges (nem ajánlott) árumintával sem lehet postajövedéki kihágást elkövetni?

2. A rendeltetési hivatal nem tudja arról, hogy a küldeményt a felvevő alkalmazott kezéhez adták, a jövedéki kihágási eljárást megindíthatja-e?

ad 1. Nem.

A felvevő alkalmazott kezéhez adott közönséges küldeményeknek díjazás, felszerelés és üzletszabályzati szempontból a felvevő alkalmazott által való felülvizsgálata az A. 2. Szab. 21. §. 1. pontjában és az 5. pont 2. bekezdés utolsó mondatában foglaltak szerint kötelező. Ennélfogva felvevő alkalmazott kezéhez feladott, írásbeli közleményt tartalmazó közönséges áruminta küldeménnyel sem lehet postajövedéki kihágást elkövetni.

ad 2. Ha a felvevő alkalmazott kezéhez való feladás nyilvánvaló, nem; ellenkező esetben, igen.

a) Kézpénzzel való bérmentesítés esetében kétségtelen, hogy az árumintát a felvevő alkalmazott kezéhez adták, tehát a rendeltetési hivatal a jövedéki kihágási eljárást nem indíthatja meg.

b) Ha az árumintát levélbélyeggel bérmentesítették, a felvevő alkalmazott kezéhez történő feladás vélelmezhető akkor, ha a levélszokrény útján való feladást az áruminta alakja kizárja. Ilyen esetben a jövedéki eljárás megindítása előtt a feladás körülményeit tisztázni kell.

c) Levélszokrény útján való feladásra alkalmas, levélbélyeggel bérmentesített árumintánál a rendeltetési hivatalnak a levélszokrény útján való feladást kell vélelmeznie, tehát a jövedéki kihágási eljárást meg kell indítania. Természetesen ilyen esetben is, mihelyt a felvevő alkalmazott kezéhez való feladás nyilvánvalóvá vált, a megindított jövedéki kihágási eljárást be kell szüntetni. (Beküldött kérdés.)



Forgalom és munkaegységek.

Rovatvezető: Dr. Ruttner Béla m. kir. postasegédtitkár.

1. Forgalom.

Az őszi, különösen azonban az októberi és decemberi forgalomlélnkülést, hosszú évek tapasztalata szerint január hónapban erős visszaesés követi. A postaforgalom e tekintetben hű kifejezője a gazdasági életnek, amelynek legtöbb ágában ebben az időben inkább csak belső munka folyik. Ez az időszak a mérlegkészítés és az ezzel összefüggő munkák ideje.

Az idényszerű visszaeséstől eltekintve, a folyó év január hónapjának forgalmát kedvezőnek mondhatjuk, mert az az előző évi forgalmat minden főüzletágban meghaladta.

A javulás a postaforgalomban általában csak szerényebb keretek között mozgott. Épen ezért feltűnt, hogy a takarékos be- és kifizetések darabszáma és összege szinte ugrásszerűen emelkedett. Ez az emelkedés a kifizetések számánál 18,8, összegénél pedig 6,3%-os volt, míg a kifizetések száma és összege a befizetések százalékszerű emelkedését messze meghaladva 21,9, illetőleg 27,0%-ot tett ki. A be- és kifizetések összegét tekintve, a befizetések a kifizetéseket több, mint 4 millió pengővel haladták meg. Rendszeresen ismétlődő jelenség, hogy a befizetések mind darabszámban, mind összegben január hónapban mutatják a legmagasabb értékeket. Ennek valószínűleg az új esztendővel összefüggő lélektani okai is vannak.

A táviróforgalom kisebb mértékben szintén emelkedett. Ez azonban csak az áttáviratozott táviratok számában jutott kifejezésre, míg a feladott és kézbesített táviratok darabszáma csökkent.

A távbeszélőforgalom mutatja most is, a legerőteljesebb és legegyszerűsebb emelkedést. A távbeszélő állomások száma 1 év alatt 7.197-tel emelkedett, amely szaporulatnak túlnyomó része a budapesti egységes hálózatban felszerelt állomásokra esett. Figyelemre méltó a 200-nál kevesebb előfizetővel bíró hálózatokba bekapcsolt állomások számának lassú, de október óta állandóan tapasztalható lemorzsolódása. Míg szeptemberben e hálózatokban összesen 19.029 állomást tartottunk nyilván, addig ez a szám októberben 19.023-ra, novemberben 18.766-ra, decemberben 18.723-ra és január hónapban 18.700-ra csökkent. A csökkenést kizárólag az időszakos állomások leszerelésével ma-

gyarázni nem lehet, mert az 1934. évben a november hónapban bekövetkezett és az időszakos állomások leszerelésével összefüggő csökkenést decemberben és az azt követő hónapokban már ismét lassú emelkedés követte.

A rádióelőfizetők száma az előző év január hónapjával szemben 11.891-gyel, vagyis 3,4%-kal, december hónappal szemben pedig 4.550-nel, tehát 1,3%-kal emelkedett. A decemberi adatokhoz viszonyítva ebben a hónapban a vidéki előfizetők száma emelkedett valamivel kedvezőbben, mert ezek 1,35%-os emelkedésével szemben a budapesti engedélyesek száma csak 1,18%-os szaporulatot mutat fel. A rádióengedélyesek január havi száma az eddig nyilvántartott legmagasabb számot képviseli. Tekintettel arra, hogy az előfizetők idényszerű csökkenése 10 évi tapasztalat szerint csak áprilisban szokott megindulni és addig — januártól kezdődően fokozatosan csökkenő—emelkedés mutatkozik, remélni lehet, hogy március hónapban a 360.000-es számot el fogjuk érni.

2. A forgalom munkaegységeiben.

A személyzet munkaeredményének megállapítása oly módon történik, hogy a posta a végrehajtó szolgálatban végzett munkákat a reájuk fordított idő, a munka minőségének és mennyiségének figyelembe vételével munkaegységekkel értékeli, méri. A posta forgalmának lebonyolításánál végzett és egységeiben kifejezett munkát a küldemények darabszámának a küldeménynemenként megállapított értékegységgel való szorzata és a szorzatok eredményének együttes összege adja. Ily módon tehát a munkaegységek a posta forgalmával kapcsolatos különböző természetű munkákat közös fogalommal fejezik ki.

A munkaegységek e természetüknél fogva igen alkalmasak az általános posta-, táviró-, távbeszélő- és rádióforgalom mérésére és összehasonlítására, de természetesen csak akkor, ha az összehasonlítási időszakban végzett munkák értékelése egyforma alapon történik. Az itt közölt táblázatok adatai az egyenlő értékelés alapján megállapított munkaegységek számát tüntetik fel és így a forgalom alakulásának megítélésére alkalmasak.

A munkaegységekben kifejezett forgalom az egyes üzletágak forgalmának megfelelően szintén emelkedett. A legerőteljesebb emelkedést — a távbeszélőállomások belépési díjainak csökkentése óta állandóan — most is a távbeszélőforgalom mutatja, míg a postai és a távíró munkaegységek csak igen mérsékelten, 1,3%-kal emelkedtek. Az összforgalmat tekintve mind a kincstári, mind a postamesteri hivatalok, egyformán 3,8%-os emelkedést mutatnak, ha azonban az egyes üzletágakat nézzük, láthatjuk, hogy különösen a postánál és a rádiónál nagyobb eltérések vannak. Így a kincstári postahivatalok postaforgalmának igen gyenge, 0,3%-os emelkedésével szemben a postamesteri hivatalok postai munkaegységei 3,2%-kal emelkedtek, míg a rádiómunkaegységeknél a kincstári postahivatalok mutatnak lényegesen nagyobb lendületet.

3. Megjegyzések a grafikonokhoz.

a) A posta-, távíró- és távbeszélő forgalma munkaegységekben.

Mindhárom üzletág görbéje bizonyos szabályszerűségeket mutat.

A postaforgalomban a szeptember és a január hónapok közötti „M” betű a jellemző, amelynek két felfelé lendülő szárát az októberi és a decemberi forgalom, két lefelé eső szárát pedig a novemberi és a januári forgalom szabja meg. A mélypont rendszeresen február hónapban jelentkezik. Ebben a gazdasági okokon kívül a hónap rövidegének is igen lényeges szerepe van.

A távbeszélőforgalom hullámvonalat mutat, rendszerint márciusi és augusztusi mélyponttal és júniusi, novemberi maximumokkal. Megjegyezzük, hogy a tényleges minimumok és maximumok nem a felsorolt hónapokban, hanem mindig egy hónappal előbb, vagyis februárban és júliusban, illetőleg május és október hónapokban jelentkeznek. Az eltolódást az okozza, hogy a helyi beszélgetéseket számláló központok számadásai nem a naptári hónaphoz, hanem a hó 16-tól a következő hónap 15-ig terjedő időszakhoz igazodnak. Az 1935. évi görbének április hónapban mutatkozó kiugrása a márciusi képviselőválasztások nagyobb távbeszélőforgalmának a következménye.

A távíróforgalom a februári mélypont után augusztusig fokozatosan emelkedik, majd augusztus után fokozatosan csökken. A márciusi lendületesebb emelkedés általában a húsvéti ünnepekkel kapcsolatos,

míg az 1935. évi márciusi forgalmat az országgyűlési képviselőválasztások duzzasztották meg.

b) A feladott közönséges levélpostai küldemények darabszáma.

A feladott közönséges levélpostai küldemények görbéje a postai munkaegységek görbéjével bizonyos hasonlóságot mutat. Megjegyezzük azonban, hogy a görbe a tényleges forgalmat csak 1934. évi július hó 1-től fejezi ki, mert addig tényleges adatok hiányában a forgalmat csak elméleti úton, az összes egyéb küldemények forgalma alapján állapítottuk meg. A márciusi és októberi csúcspontokat az osztálysorsjátékot népszerűsítő, tömegesen feladott nyomtatványok idézik elő.

c) A feladott hírlapok darabszáma.

A hírlapforgalom havi adatai ugyan csak újabb keletűek és így szabályszerűséget megállapítani még nem lehet. A rendelkezésre álló 1 havi adatok azt mutatják, hogy a forgalom a nyári hónapokban a leggyengébb, valószínűleg azért, mert a nyaralók előfizetett lapjukat a nyaralás időtartamára lemondják. A késő őszi hónapok forgalomemelkedését részben az ebben az időben rendszeresen szétküldött mutatványszámoknak is tulajdoníthatjuk.

d) A feladott ajánlott levélpostai küldemények és csomagok darabszáma.

Az ajánlott levélpostai küldemények görbéje nem mutat határozottan kialakult, ismétlődő szabályszerűségeket. Egy bizonyos forgalomemelkedés minden évben januárban, márciusban és októberben jelentkezik. Az 1935. évi görbét márciusban, májusban és októberben az országgyűlési képviselőválasztások, illetőleg a törvényhatósági választások befolyásolták. Az országgyűlési és a törvényhatósági választásokkal kapcsolatban összesen körülbelül 380.000 darab ajánlott levelet adtak postára.

A csomagforgalom görbéje szeptember és január hónapok között a már ismerős „M” betűt mutatja, amelyhez február és július között még egy, kissé torzított és kisebb „M” betű is csatlakozik. Az októberi és a decemberi magas forgalom okai általánosan ismertek, a márciusi, illetőleg áprilisi forgalomemelkedést a húsvéti ünnepek idézik elő.

e) A befizetett postautalványok és a postatakarékpénztári és csekkbefizetések darabszáma.

Mindkét görbét a szeptember és február hónapok közötti jellegzetes „M” betű uralja. Minthogy mind az utalványforgalmat, mind a postatakarékpénztári- és csekkforgalmat az a körülmény, hogy valamelyik hónap első napja vasárnapra (ünnepnapra), vagy pedig hétköznapra esik-e, erősen befolyásolja, a görbék bizonyos szabálytalanságokat mutatnak.

f) A befizetett postautalványok és a postatakarékpénztári- és csekkbefizetések összege.

A darabszámoknál elmondottak itt is irányadók azzal a hozzáadással, hogy a hónap 1-re eső vasárnap vagy ünnep az összegeket még sokkal jobban befolyásolja, mint a darabszámokat. A takaré- és csekkbefizetési összegek görbéjét a lakbérnegyedévenként jelentkező erős emelkedések jellemzik. Ezek a kiugrások az I. negyedben (februárban) a leggyengébbek, fokozatosan erősödnek és az utolsó negyedben (novemberben) érik el csúcspontjukat. A magyarázatot az adóbefizetések szolgáltatják.

g) A rádióvevőberendezések száma.

A görbe a rádióelőfizetők idényszerű hullámzását híven tükrözi vissza. Az engedélyesek száma január és március, illetőleg április hónapok között hónapról-hónapra csökkenő mértékben emelkedik, a késő tavaszi és a nyári hónapokban csökken, hogy azután szeptembertől kezdődően ismét erőteljesebben emelkedjék. A görbének az 1935. évben július és október hónapok közötti megtörését az engedélyezett nagymértékű kedvezmények okozták, amelyek a rendszerint jelentkező csökkenést ellensúlyozták és kisebb mérvű emelkedést idéztek elő.

h) A távbeszélő állomások száma.

Ez a rajz a részleges díjleszállításnak a távbeszélő állomások számának alakulására gyakorolt hatását szemlélteti.

i) A feladott táviratok és a kezdeményezett távolsági beszélgetések darabszáma.

Mindegyik görbe évről-évre ugyanazokat a jellegzetességeket mutatja. A távolsági beszélgetések száma februártól kezdődően mind erőteljesebben emelkedik és az augusztus havi csúcspont után fokozatosan csökken. A legnagyobb forgalom tehát a nyári hónapokban bonyolódik le. Nagyjából ugyanaz a helyzet a feladott táviratoknál is, azzal a különbséggel, hogy ezeknél a forgalom már március hónapban erősebb lendületet kap. Az 1935. év márciusában mind a távolsági beszélgetések, mind a táviratok száma igen erős mértékben emelkedett, ami az országyűlési képviselőválasztásoknak a következménye.

j) A számlált helyi beszélgetések száma.

A számlált helyi beszélgetések száma minden évben rendszeresen júniusban és novemberben igen magas értékeket, márciusban és augusztusban pedig igen alacsony értékeket mutat. A beszélgetéseket számláló központoknak a távbeszélő munkalegységekkel kapcsolatban már említett számadási rendszere következtében azonban ezek az értékek nem az említett hónapokra, hanem mindig egy hónappal korábbi időre, tehát májusra és októberre, illetőleg februárra és júliusra vonatkoznak. A forgalom csúcspontját október hónapban éri el, míg a mélypont július hónapban jelentkezik. A postai forgalom alakulását oly lényegesen befolyásoló káracsonyi ünnepeknek a helyi beszélgetések számára és általában a táviró és távbeszélő forgalomra nincsen számottevő hatásuk.

I. Forgalom. *)

1. Posta.

Időszak		F e l a d á s										
		Közön- éges ¹⁾	Ajan- lott	Érték- levelek	Mégi-, befér- és annális csomagok	Po-tautalványok		Postatakarék befizetések		Csekkbefizetések		
						darab- száma ezekben	összege ezer P-ben	darab- száma ezekben	összege ezer P-ben	darab- száma ezekben	összege eze P-ben	
		darabszáma ezekben		darab- száma ezekben	összege ezer P-ben	darab- száma ezekben	összege ezer P-ben	darab- száma ezekben	összege eze P-ben			
Az 1930. évben		422.071	15,862	661	11.362	10.810	1.825.847	717	47.90.	18.092	2.271.763	
Az 1931. évben		370.509	11.817	575	10.145	10.205	1 272.792	494	40.336	16.322	1.934.881	
Az 1932. évben		351.739	9,285	484	8.744	9.251	788 512	416	32.782	15.094	1.659.372	
Az 1933. évben		46.512	7.974	465	8 584	8.870	770 438	576	41.654	16.200	1.573.012	
Az 1934. évben		413,180	7.487	424	8.791	9.304	805.973	781	55.874	17.984	1.611.906	
Az 1935. évben		—	7.770	415	8.793	9.731	864.407	912	65.357	18.928	1.706.898	
1934.	II.	25.348	649	34	637	699	60.575	66	4.168	1.378	125.604	
	III.	36.068	657	38	830	838	72.454	67	4.475	1.429	123.624	
	IV.	27.045	603	35	629	685	50.732	59	3.926	1.380	113.682	
	V.	26 6 9	615	36	720	710	60.282	57	4.095	1.427	135.459	
	VI.	27.246	611	33	690	794	77.808	68	4.428	1.528	129.406	
	VII.	26.467	598	33	674	793	60.585	66	4.718	1.377	125.299	
	VIII.	27.219	589	36	693	792	72.594	66	4.867	1.404	143.034	
	IX.	31,284	613	35	725	753	67.877	66	5.101	1.393	133.556	
	X.	33.974	679	38	831	901	87.839	69	5.109	1.768	153.552	
	XI.	28.079	598	36	763	754	61.123	64	4.741	1.603	156.896	
	XII.	30.305	574	33	928	888	83.438	61	4.643	1.788	152.532	
	1935.	I.	28.085	640	32	696	795	56.880	85	6.631	1.630	122.890
1934. II.—1935. I. összesen:		—	7.426	419	8.816	9.402	812 187	794	56.902	18.105	1.615.534	
1935.	II.	26.718	588	30	611	745	65.090	82	5.371	1.449	126.522	
	III.	37 642	651	32	664	740	64 748	79	5.063	1.352	114.367	
	IV.	34.480	610	32	721	825	67.242	68	4.778	1 510	122.080	
	V.	32.334	914	34	679	767	65.713	74	5.398	1.535	139.941	
	VI.	28.066	537	30	631	733	64.846	64	4.825	1.445	123.989	
	VII.	28.384	650	36	690	877	74.499	84	5.912	1.553	138.224	
	VIII.	30.660	604	39	667	869	91.845	81	5.779	1.545	161.716	
	IX.	36.655	645	38	772	775	63.251	75	5.627	1 484	147.990	
	X.	38 632	721	40	835	913	93 323	77	5.234	1.856	165.308	
	XI.	33.816	611	38	798	800	77.647	73	5.145	1.783	181.427	
	XII.	39.633	599	34	1.029	892	79 323	70	5.594	1.786	162.444	
	1936.	I.	33.993	667	33	684	801	59.415	101	7.047	1.673	132.558
1935 II.—1936. I. összesen		—	7.797	416	8.781	9 737	866.942	928	65.773	18.971	1.716.566	
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Összehasonlítások	1935. I havában	szám- szerűleg	+5.908	+ 27	+ 1	- 12	+ 6	+ 2.535	+ 16	+ 416	+ 43	+ 9,668
	1930. I. havához képest több (+) kevesebb (-)		0 0-ban	+ 21.0	+ 4.2	+ 3.1	- 1.7	+ 0.8	+ 4.5	+ 18.8	+ 6.3	+ 2.6
	1934. II. — 1935. I. időszakban	szám- szerűleg	—	+ 371	- 3	- 35	+ 335	+ 54.755	+ 134	+ 8.871	+ 866	+ 101.032
	1935 II. — 1936. I. időszakhoz képest több (+) kevesebb (-)		0 0-ban	—	+ 5.0	- 0.7	- 0.4	+ 3.6	+ 6.7	+ 16.9	+ 15.6	+ 4.8
	193. időszakban, 1934. időszakhoz képest több (+) kevesebb (-)	szám- szerűleg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	0 0-ban		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Az 1935. és 1936. évi adatok ideiglenesek.

1) Hirlapokkal együtt.

2) Közte 296 ezer drb. választási igazolványt tartalmazó ajl. levél.

I. Forgalom.*)

1. Posta.

Időszak		Kézbcsítés													
		Közön- séges ¹⁾		Aján- lott	Érték- levelek		Népi, belfi és sumás csomagok		Posta- alvnyok		Postata- rérhifizetések		Csekk- kifizetések		
		levél, ostai küldemények													
		darabszáma		érték- száma	darab- száma	érték- száma	darab- száma	érték- száma	darab- száma	érték- száma	darab- száma	érték- száma	darab- száma	érték- száma	darab- száma
Az 1930. évben		425.761	16.794	720	12.390	10.816	1.804.100	370	20.852	3373	1036.937				
Az 1931. évben		373.517	12.442	637	10.687	10.102	1.267.997	295	25.646	3275	967.490				
Az 1932. évben		353.134	9.739	36	8.908	9.256	797.202	236	18.316	3259	785.987				
Az 1933. évben		345.708	8.172	506	8.776	8.961	773.525	280	21.472	3373	698.973				
Az 1934. évben		416.544	7.653	481	8.890	9.300	802.581	367	28.707	3223	658.994				
Az 1935. évben		—	7.790	471	8.813	9.768	806.986	463	37.921	3397	162.151				
1934.	II.	25.441	654	36	642	699	59.725	24	1.966	272	52.164				
	III.	36.173	698	41	860	826	73.029	33	2.442	357	73.486				
	IV.	27.135	616	40	631	675	47.401	28	2.204	230	41.311				
	V.	26.691	615	40	718	709	60.803	31	2.190	269	54.910				
	VI.	27.346	612	37	693	758	74.860	31	2.349	289	73.408				
	VII.	26.564	616	38	686	798	59.002	31	2.369	238	43.342				
	VIII.	27.319	608	42	692	797	73.007	32	2.544	216	48.084				
	IX.	31.384	606	42	743	750	68.721	31	2.581	234	49.253				
	X.	34.085	696	43	834	896	86.038	34	2.823	282	69.037				
	XI.	28.82	599	42	768	766	63.169	31	2.296	236	42.22				
	XII.	30.416	581	40	94	884	82.599	37	3.069	308	66.618				
	1935.	I.	28.183	669	38	697	814	58.746	32	2.390	266	42.200			
1934. II. — 1935. I. összesen:		—	7.590	479	8.909	9.372	807.100	370	29.221	3.197	656.048				
1935.	II.	26.809	591	35	617	749	65.225	30	2.265	234	46.391				
	III.	37.741	666	37	675	739	65.05	37	2.659	257	48.404				
	IV.	34.602	619	37	719	833	67.417	41	3.140	274	53.162				
	V.	32.453	584	39	668	765	60.658	39	3.229	250	51.377				
	VI.	28.669	561	35	651	741	64.080	39	3.286	297	59.928				
	VII.	29.348	635	40	684	871	74.627	38	3.091	334	59.312				
	VIII.	30.780	606	44	666	863	91.032	41	3.518	303	68.821				
	IX.	36.755	638	43	771	787	64.606	41	3.718	259	41.949				
	X.	38.756	748	45	832	905	91.285	43	4.234	323	72.756				
	XI.	33.940	604	40	804	807	79.468	39	3.048	275	58.36				
	XII.	39.778	604	38	1.029	894	78.773	43	3.343	325	59.488				
	1936.	I.	34.112	685	36	679	821	61.678	39	3.036	286	42.304			
1935. II. — 1936. I. összesen:		—	7.800	401	8.190	9.190	809.910	410	3.800	3.417	662.255				
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Összehasonlítások	1935. I. havában	szám- szerüleg	+5.929	+ 16	- 2	- 18	+ 7	+ 2.932	+ 7	+ 646	+ 20	+ 104			
	1936. I. havához képest több (+) kevesebb (-)	%-ban	+ 21 0	+ 24	- 53	- 26	+ 09	+ 50	+ 219	+ 270	+ 75	+ 02			
	1934. II. — 1935. I. időszakban	szám- szerüleg	—	+ 216	- 10	- 114	+ 403	+ 62.818	+ 95	+ 9.344	+ 220	+ 6.207			
	1935. II. — 1936. I. időszakhoz képest több (+) kevesebb (-)	%-ban	—	+ 28	- 21	- 13	+ 43	+ 78	+ 253	+ 320	+ 69	+ 09			
1935. időszakban	szám- szerüleg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
1934. időszakhoz képest több (+) kevesebb (-)	%-ban	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				

*) Az 1935 és 1936. évi adatok ideiglenesek. 1) Hirlapokkal együtt.

2) Közte 219 ezer választási igazolványt tartalmazó ajl. levél.

I. Forgalom.*)

2. Táviró, 3. Távbeszélő.

Időszak		Táviró		Távbeszélő											
		Feladott	Kézbesített	Allomások száma				Közvetlen összeköttetések száma	Számított helyi beszélgetések száma ezekben						
				táviratok darabszáma ezekben	a bpesti egység hálózatban	a falur. és 20-nál több előfizetővel bíró hálózatban	a 200-nál kevesebb		összesen	bpesti egység hálójában	vidéken	összesen			
Az 1930. évben		3.359	3.715	46 601	35.618	82.219	2.212	103.890	—	103.890					
Az 1931. évben		2.568	3.253	47.095	33 840	80.935	2.376	106.946	14.189	121.135					
Az 1932. évben		2.038	2.735	46.884	32.415	79.299	2.196	107.564	13.867	121.431					
Az 1933. évben		1.868	2.576	47.962	31.109	79.071	2.207	107.146	12.801	119.947					
Az 1934. évben		1.848	2.557	53.338	34.354	87 692	2.303	111 898	11.911	123.809					
Az 1935. évben		1.879	2.573	28.339	15.088	18.723	92.150	1.734	121.980	12.943	134.923				
1934.	II.	123	178	47.984	28 370	76.354	1.715	9.215	1.066	10.281					
	III.	146	208	47.937	28.356	76.293	1.717	8 608	977	9.585					
	IV.	138	199	43.459	12.916	16.221	77.596	1.723	9.388	868	10.256				
	V.	162	221	49.403	13.137	16.909	79.441	1.725	9.787	951	10.738				
	VI.	167	224	50.044	13.272	17.186	80.502	1.729	9.675	1.004	10.679				
	VII.	168	228	50.395	13.366	17.488	81.249	1.731	9.027	959	9.986				
	VIII.	189	247	50.673	13.469	17.674	81.816	1.731	8.280	956	9.236				
	IX.	165	224	51.180	13.576	17.815	82 571	1.733	9.003	978	9.981				
	X.	167	225	51.832	13.641	17.818	83.291	1.731	9.677	990	10.667				
	XI.	149	208	52.528	13.620	17.688	83.836	1.735	10.461	1.082	11.543				
	XII.	145	204	53.338	13.840	17.742	84.920	1.737	9.838	1.028	10.866				
	1935.	I.	131	189	53.755	13.909	17.793	85.459	1.737	9.497	1.009	10.506			
1934. II. — 1935. I. összesen:		1.850	2.555	—	—	—	—	112.456	11.868	124.324					
1935.	II.	121	177	54.206	14.019	17.874	86.099	1.732	10.128	1.074	11.202				
	III.	158	220	54.743	14.143	18.151	87.037	1.726	9.429	997	10.426				
	IV.	148	206	55 126	14 435	18 042	87 603	1.722	10.535	1.117	11.652				
	V.	149	207	55.461	14 723	18 315	88.499	1.718	10 304	1.021	11.325				
	VI.	162	220	55.919	14.753	18 504	89.176	1.730	10.786	1.099	11.885				
	VII.	180	235	55.899	14 776	18.711	89 386	1.728	9.758	1.055	10.813				
	VIII.	186	244	56.146	14.827	18 881	89.854	1.738	9.075	1.064	10.139				
	IX.	171	227	56 648	14.926	19.029	90.603	1.742	10.024	1.090	11.115				
	X.	166	223	57 282	15.001	19.023	91.306	1.738	10.399	1.086	11.485				
	XI.	154	212	57.743	15.056	18.766	91.565	1.732	11.244	1.190	12.434				
	XII.	153	213	58 339	15.088	18.723	92.150	1.734	10.801	1.141	11.942				
	1936.	I.	127	184	58.819	15.137	18.700	92.656	1.732	10.326	1.102	11.428			
1935. I.—1936. II. összesen:		1.875	2.568	—	—	—	—	122.809	13.036	135.845					
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—					
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Összehasonlítások	1935. I. havában	számszerűleg	—	4	—	5	+5.064	+1.228	+ 905	+7.197	—	5	+ 829	+ 93	+ 922
	1936. I. havához képest több (+) kevesebb (—)		0 0-ban	—	3 1	—	2 6	+ 9 4	+ 8 8	+ 5 1	+ 8 4	—	0 3	+ 8 7	+ 9 2
	1934. II. — 1935. I. időszakban	számszerűleg	+	25	+ 13	—	—	—	—	—	—	—	+ 10.333	+1.168	+11.521
	1935. II. — 1936. I. időszakhoz képest több (+) kevesebb (—)		0 0-ban	+ 1 4	+ 0 5	—	—	—	—	—	—	—	+ 9 2	+ 9 8	+ 9 3
1935. időszakban, 1934. időszakhoz képest több (+) kevesebb (—)	számszerűleg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	0 0-ban	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

*) Az 1935. és 1936. évi adatok ideiglenesek.

1 Csak az üzemben levő előfizetői állomások.

II. A forgalom munkaegységekben*)

Időszak	Kincstári postahivataloknál:						Postamesteri hivataloknál és ügy ökségeknél:							
	Posta	Távíró	Távbeszélő	Rádió	Összes		Posta	Távíró	Távbeszélő	Rádió	Összes			
	munkaegységek száma						munkaegységek száma							
	ezrekben			e rek- ben % ban			ezrekben			e rek- ben % ban				
Az 1930 évben	186.223	27.761	105.715	5.95	325.652	71.3	9.809	11.325	16.843	3.891	130.868	28.7		
Az 1931 évben	161.075	22.657	103.432	6.494	293.658	72.7	80.932	9.792	15.387	4.234	103.345	27.3		
Az 1932 évben	135.946	17.848	97.845	6.900	258.539	72.9	70.612	7.847	13.667	4.174	96.300	27.1		
Az 1933 évben	129.388	16.501	95.047	6.774	247.710	72.6	69.057	7.049	13.3	3.912	93.344	27.4		
Az 1934. évben	130.711	16.294	99.131	7.185	253.321	72.3	71.557	6.974	14.471	4.052	97.054	27.7		
Az 1935. évben	132.268	16.66	108.581	7.516	265.048	72.0	74.560	7.130	17.197	4.1	103.042	28.0		
1934.	II.	10.078	1.113	7.986	599	19.776	73.5	5.365	466	970	340	7.141	26.5	
	III.	11.991	1.304	7.538	601	21.434	72.0	6.375	556	1.056	340	8.327	28.0	
	IV.	9.731	1.229	8.115	601	19.676	73.8	5.093	525	1.035	343	6.996	26.2	
	V.	10.592	1.409	8.491	600	21.092	73.3	5.614	588	1.27	341	7.670	26.7	
	VI.	10.795	1.451	8.539	597	21.382	72.9	5.793	612	1.221	340	7.966	27.1	
	VII.	10.113	1.463	8.174	594	20.344	71.7	5.740	653	1.315	338	8.046	28.3	
	VIII.	10.420	1.611	7.854	592	20.477	70.9	5.934	726	1.413	335	8.408	29.1	
	IX.	10.546	1.466	8.282	593	20.887	71.6	5.925	636	1.379	334	8.274	28.4	
	X.	12.353	1.454	8.618	596	23.021	71.5	6.875	604	1.370	335	9.184	28.5	
	XI.	10.966	1.320	9.116	603	22.005	72.6	6.100	564	1.310	337	8.311	27.4	
	XII.	12.651	1.300	8.645	611	23.207	71.8	7.003	533	1.224	341	9.101	28.2	
1935.	I.	10.6	1.162	8.336	620	20.812	72.3	5.923	497	1.218	348	7.986	27.7	
1934. II.—1935. I. összesen:		130.930	16.282	99.694	7.207	254.113	72.3	71.740	6.960	14.638	4.072	97.410	27.7	
1935.	II.	9.840	1.085	8.788	626	20.339	73.4	5.380	464	1.176	350	7.370	26.6	
	III.	10.438	1.369	8.451	629	20.787	72.1	5.474	588	1.622	350	8.034	27.9	
	IV.	10.779	1.278	9.310	628	21.995	72.8	5.929	555	1.374	349	8.207	27.2	
	V.	10.828	1.001	8.964	626	21.719	73.1	5.753	555	1.342	347	7.997	26.9	
	VI.	10.055	1.417	9.365	622	21.459	73.4	5.492	602	1.357	343	7.794	26.6	
	VII.	10.808	1.549	8.841	611	21.819	70.9	6.364	696	1.550	341	8.951	29.1	
	VIII.	10.785	1.639	8.610	620	21.654	70.3	6.496	728	1.589	342	9.155	29.7	
	IX.	10.940	1.540	9.158	627	22.265	71.5	6.354	639	1.552	345	8.890	28.5	
	X.	12.538	1.509	9.372	628	24.047	71.0	7.247	642	1.568	343	9.800	29.0	
	XI.	11.573	1.400	9.901	631	23.505	72.0	6.740	588	1.463	347	9.138	28.0	
	XII.	13.110	1.414	9.485	638	24.647	71.7	7.408	576	1.386	350	9.720	28.0	
1936.	I.	10.727	1.177	9.058	646	21.608	72.3	6.110	503	1.322	355	8.290	27.7	
1935. II.—1936. I. összesen:		132.321	16.678	109.303	7.542	265.844	72.0	74.747	7.136	17.301	4.162	103.346	28.0	
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Összehasonlítások	1935. I. havában	-zám- szerűleg	+ 33	+ 15	+ 722	+ 26	+ 796	—	+ 187	+ 6	+ 104	+ 7	+ 304	—
	1936. I. havához képest több (+) kevesebb (-)	%-ban	+ 0.3	+ 1.3	+ 8.7	+ 4.2	+ 3.8	—	+ 3.2	+ 1.2	+ 8.5	+ 2.0	+ 3.8	—
	1934. II.—1935. I. időszakban	szám- szerűleg	+1.391	+ 396	+9.609	+ 335	+ 11.741	—	+3.007	+ 176	+2.663	+ 90	+5.936	—
	1935. II.—1936. I. időszakhoz képest több (+) kevesebb (-)	%-ban	+ 1.1	+ 2.4	+ 9.6	+ 4.6	+ 4.6	—	+ 4.2	+ 2.5	+ 18.2	+ 2.2	+ 6.1	—
1935. időszakban, 1934. időszakhoz képest több (+) kevesebb (-)	szám- szerűleg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	%-ban	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

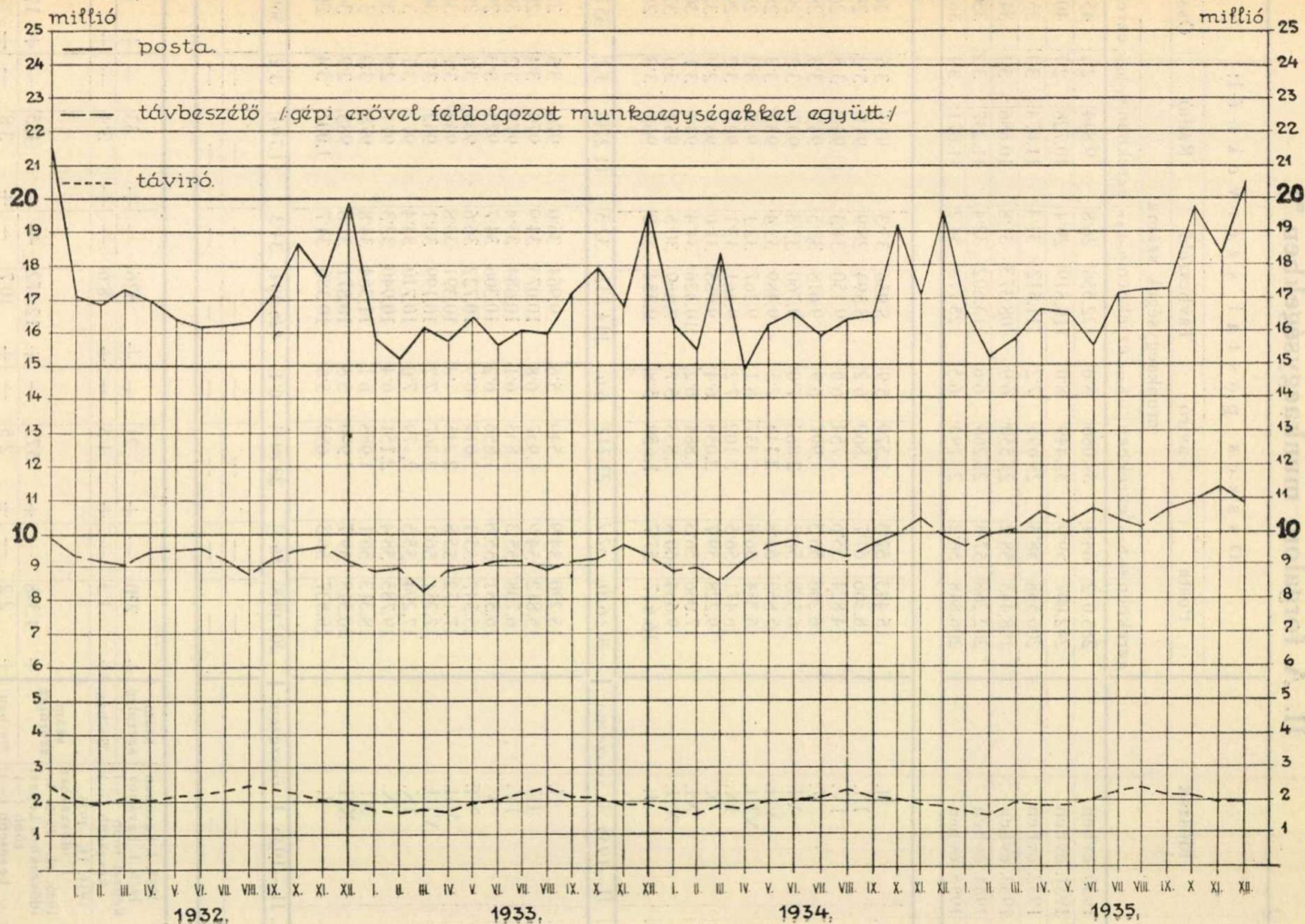
*) Az 1935. és 1936. évi adatok id. glenések.

II. A forgalom munkaegységekben.*)

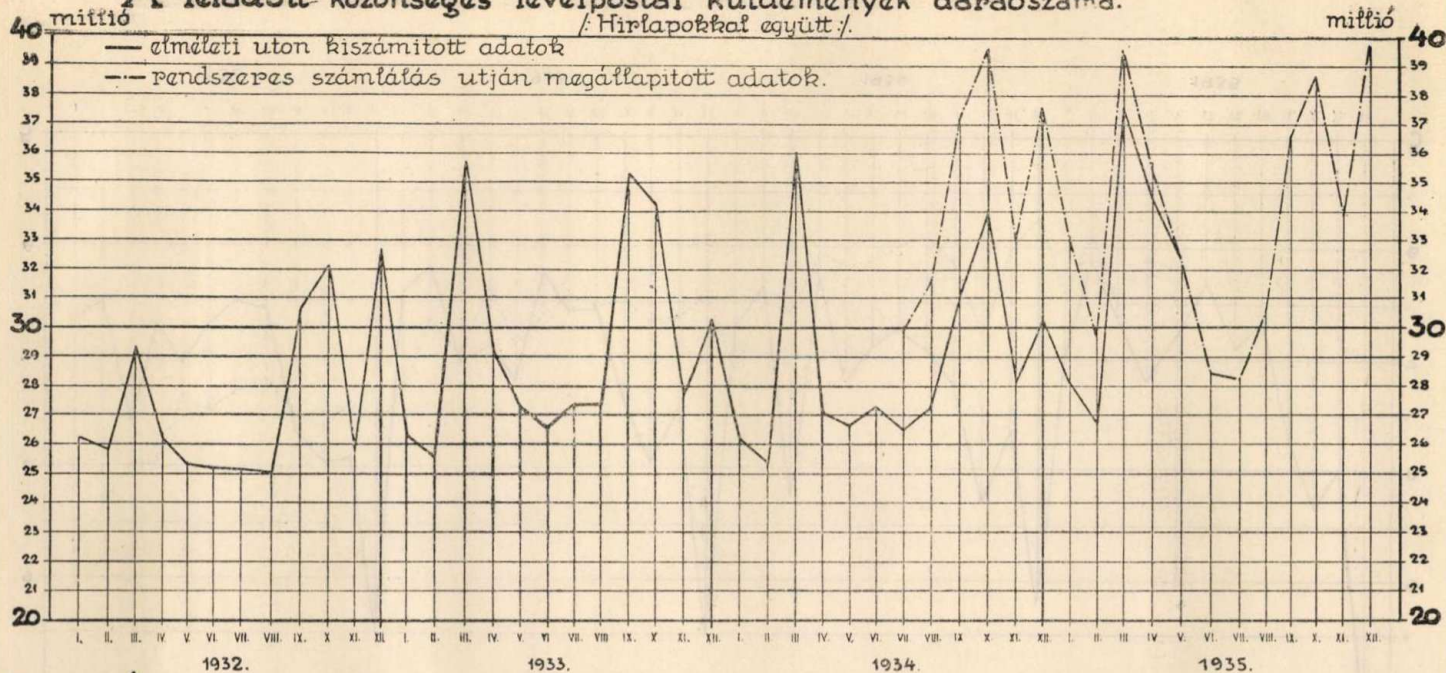
Időszak		Összes postai szerveknél:														
		Posta		Távíró		Távbeszélő		Rádió		Összes						
		munkaegységek száma														
		ezrekben	%-ban	ezrekben	%-ban	ezrekben	%-ban	ezrekben	%-ban	ezrekben	%-ban					
Az 1930. évben		285.0	2 64	39.086	8 6	122.558	26 8	9.844	2 2	456.520						
Az 1931. évben		242.007	59 9	32.449	8 0	118.819	29 4	10.728	2 7	404.003						
Az 1932. évben		206.558	58 3	25.695	7 2	111.512	31 4	11.074	3 1	354.839						
Az 1933. évben		198.445	58 2	23.550	6 9	108.373	31 8	10.686	3 1	341.054						
Az 1934. évben		202.268	57 8	23.268	6 6	113.602	32 4	11.237	3 2	350.375						
Az 1935. évben		206.848	56 2	23.793	6 5	125.778	34 2	11.671	3 1	368.090						
1934. II.		15.443	57 3	1.579	5 9	8.956	33 3	939	3 5	26.917						
1934. III.		18.366	61 7	1.860	6 2	8.594	28 9	941	3 2	29.761						
1934. IV.		14.824	55 6	1.754	6 6	9.150	34 3	944	3 5	26.672						
1934. V.		16.206	56 3	1.997	6 9	9.618	33 5	941	3 3	28.762						
1934. VI.		16.588	56 5	2.063	7 0	9.760	33 3	937	3 2	29.348						
1934. VII.		15.853	55 8	2.116	7 5	9.489	33 4	932	3 3	28.390						
1934. VIII.		16.354	56 6	2.337	8 1	9.267	32 1	927	3 2	28.885						
1934. IX.		16.471	56 5	2.102	7 2	9.661	33 1	927	3 2	29.161						
1934. X.		19.228	59 7	2.058	6 4	9.988	31 0	931	2 9	32.205						
1934. XI.		17.066	56 3	1.884	6 2	10.426	34 4	940	3 1	30.316						
1934. XII.		19.654	60 8	1.833	5 7	9.869	30 5	952	3 0	32.308						
1935. I.		16.617	57 7	1.659	5 8	9.554	33 2	968	3 3	28.798						
1934. II—1935. I. összesen:		202.670	57 7	23.242	6 6	114.332	32 5	11.279	3 2	351.523						
1935. II.		15.220	54 9	1.549	5 6	9.964	36 0	976	3 5	27.709						
1935. III.		15.812	54 9	1.957	6 8	10.073	34 9	979	3 4	28.821						
1935. IV.		16.708	55 3	1.833	6 1	10.684	35 4	977	3 2	30.202						
1935. V.		16.581	55 8	1.856	6 2	10.306	34 7	973	3 3	29.716						
1935. VI.		15.547	53 1	2.019	6 9	10.722	36 6	965	3 4	29.253						
1935. VII.		17.172	55 8	2.245	7 3	10.391	33 8	962	3 1	30.770						
1935. VIII.		17.281	56 1	2.367	7 7	10.199	33 1	962	3 1	30.809						
1935. IX.		17.294	55 5	2. 79	7 0	10.710	34 4	972	3 1	31.155						
1935. X.		19.785	58 4	2.151	6 4	10.940	32 3	971	2 9	33.847						
1935. XI.		18.313	56 1	1.988	6 1	11.364	34 8	978	3 0	32.643						
1935. XII.		20.518	59 7	1.990	5 8	10.871	31 6	988	2 9	34.367						
1936. I.		16.837	56 3	1.680	5 6	10.380	34 7	1.001	3 4	29.898						
1935. II.—1936. I. összesen:		207.068	56 1	23 814	6 4	126.604	34 3	11.704	3 2	369.190						
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—						
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—						
Összehasonlítások	1935. I. havában	szám- szerűleg	+	220	—	+	21	—	+	826	—	+	33	—	+	1.100
	1936. I. havához képest több (+) kevesebb (-)		%-ban	+	1 3	—	+	1 3	—	+	8 6	—	+	3 4	—	+
	1934. II.—1935. I. időszakban	szám- szerűleg	+	4.398	—	+	572	—	+	12.272	—	+	425	—	+	17.667
	1935. II.—1936. I. időszakhoz képest több (+) kevesebb (-)		%-ban	+	2 2	—	+	2 5	—	+	10 7	—	+	3 8	—	+
	1935. időszakban	szám- szerűleg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1934. időszakhoz képest több (+) kevesebb (-)		%-ban	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Az 1935. és 1936. évi adatok ideiglenesek.

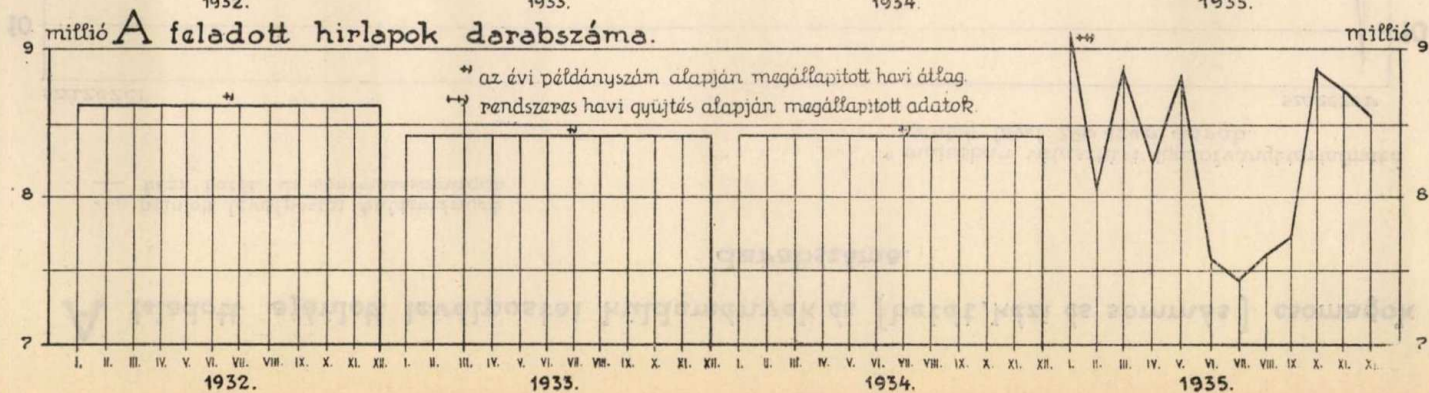
A posta, táviró és távbeszélő forgalma munkaegységekben.



A feladott közönséges levelpostai küldemények darabszáma.



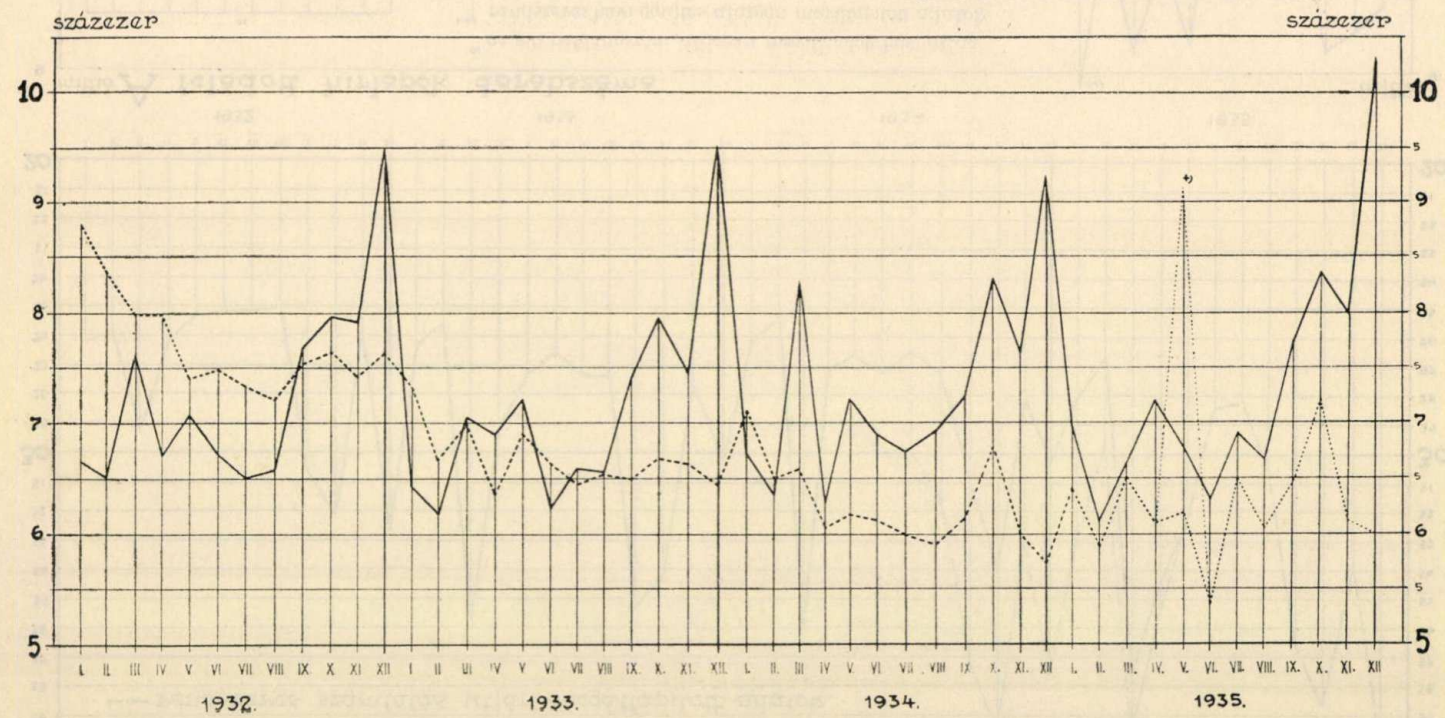
Forgalom és munkaegységek.



A feladott ajánlott levélpostai küldemények és [betét, kézi és sommás:] csomagok darabszáma.

--- ajánlott levélpostai küldemények.
 — kézi-, betét- és sommás csomagok.

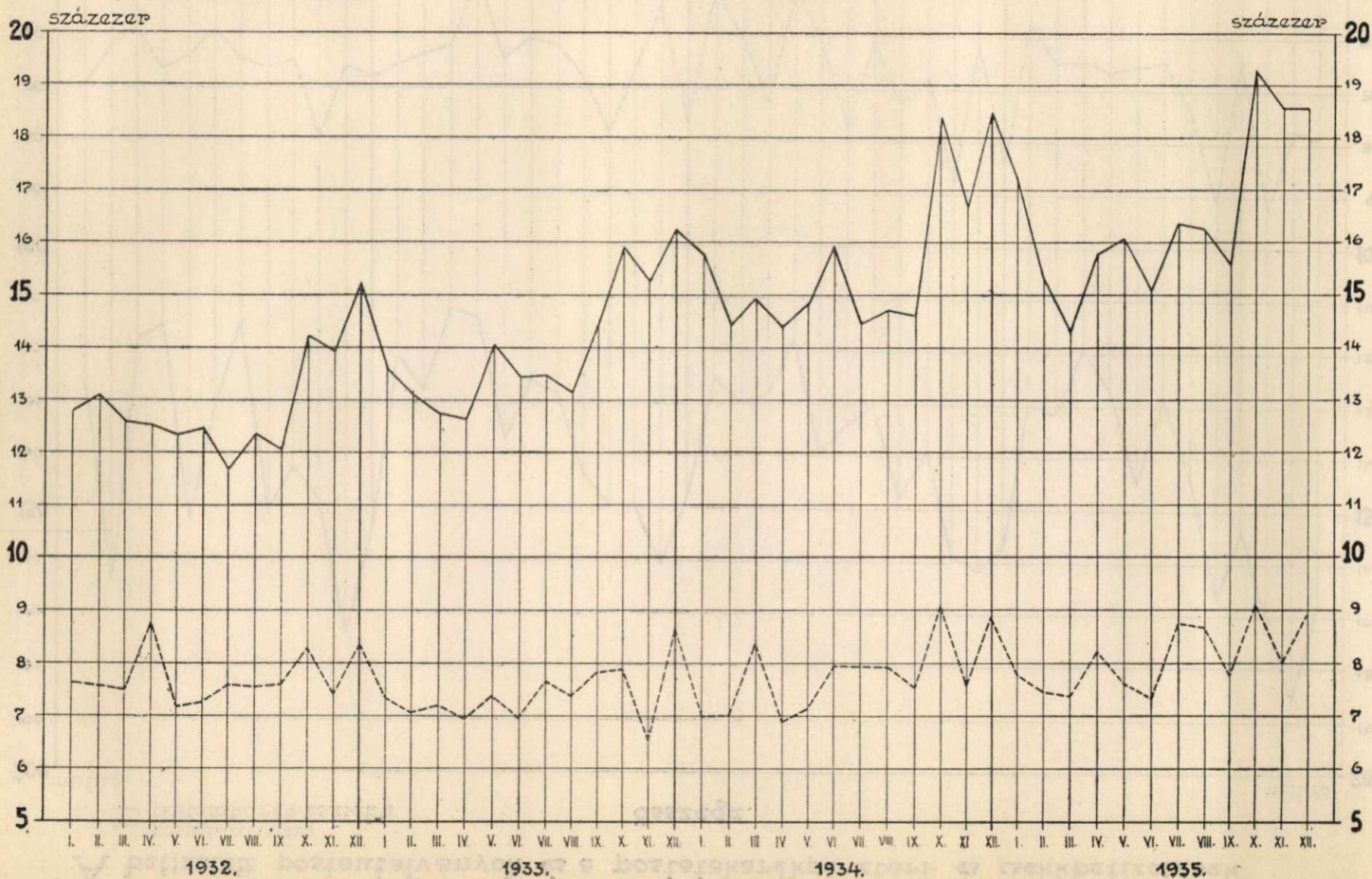
* májusban választási igazolványt tartalmazó ajánlott levél 296 ezer darab.



Forgalom és munkaegységek.

A befizetett postautalványok és a postatakarékpénztári- és csekkbefizetések darabszáma.

--- postautalvány
— postatakarék és csekk

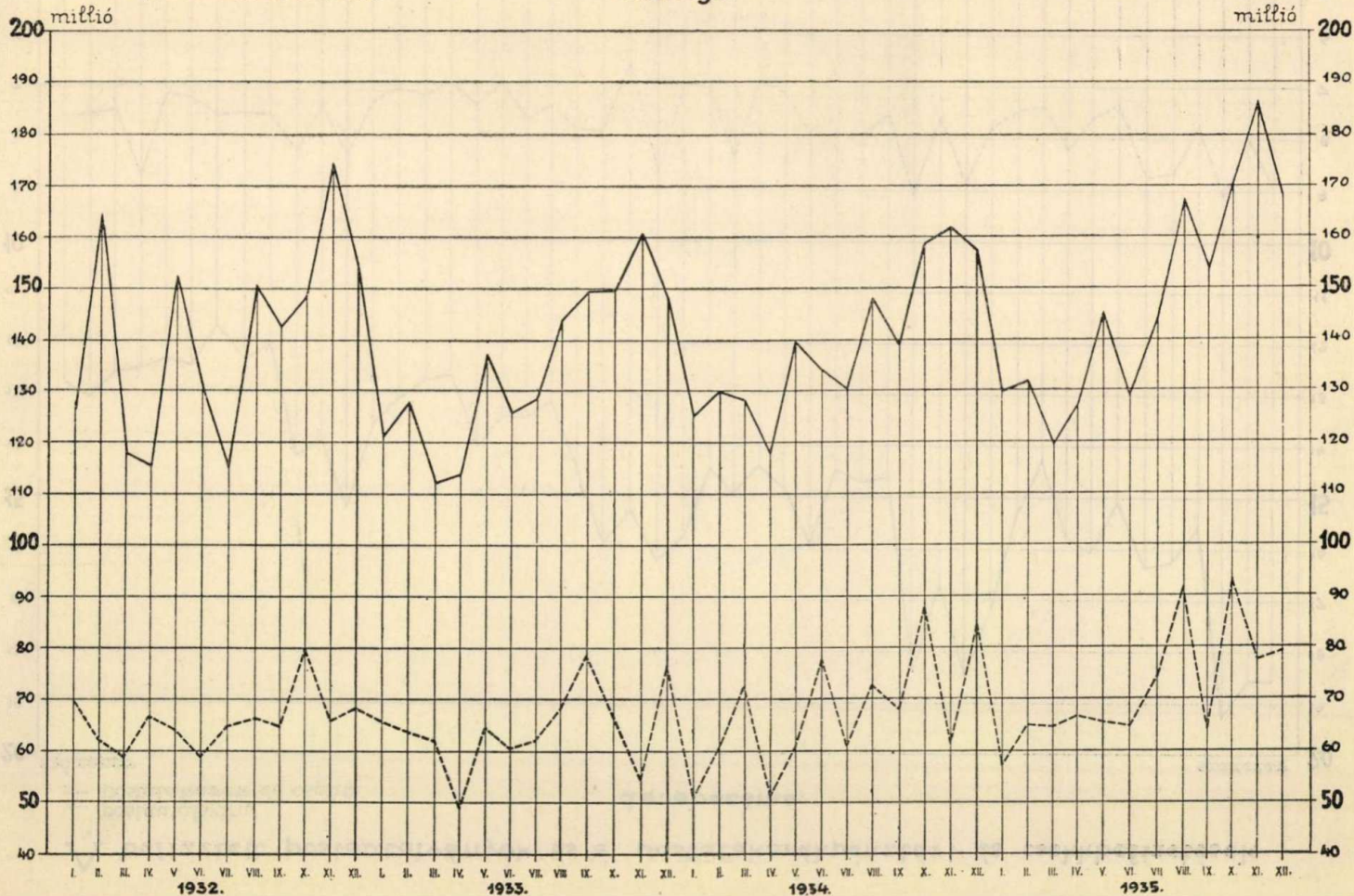


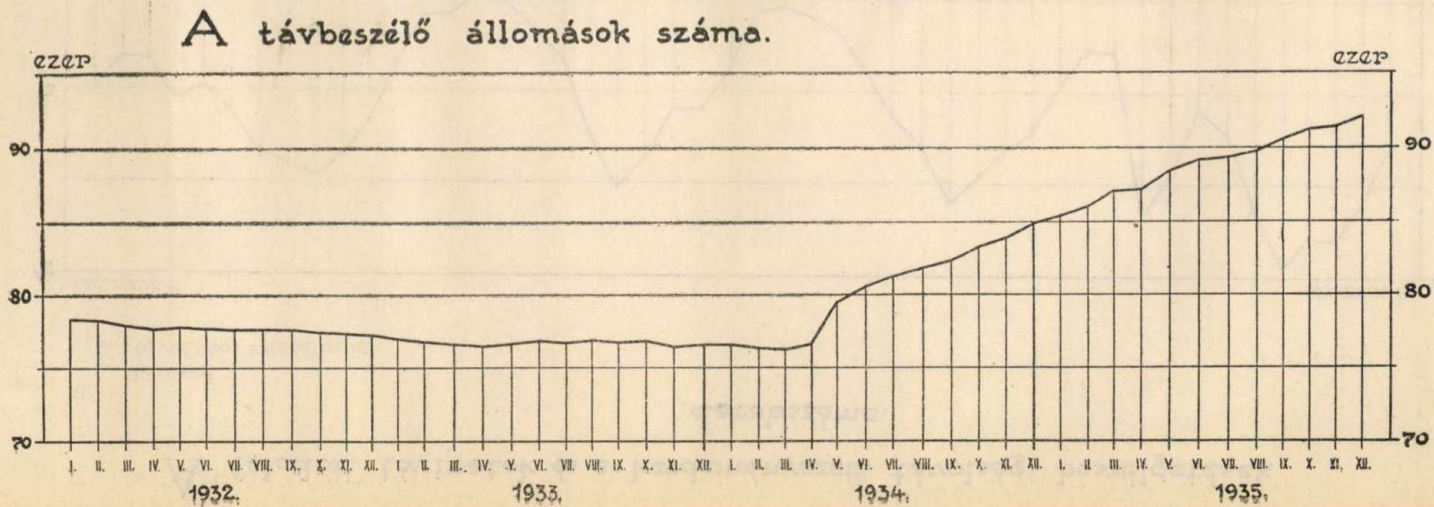
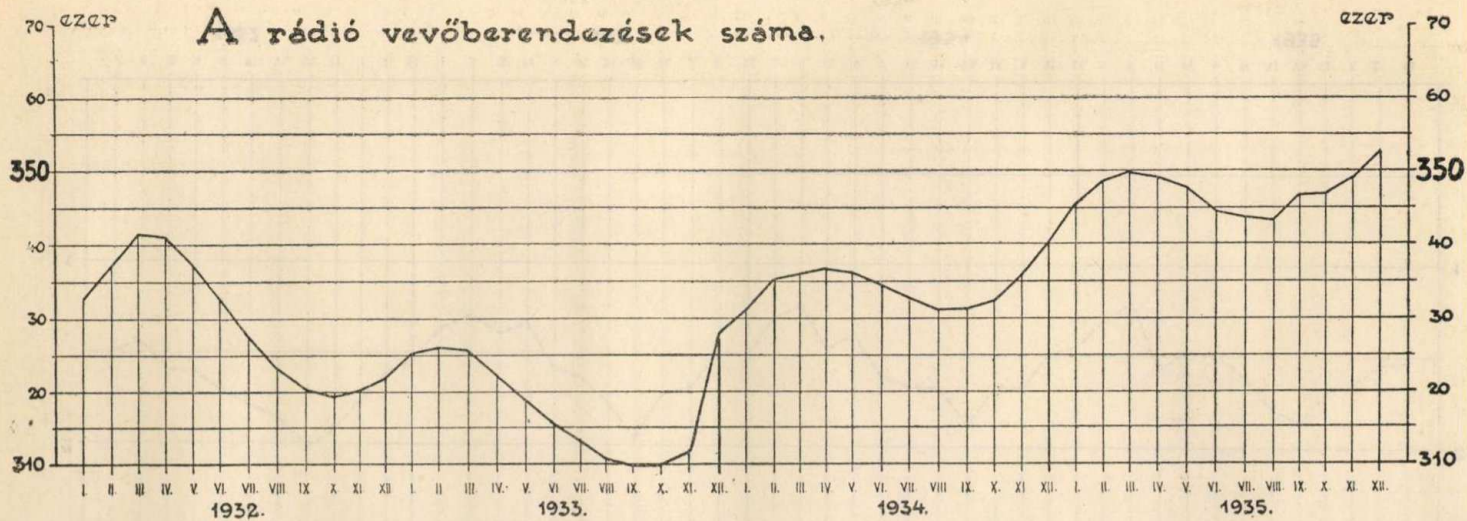
Forgalom és munkaegységek.

A befizetett postautalványok és a postatakarékpénztári- és csekkbefizetések

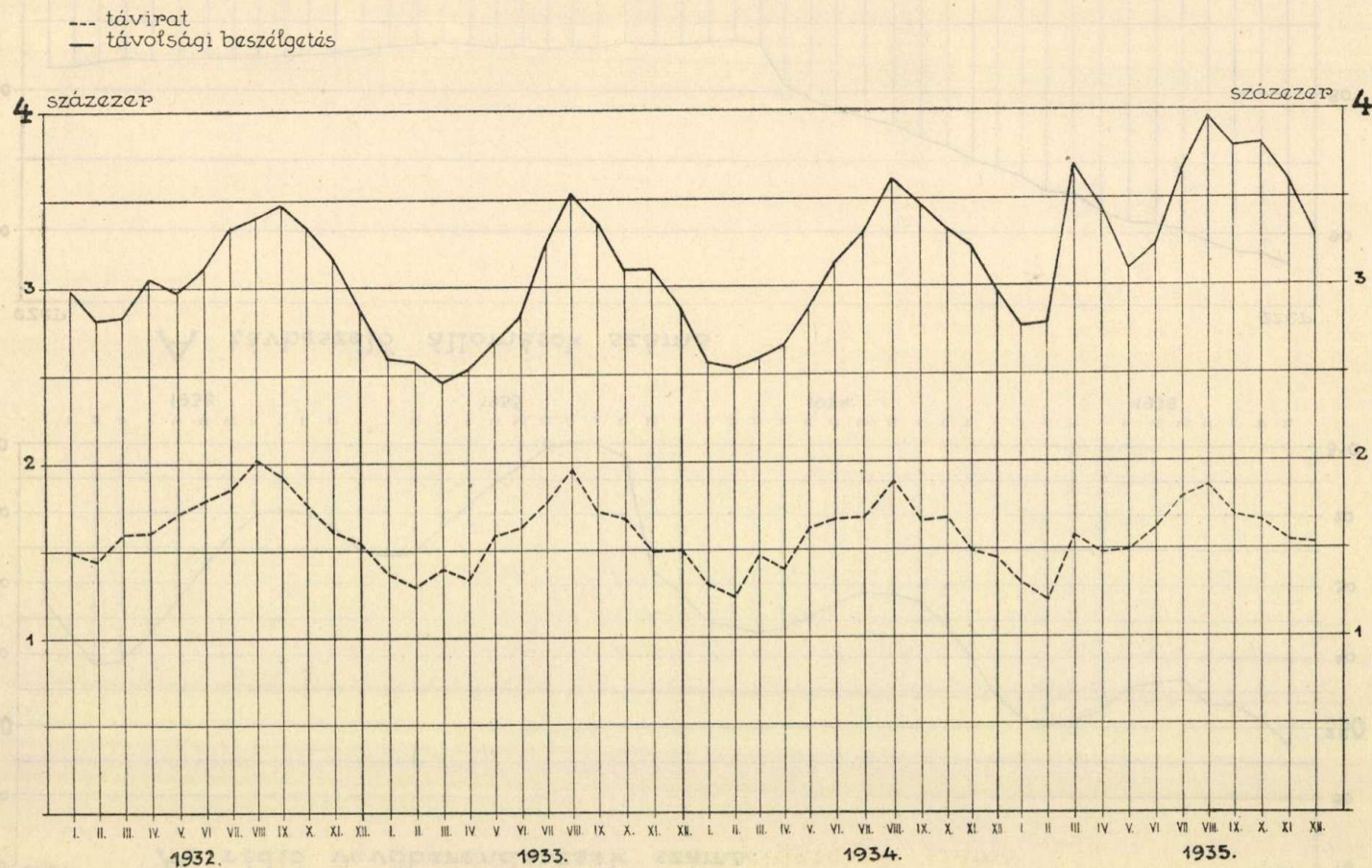
--- postautalvány
 — postatakarék és csekk

összege.



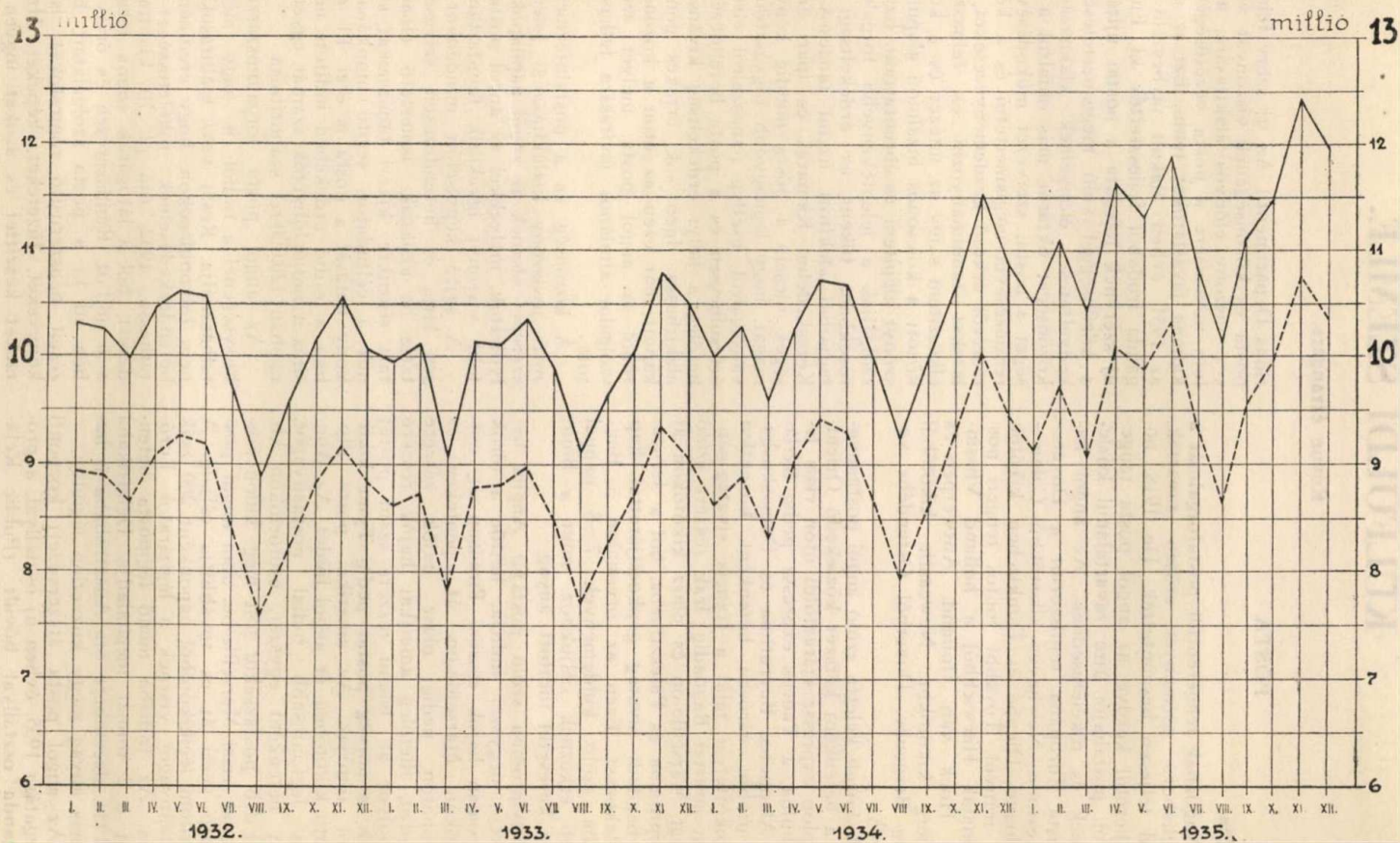


A feladott táviratok és a kezdeményezett távolsági beszélgetések darabszáma.



A számlált helyi beszélgetések száma.

— összesen
 - - csak Budapesten



KÜLFÖLDI SZEMLE.

Revue étrangère.

POSTA.

Anglia.

Angliának tengerentúli postaforgalmát a világháború eseményei erősen zavarták, majd teljesen beszüntették. De 1918. novemberétől kezdve az angol posta tengerentúli postahajói újra zavartalanul közlekednek és tökéletesednek. Az angol hajóposta Európába rendszerint a Dover—Folkestone—Newhaven kikötőkből Calais—Boulogne—Dieppe és Dünkirchen kikötők felé irányul. További fontos tengeri postavonalak Harwichból a holland Vlissingen, Hoek van Holland, Antwerpen és Esbjerg kikötőkbe, Newcastle kikötőből pedig Bergenbe, Doverből Ostendébe vezetnek.

A közeli keletre szóló angol postaanyagot a hetenként kétszer közlekedő Orient-Simplon expressz szárazföldi úton viszi Istambulba, a Taurus expressz pedig Szíriába, Aleppoba, Beyruthba és Damaskusba. Ez utóbbi városba hetenként közvetlen összeköttetést talál a francia sivatag-gépköcsi járáttal Bagdadig. Irak részére szóló postát Marseille-on és olasz kikötőkön át Egyiptomba és Palesztinába, hol a Jerusalembagdadi sivatag gépkocsijáráttal kapcsolakozást. Ezen az útvonalon a Bagdadba szóló küldemények 7—8 nappal előbb érkeznek céljukhoz, mint a Bombayn keresztül indított anyag.

Egyiptomba szóló postáját Anglia hetenként négyszer indítja; hétfőn a török és román hajók részére Piráuson át, csütörtökön Marseille-on át, pénteken és szombaton pedig olasz hajók részére Brindisi, illetőleg amerikai hajók részére Nápolyon át. Island részére szánt postát Leith, a norvég postát pedig Tyme kikötőből indítják. Az amerikai posta Plymouth kikötőben ér angol földet. Az Angliára legfontosabb indiai postaanyagot, mely hetenként egyszer, csütörtökön kb. 8000 drb. postaszákokat tölt meg, külön postavonalat viszi Marseille-be, ahol angol postahajó veszi át és továbbítja céljáiig. A croydoni légikikötőből naponként 200 zsák postaanyagot visznek a légijáratok Európába. Az Indiába menő légiposta hetenként a 2 tonnát meghaladja. Délafrikába és 1934. decembere óta Ausztráliába is hatalmas anyag megy közvetlen légiúton.

Az angol posta átszervezett központi igazgatása 1935. évben új osztállyal, a propaganda osztállyal bővült. (Public Rela-

tions Department.) Az új szerv feladata a posta és közönségének viszonyát vizsgálni s e viszony előnyös alakítására, a forgalom növelésére a posta vezetőségének alkalmas javaslatokat tenni. Ezt az osztályt az 1931. évben alakult távbeszélő propaganda irodából fejlesztették ki. Ennek az új szervnek feladata a postai újításoknak a közönséggel való megismertetése, megkedveltetése, előnyeinek kiaknázására a közönséget oktatni, más oldalról a közönséget a postai szervezet működésével, berendezésével megismertetni és a közönség részéről érkező kezdeményezéseket, javaslatokat tanulmányozni és felhasználásra elkészíteni s így az intézet és a közönség között a kölcsönös bizalom alapuló jóviszonyt kiépíteni és ébrentartani. Ezt a célt szolgálják a jelentékenyebb forgalmú városokban, főként az érdekeltségi körök tagjaiból alakított üzemi tanácsok is. A Kereskedelmi Kamarák és ipari érdekeltségek ülésein a posta mindig képviselteti magát, hogy legnagyobb fogyasztóinak kívánságairól, esetleg panaszairól elsőkézből értesülhessen és a posta berendezéseit lehetőleg a helyi érdekeltség kívánásaihoz alakíthassa. Igen sok értékes gondolatot kapott már ezen az úton a közönség köréből az angol posta, melyet azután a szolgálat általános javítására felhasználhatott.

A közönség és a postaintézmény közötti jóviszony kialakításánál jelentékeny szerepet visznek az angol napilapok és folyóiratok, melyekkel az angol posta a legjobb viszonyt igyekszik fenntartani.

A sajtó képviselőit mindenkor szívesen látja és berendezéseit szívesen mutatja be azoknak, ismertető előadásokat tart részükre, kikéri tanácsaikat stb. Ennek a céltudatos, segítő munkának jótékony hatását a posta is érzi. Pl. a sajtóban a rádió érdekében indított népszerűsítés a rádióelőfizetők számát egyetlen hónapban 120.000-rel szaporította.

Az angol posta forgalomszervező tevékenységénél a rádiót is nagy mértékben felhasználja. Részt vesz kiállításokon, ünnepi felvonulásokon, hogy eredményeit és berendezéseinek tökéletességét bemutathassa. 1932. óta pl. 70 kiállítás rendezett, hol a látogatók száma meghaladta a 6 milliót. Rendszeresen és óriás tömegben ad ki a posta szolgálatait, berendezéseit népszerűsítő röpiratokat, ismertető könyveket, füzeteket, képeket. Hangosfilmeket készített és azokat ingyen engedi

át iskoláknak, egyesületeknek; ezek a filmek nagy népszerűségnek örvendenek.

Az angol posta kerekén 228.000 alkalmazottat foglalkoztat. Ebből a női alkalmazottak száma 52.000; az ideiglenes alkalmazottak száma 77.000. A 176.000 férfi alkalmazott között 108.000 volt frontharcos, közte 30.000 hadirokkant. Még a női alkalmazottak között is van 700, aki harctéri szolgálatot teljesített. Érdekes berendezkedés az angol postán a Messenger Boys intézménye; tagjainak száma ugyan utóbbi időben csökkenőben van. A Messenger Boys-ok és Girls-ök (növédek) az angol posta mindenesei. Ezeket a kiskorú postaalkalmazottakat látjuk, mint táviratkihordókat, sport, társadalmi és egyéb gyűléseken, összejöveteleken, mint a helyszínen feladni szándékozott postaküldemények, táviratok összegyűjtőit; ezek hordják ki az expressz küldeményeket, szerepelnek mint idegenvezetők stb. Ezeket a fiatalok ideiglenes alkalmazottakat 16. életévük betöltése után az angol posta — ha szolgálatukat becsületesen látták el — rendszeresített állásokra nevezi ki, és tanfolyamokon szakképzésben részesíti, sőt foglalkozásuk miatt elmaradt iskolai ismeretükben is tökéletesíti őket. Londonban 1931. óta, majd később Liverpool-ban és Leeds-ben a felvevőszolgálatban foglalkoztatott személyzet továbbképzésére gyakorlati tanfolyamokat rendeznek, melyek hallgatói a felvevő szolgálat minden elképzelhető fogását a pénzváltástól, bélyegárusítástól a felvilágosítások adásáig, próba-munkahelyeken gyakorolhatják és kiképzik magukat a közönség legtükéletesebb kiszolgálására. E tanfolyamok sikere újabb és újabbak felállítására sarkalja az angol postaigazgatást.

Ezenkívül a postaalkalmazottak minden fokozatának tagjai részére ingyenes továbbképző esti tanfolyamokat rendez a postaigazgatás, hol általános, társadalmi és szakismereti tárgyakat adnak elő, az arra hivatott előadók s idegen nyelveket tanítanak. (Archív 1935:11.)

Ausztria.

A 10 Schillingnél kisebb értékű áruküldemények ellenértékének postai úton való behajtása érdekében újabban a német posta mintájára az osztrák posta is megengedte a közönséges levélpostai küldeményeknek utánvétellel való megterhelését. Ezeket a küldeményeket levélszekrény útján is fel lehet adni; bérmentésük kötelező és az utánvételezett összeg visszaküldésére a feladó levélpostai utánvételi lapot köteles csatolni. Az utánvétel utólagos leszállítását, avagy törlését ezeknél a küldeményeknél a posta nem fogadja el.

A posta csak a beszedett utánvételi összegért, de magáért a küldeményért nem felel. E küldemények feladójától a posta a hasonló nem utánvételes ilyen küldeményekért járó díjszabásszerű díjat és czenkívvül küldeményenként még 25 garas külön díjat szed. Az utánvételes közönséges levélpostai küldeményeket a többi levélpostai küldemények módjára kezelik és azok között szállítják. Érkezésnél azonban a kézbesítő könyvből egyenként tartják nyilván. A címzettől legfeljebb kétszer kísérlik meg az utánvétel beszedését, illetőleg a kézbesítést. Utánküldés ezeknél a küldeményeknél is meg van engedve. (P. Verordnungsblatt 1936:8.)

Dánia.

A dán posta élén 1848 óta vezérigazgató áll, aki kezdetben a pénzügyminiszternek volt alárendelve. 1873-ben a postát egyesítették a távíróval és az államvasutakkal s a belügyminiszternek rendelték alá. A hármass üzemi egységesített vezetése azonban nem vált be. Ezért 1889-ben a postaigazgatást ismét függetlenítették a vasúttól és a távírótól. A dán posta mai szervezetét 1916—1919. években kapta, amikor a posta-távíró igazgatás egységes vezetéssel a vezérigazgatóság alá, ezt pedig a közmunkák minisztere alá rendelték. Középfokú hatóságként Kopenhágában, Odens-ben, Aarhus-ban és Aalborg-ban kerületi igazgatóságok működnek.

*

A 18-ik században a dán posta közúti szállítási eszköze szintén postakocsi volt, amelyet azonban sajtáságosan tojásalakban képeztek ki s tetejét hosszú, éles szögekkel verték ki. Ennek üres belsejében szállították a postaanyagot. Ezt a különös alakot azért választották, mert a gömbölyű tetőről az esővíz jobban lefolyt; a szegek pedig arra voltak hivatva, hogy megakadályozzák utasoknak a postát szállító kocsikon való szállítását.

*

A dán posta személyzetét mindenképpen védeni igyekszik attól a kisértéstől, amit a levélpostai küldeményekbe elhelyezett készpénz az alkalmazottakra kétségtelenül jelent. Ezért minden alkalmat felhasznál arra, hogy a közönséget figyelmeztesse, hogy közönséges levelekbe készpénzt ne helyezzen el. Ezt a figyelmeztetést minden levélszekrényen és nagyobb városok reklámbélyegzőjén is olvasni lehet.

*

Dániában vannak vasúti menetek, melyeken a levélposta és postacsomagok feldolgozását megegyezészerűen vasúti alkalmazottak teljesítik. Karácsonykor Kopenhágában a posta a belföldi feladású csomagokat — a nagy forgalomra tekintettel — szállítólevél nélkül kézbesíti.

*

Különös nehézséget jelent a dán postának Grönland postaszolgálatának ellátása. Grönland nyugati partvidéke, amely rendszeresen be van telepítve déli szegletétől — északi végéig légvonalban 1500 km távolságot jelent. Ezen a partvidéken 17.000 lélek él, nagy számú 20—100 főt számláló telepeken. A hajón, csónakkal, kajakkal vagy szánnal érkező postaküldeményeket a telep lakói között a telepvezető osztja ki és ő gondoskodik a postanyag összegyűjtéséről is. Dániából évenként március hó folyamán indulnak el az első hajók Grönlandba, az utolsók onnan december kezdetén indulnak vissza Dániába. 3—4 hónapon keresztül tehát Grönlandnak semmiféle postai összeköttetése nincs a világgal. Grönland északi vidékén levő telepek évenként legfeljebb 10—15 alkalommal kapnak postát Dániából; a déli fekvésű telepek legfeljebb 25-ször. De vannak Grönland keleti partvidékén olyan telepek, mint pl. Angmagsalik és Scoresby-sund, amelyek évenként csak egyszer, augusztus hó folyamán kapnak postát az anyaországból.

Az egyes grönlandi telepek között váltott postaküldeményeket az alkalmi összeköttetések díjmentesen szállítják, egyébként a postára szánt küldeményeket a dán posta díjszabása szerint kell bérmentesíteni.

Grönland északi telepére Upernivik-re az első tavaszi posta évenként május hó folyamán érkezik, miután a kutyák által vont postaszán 1000 kilométernél hosszabb utat tett meg. Ezt a postát az utolsó északi hajó kikötőből, Holstenborg-ból, teleptől-telepig szállítják. Holstenborg-ban veszi át a hajó az első tavaszi postát Észak Grönland-ból, amelyet az egyes telepek egész télen át ott gyűjtöttek össze. Ha a nyár jégmentes vizet biztosít, akkor a beérkezett postát motoros csónakokkal gyorsabban juttatják el az elérhető egyes telepekre. Az őszi postát Holstenborgból Upernivikbe már csak a következő év januárjában vagy februárjában tudják elszállítani, ha a hó és jégviszonyok a kutyaszánok közlekedését megengedik. (D. P. Z. 1936:2.)

Jugoszlávia.

A jugoszláv posta mai szervezetét az 1934. évi április hó 18-án kelt királyi rendelet állapította meg. Eszerint a posta a közlekedésügyi minisztérium egyik szakosztálya, mely a „Posta-távíró-igazgatás” elnevezését viseli. A postai igazgatás kiadásait az államszámszéknek közvetlenül alárendelt ellenőrzőszerve vizsgálja felül. A központi biztosi szolgálatot két főtanácsos végzi. A postai igazgatás mellett tanácsadótestület működik, amelynek véleményét minden fontosabb kérdésben meg kell kérdezni. A kerületi igazgatóságok számát az új szervezet 7-ről 8-ra emelte. Belgrád, Zágráb, Laibach, Ujvidék, Sarajevo, Üsküb, Spalato és 1934. július 1. óta Cetinje székhellyel. A jugoszláv posta 247.500 négyzetkilométer területen 14,5 millió lakos postaszükségletét látja el 1809 postahivatalon keresztül, 14.000 postaalkalmazottal. A postahivatalok kincstári vagy postamesteriek. Ez utóbbiaknál szerződéses alkalmazottak dolgoznak. A kincstári postahivatalok forgalom szerint három osztályba vannak sorozva. A kincstári személyzet 69%-a férfi, 31%-a nő. Ez utóbbiak létszámát szigorú rendeletek korlátozzák. Ki van ugyan mondva, hogy a női alkalmazottak 10%-ának főiskolai végzettségének, 25%-ának középiskolai végzettségének kell lennie, a valóságban azonban túlnyomó részüknek csak népiszkolai végzettségük van. A személyzet szakképzéséről a kerületi igazgatóságoknál berendezett szaktanfolyamok útján gondoskodik a posta vezetősége. Ezenkívül a tehetségesebb fiatal tisztviselőket államköltségen Párisba küldik ki, az ottani magasabb szaktanfolyamok hallgatására. A jugoszláv postának ezidőszereint mindössze 96 kincstári postahivatala van, 56 épületet az államkincstártól, 51-et pedig a községtől bérel. Nemzetközi postai összeköttetéseit a Paris—Istanbul, a Paris—Bukaresti, a Paris—Athen, a Berlin—Prága—Budapest—Belgrád, a München—Salzburg—Jesenice—Laibach útvonalon át bonyolítja le. Különösen fontossá vált az utóbbi években a Belgrád—Athéni összeköttetés, mert több európai igazgatás az Egyiptom, Palesztina és távol keletre szóló amerikai postát is erre a vonalra tereli. A jugoszláv légipostai forgalom az előző évi forgalommal szemben alig mutat fejlődést, noha az „Aeropot” légitársaságot szerződés kötelezi, hogy minden útján 30 kg levélanyagot díjmentesen szállítson légi úton. A belgrádi levélkézbesítőket a pályaudvari kézbesítőhivaltaltól gépkocsi szállítja naponként kézbesítő körzetükbe. A kézbesítés gyorsítása érdekében az egyenruhás kézbe-

sítőknek joguk van minden állami és városi közlekedési eszközt díjfizetés nélkül igénybevenni. Az 1934. évi forgalmi adatok szerint a bel- és külföldi postaforgalom egyaránt lényegesen növekedett. Bel-földön 24.5, külföldi viszonylatban 8.5 millió darabbal több postaküldeményt kezelt a jugoszláv posta 1934-ben, mint 1933-ban. Az üzletétvet a jugoszláv posta 157.5 millió dinár föbblettel zárta; 28.5 millió dinárral többel, mint előző évben. (D. P. Z. 1936:2.)

Svájc.

Bretscher, a svájci postafőigazgatóság egyik osztályfőnöke érdekes előadás keretében ismertette a berni postaalkalmazottak továbbképző tanfolyamán azokat az eljárási módokat, amellyel a svájci posta az 1934. évi forgalmi adatok alapján önköltségi számításait elvégezte.

Ebből a célból minden postai teljesítményt egy bizonyos alap-pontszámmal értékelték. Kiindulásként kimondották, hogy az igazgatási költségekből 1—1 küldeményre eső részt 1. ponttal, mint átlagos értékelési pontszámmal veszik számításba, mert rendes körülmények között, a postai küldemények önköltségéből az általános igazgatásra esik a legkisebb rész. Ez az értékelési pont egyúttal az önköltségi számításnak alapegysége. Minden más postai teljesítményt ennek az alapegységnek többszörösében fejeznek ki és a számítások felállításánál az abécé 1—1 betűjével jelölik. Így pl. a felvételi (A betűvel jelölt) költségeket az önköltség számításnál 6 pont értékkel vették figyelembe; a küldeményeknél felmerülő szállítási (T betűvel jelezve) költségeket 9 ponttal értékelik az önköltségi számításoknál. A kézbesítés (jelzése D betű), értékelésénél 9 pontot, a súly (jelzése a G betű) okozta önköltséget 18 ponttal, a nyilvánított érték (W betűvel jelezve) e számításokban 6 ponttal, a díjbeszedési teendők (jelzése az I betű), értékelésére 15 pontot, a kifizetések (jelzése Z betű), értékelésére 12 pontot vettek figyelembe stb. Kisebb teljesítményeknél a normál, tehát szabványosnak vett teljesítmény pont értékének csak bizonyos hányadát állították be. Így pl. A/2 jelzés e számításoknál bizonyos küldemények önköltségéből a felvétellel eső normális 6 pont helyett csak annak felét, tehát 3 pontot jelentett.

Az összköltségeket a felvételi, a szállítási, a kézbesítési és az igazgatási négy főcsoportban gyűjtötték össze, oly módon, hogy a kiadásokból az egyes küldeményfajokra eső és pontokban kifejezett önköltség-hányadát a megfelelő főcsoport ja-

vára írták és azután ebből állapították meg az egy küldeményre eső pontszámot. Ezt az eredményt a küldemények darab-számával szorozva kapták meg az 1—1 üzletágra eső pontszámot. Valamennyi üzletág pontszámainak végösszege az az osztó, amellyel az 1934. üzletév kiadásainak végösszegét elosztva megkapták az egységnyi pontra eső önköltséget 1934. évre. Minthogy pedig a svájci posta 1934. évi kiadásainak végösszege 121,341,832 frank volt, ezt elosztva valamennyi üzletág pontszámainak végösszegével 24,582,325 000-el, eredményül azt állapították meg, hogy a kiadásokból egy pontra 0.493,614 centimes önköltség esik. Ha most már ezt az önköltségi egységet esetenként megszorozzuk 1—1 küldemény megállapított pontszámával, megkapjuk az illető küldemény postai önköltségét. Pl. a belföldi bérmentesített távolsági levél pontszámai A/2 (felvétel) + 2/3 T (szállítás) + 2/3 D (kézbesítés) + 3/4 P (általános igazgatás) = 3 + 6 + 3/4 = 15.75 pont. Ha e pontszámot megszorozzuk 1 pontra eső önköltséggel (0.493 ctm) kitűnik, hogy a svájci postának e küldeményre 7.8 ctm önköltség esik. (Egy 20 g-os belföldi távolsági levélért a svájci posta tudvalevően 20 ctm-s-t szed.) Minthogy pedig a svájci posta 1934. évben 142 millió levelet vett fel, ezek pontszáma 2,236.5 milliót, önköltsége tehát 11,039,680 frankot tesz ki.

A főpostaigazgatóság által ez irányban végzett pontos önköltségszámítások alapján ki lehetett például mutatni, hogy a svájci postai igazgatás 1934. év folyamán a levélpostai üzletágán 27,041,881 frankot nyert, a hírlapszolgálatra ellenben 6,286,000, az utalványszolgálatra 966,230, az utas-szállító szolgálatra pedig 3,969,000 frankot fizetett rá. (P. Z. Tel. Ztg. 1936:4.)

(k. j.)

TÁVIRÓ.

Nagybritannia.

Adatgyűjtés a táviróforgalom jellegzetes tulajdonságainak megállapítása céljából. A brit táviróigazgatás a táviróforgalomra vonatkozó adatgyűjtést végeztetett abból a célból, hogy megállapíthassa azokat az okokat, amelyek egy-egy távirat feladásánál irányadók voltak s hogy a táviratokat tartalmuk szerint csoportokba soroztathassa. Ezek az adatok igen tanulságos eredményeket adtak az egész táviróforgalom kialakulása szempontjából.

Az adatgyűjtés alapjául szolgáló 605,000 darab távirat azt mutatta, hogy a táviratok $\frac{2}{3}$ -ad részének tárgya tisztán üzleti jellegű; a megmaradó $\frac{1}{3}$ -adnak a tárgya főleg személyes vonatkozású (barátság, ro-

konság stb.). Az angol üzleti táviratoknak legtekintélyesebb része (8.9%) a tengeri halkereskedők által feladott távirat. A hal, állat-, gyümölcskereskedelmi távirat-anyag összesen 12%-al van képviselve. Ebből meg lehetett állapítani, hogy a könnyen romló áruk adása és vétele szempontjából, a távirat sokkal nagyobb szerephez jut, mint a többi áruknál. Ezután a fogadásokkal és más játékkal kapcsolatban váltott táviratok következnek (lóverseny és más versenyek), amelyek az anyag 6.5%-át adják. Ami a személyes vonatkozású táviratokat illeti, azok gyakran megbeszélések közlésére vagy ilyenek megváltoztatására szolgálnak. Megállapítást nyert az is, hogy a megfigyelt anyagnak csak kevesebb mint 2%-a volt kedvezőtlen híreket tartalmazó közlés, míg az üdvözlő tárgyú táviratok 4%-kal voltak képviselve. Az az általánosan vallott elv tehát, hogy a rossz hírt mindig távirattal közlik, a gyakorlatban nem állotta meg a helyét.

Mind az üzleti, mind a személyes vonatkozású táviratok közös tulajdonsága volt azonban azok rövidege. A távirat átlagos hosszát az adatgyűjtés alapján (Cím, szöveg, aláírás) 14.5 szóban állapították meg. A táviratok több mint fele csak legfeljebb 12 szó hosszú volt, 14% 19 szó-nál, 2% 30 szó-nál volt hosszabb. Igen érdekes megállapítás, hogy a táviratok több mint egyharmada nem éri el a 12 szót, ámbar Anglia belföldi táviróforgalmában a legkisebb díj 12 szóban van megállapítva. A feladók egyharmada tehát Angliában önként lemondott az általa megfizetett díjért járó ellenszolgáltatás egy részéről. Bár a táviratnak lehető rövid megszerkesztésére irányuló szándék általában megvan, egyes táviratfajoknál még is meg volt az ettől az elvtől való eltérésre irányuló hajlandóság. Így az üdvözlő táviratok általában jóval hosszabbak, mint a többi táviratok. Ezek átlagos hossza 15.9 szó, ezeknek több mint fele 12 szó-nál többől állott. Ezzel szemben a halkereskedők táviratainak átlagos hossza csak 13.8 szó, s e táviratok 43.9%-a 12 szó-nál rövidebb.

A táviratok szószáma közti különbség azonban nem nagy. Más azonban a helyzet akkor, ha a távirat hosszát, a távirat által megteendő út hosszával hasonlítjuk össze. Ennek az útnak a hossza átlagban 240 km. Ha már most igaz is az a tény, hogy a távirat általában nagyobb távolságokra szóló hírközlés, viszont a távbeszélő inkább a rövidebb távolságokon való érintkezés céljaira szolgál, ettől az általános szabálytól sok kivétel volt. Így a Skóciában feladott táviratok $\frac{1}{3}$ -a legalább 480 km távolságra megy, míg a többi for-

galomban az ilyen távolságra menő táviratok csak az egész anyag 10%-át adják. Egyébként a Londonból származó táviratok majdnem fele (42%) 80 km-nél rövidebb távolságra megy, az egész anyagnak ilyen távolságra menő százalékszámát azonban csak 23%.. Más szavakkal, ha az egyes kerületekből eredő táviratok rendeltetési helyeinek távolságát tekintjük, akkor az annál hosszabb, minél messzebbre esik a feladási hely az ú. n. nagy kereskedelmi központoktól. Ezek mellett a földrajzi adottságok mellett még a táviratok különböző fajai szerint is vannak eltérések. Így a személyes tárgyú táviratok általában rövidebb távolságokra mennek, mint az üzleti táviratok. A 80 km-nél nem nagyobb távolságra menő táviratok közt 70% személyes tárgyú volt, míg a 200—300 km távolságra menőknél a személyes tárgyúak már csak 30%-al szerepeltek. Ezzel szemben a 80 km-nél nem nagyobb távolságra menő táviratok közt a tőzsdei, a bank és hajózási táviratok 7%-al, az árajánlatot tartalmazók pedig csak 3.3%-kal szerepelnek; míg a személyes megbeszéléseket tartalmazó táviratoknak 44.5%-a s az üdvözlő táviratoknak 44%-a, ebbe a távolsági körzetbe esik.

Általában azt mondják, hogy a rossz hír gyorsan terjed. Táviróval azonban úgylátszik, a rossz hírek nem messzire jutnak el, mert az adatgyűjtés szerint valamennyi táviratfaj közt ezek mennek a legrövidebb távolságokra.

A távbeszélgetések díja a távolsági forgalomban távolság szerint van megállapítva. A belföldi táviró forgalomban ezzel szemben a távolságnak nincs hatása a díjra. Ebből általában arra lehetne következtetni, hogy a táviratok átlagos szószáma a rendeltetési hely távolságával egyenes arányban növekedik. Az adatgyűjtés azonban ezt nem igazolta. Kétségtelen, hogy a 16 és annál több szó-ból álló távirat nagyobb része ment hosszú távolságra, mint rövidebbre, ennek az oka azonban főleg abban van, hogy az üzleti táviratok általában hosszabbak, mint a személyes vonatkozásúak s így ezek a nagyobb távolságokon gyakoribbak is. A távbeszélő versenyének tehát a táviratok hosszára alig volt befolyása. Abból a célból, hogy ennek a versenynek a hatását meg lehessen állapítani, az anyagot részleteiben is meg kellett vizsgálni, s meg kellett állapítani a távbeszélő előfizetők által feladott táviratok számát s ezeket a távbeszélő zónák távolságai szerint, lépcsőzetesen is csoportosítani kellett. Ennek alapján megállapították, hogy Nagybritanniában a feladott táviratok $\frac{3}{4}$ -ed részét oly egyének adják fel, akiknek vagy maguknak

van távbeszélő állomásuk, vagy ilyent könnyen el tudnak érni. A 80 km-nél nem nagyobb távolságra menő táviratoknak mindazonáltal csak felét adják fel távbeszélő útján, ez a százalékszám azonban a 480 km távolságnál már 83.4-re emelkedik. A személyes vonatkozású táviratoknak csak felét adják fel távbeszélőn, míg az üzleti táviratoknak 80—90%-át. A távbeszélő versenye tehát a rövid távolságú és személyes vonatkozású táviratforgalomra gyakorol első sorban bénító hatást. A táviró ily módon első sorban a nagytávolságú és üzleti közlemények terén uralodik, a személyes vonatkozású közlések ellenben főleg csak akkor kerülnek a táviróra, ha a két érdekelt fél közül csak az egyiknek van távbeszélője, vagy pedig a közlés olyan természetű, hogy annak távbeszélőn való bementése nem kívánatos. E tekintetben feltűnő volt, hogy addig, amíg a személyes tárgyú közléseknek csak felét adják fel távbeszélőn, addig az üdvözlő táviratoknak közel $\frac{2}{3}$ -a távbeszélő útján kerül feladásra. A jókívánságok továbbításánál tehát a távirónak, a távbeszélővel szemben úgylátszik előnyösebb a helyzete.

A brit adatgyűjtés minden esetre bebizonyította, hogy az angol belföldi forgalomban, a távbeszélő nagy fejlettsége mellett is, a táviró a maga irásos közlésével még mindig nagy értéket jelent s ezt a helyzetét előreláthatólag még a jövőben is meg fogja tudni tartani. (D. V. 1936:2.)

TÁVBESZÉLŐ.

Brazília.

Braziliában ezidőszert a távbeszélő előfizetői állomások száma kb. 2 millió. Tizenkét évvel ezelőtt azok száma még csak 39.200 volt. A táviróvezetékek hossza 1934-ben 109.545 mértföld volt, míg 1933-ban csak 108.596 mértföld táviróvezeték hálózta be Braziliát. (J. T. 1936:1.)

Olaszország.

Olaszország távbeszélő forgalmának fejlődése. Az elmúlt hónapokban az Olaszország helyközi távbeszélő áramkörein lebonyolított távbeszélő forgalom jelentősen megnövekedett. Így 1935. júliusában 600.148 beszélgetést váltottak, míg 1934. júliusában csak 499.519 beszélgetést. A szaporulat tehát 100.629 beszélgetés volt, amelyből 98.000 beszélgetés közönséges, 2.944 sürgős és 38 igen sürgős volt. 1935. augusztus havában a szaporulat 100.000 beszélgetést tett ki. A sürgős beszélgetések megszorodása különösen feltűnő volt. Ezek száma az elmúlt augusztusban 8.167-re rúgott, az 1934. augusztusi 3.867

sürgős beszélgetéssel szemben, míg 1935. júliusában a váltott sürgős beszélgetések száma 6.914 drb. volt az előző év azonos hónapjának 3.970 beszélgetésével szemben. A távbeszélő útján közvetített üzenetek száma is emelkedett, amelyek ily módon a távirónak érzékeny versenyt támasztottak, mert üzenetközvetítés útján az olasz belföldi forgalomban 2 líráért 20 szavas közleményt lehetett továbbítani, míg táviróval ugyanezért az összegért csak 10 szót. Így 1935. július és augusztus havában 73.000, illetőleg 67.000 távbeszélő üzenetet közvetítettek, míg az előző év azonos hónapjaiban 60.000, illetőleg 59.000 üzenetet. A forgalom emelkedése a bevételekben is kifejezésre jutott, mert az említett két hónapban az olasz távbeszélő bevételi többlete több mint 2 millió lírára rúgott. (B. I. D. S. 1935:12.)

RADIÓ.

Délamerika.

Délamerikai meteorológiai és rádióértekezlet. Brazília fővárosában Rio de Janeiroban 1935. évi október hó 26. és november 4. közt értekezletet tartottak, amelyen a meteorológiai hírszolgálat központosítását s a meteorológiai híreknek oly módon való közlésében állapotok meg, hogy az a kereskedelmi légiforgalom céljainak megfelelőhessen. Az értekezleten Argentina, Bolívia, Brazília, Csille, Columbia, Ekvádor, Franciaország, Paraguay, Peru, Uruguay és Venezuela képviseltették magukat. Az értekezlet azonkívül a meteorológiai hírszolgálat lebonyolítása szempontjából szükséges rádióösszeköttetések és azok szolgálatának megszervezésével is foglalkozott. Ebből a célból előzetes egyezménytervezetet dolgozott ki a délamerikai államok közti szinoptikus közlemények továbbítására szükséges rádióösszeköttetésekről és azok szolgálatáról, valamint a légiforgalmi állomások és légi jármű állomások közti rádiószolgálat mikénti ellátásáról. Ebben az előzetes egyezménytervezetben megállapították az alkalmazandó hullámhosszakot, a munkaidő rendjét, valamint a szolgálat lebonyolításának többi részletkérdését. A szolgálat végleges rendjét a pánamerikai terv alapján Limában, Peru fővárosában fogják megállapítani. Az értekezlet végül az érdekelt államoknak azt ajánlotta, hogy a légi járatok biztonsága és rendszeressége érdekében központosítsák a rádióelektronikus szolgálatokat, mert ezeket a légiforgalmi társaságok ezidőszert minden országban és minden légivonal számára egyéges munkarend és rendszer nélkül látják el. A legközelebbi délamerikai légiforgalmi értekezlet 1937-ben fog összeülni. Ennek

legelső feladata lesz, más kérdések megoldásán kívül, a légiszolgálat céljaira szükséges frekvenciasávok kijelölése.

A riodejaneirói értekezlet a meteorológiai, a légiforgalmi és a rádiószolgálatok ellátásra vonatkozólag 46 ajánlást intézett az érdekelt országokhoz. (J. T. 1936:1.)

Egyesült Államok.

Új 200 kilowattos rövidhullámú rádiótáviró adóállomás. A Radio Corporation of America új rádiótáviró adáskísérletet kezd egy Rocky Point-ben (Long Island) létesítendő rövidhullámrendszerű 200 kilowattos energiájú adóval. Az adások mind nagytávolságúak lesznek. Ezzel az óriási energiával, amely 5—10-szer nagyobb lesz, mint amilyeneket eddig a nemzetközi rádiótáviró összeköttetéseken általában alkalmaztak, az ú. n. Ionoszférát akarják leküzdeni, amely eddig a jelek terjedését mint természetes akadály hátráltatta.

Az új adó először a 28 méter körüli hullámon fog dolgozni. Azt több rendelkezési helyre szóló táviratok és facsimilek továbbítására fogják legelőször igénybevenni, később azonban valószínűleg alkalmassá fog válni az idegen országok számára szóló zenei műsorok leadására is. (J. T. 1936:1.)

Az Egyesült Államok rádióműsorszóró szolgálata publicitásának ellenőrzése. Az Egyesült Államok szövetségi közlekedési bizottsága ellenőröket küldött ki a rádióműsorszóró 600 adóállomásához, abból a célból, hogy a leadások tartalmát politikai és erkölcsi szempontból ellenőrizzék. Ezt az ellenőrzést nem lehet egyszerűen formai tevékenységnek tekinteni, mert az ellenőröknek teendőjük közben 10 pontba foglalt kihágási lehetőségre kell figyelemmel lenniük: 1. A kormány tagjai és a miniszterek elleni támadásokra. 2. Oly vallásos műsorszámokra, amelyeket kifogásolni lehet. 3. A maguk ellen kritikát kihívó orvosi közlésekre. 4. Csalárd termékeket hirdető műsorszámokra. 5. Túlságosan hosszú vagy túl nagyszámú kereskedelmi hirdetést tartalmazó műsorszámokra. 6. Bizonyos áruk bojkottjára felhívó leadásokra. 7. Orvosok, ügyvédek, fogorvosok stb. hirdetéseire. 8. Fakírok, csillagjósok, jóvendőmondók leadásaira. 9. A lottójáték és hazárd játékokra vonatkozó közleményekre. 10. Mindarra, ami a közérdeket sértheti. Azokat az állomásokat, amelyek e tíz pontban foglalt tilalomhoz nem akarnak alkalmazkodni, engedélyokiratuk visszavonásával lehet büntetni. A fentemlí-

tett szabályoknak főleg az a célja, hogy komoly ellenőrzés alatt tartsák a kereskedelmi hirdetést. Itt mindenekelőtt az orvosi hirdetésekre vannak figyelemmel, amelyek igen megszorodtak. Azonkívül a felsőbbség komolyan akarja ellenőrizni a csalárd közleményeket is, amelyek különösen a gyógyszerész szakmában nagyon elterjedtek. (J. T. 1936:1.)

Japán.

A nagytávolságú rádióműsorszóró. Az egyik tokiói rádióműsorszóró adóállomás állandóan szórja a műsört Délamerika számára s március havától kezdve India és Szibéria számára is lesznek leadások. A Kanadának, az Egyesült Államoknak és a Hawai szigeteknek szánt leadások már négy hónap óta folynak. A japán külügyminisztérium a nagytávolságra leadandó hivatalos hírek számára rádióműsorszóró osztály létesítését tervezi. (B. I. D. S. 1936:1.)

Lengyelország.

A rádióműsorszóró előfizetői számának emelésére irányuló intézkedések. A lengyel rádióműsorszóró társaság az Elektromos Üzemek Egyesületétől ígéretet kapott arra, hogy rendszeres propagandát fognak kifejteni üzletfeleiknél a rádióműsorszóróra való előfizetés érdekében. Huszonhat lengyel elektromos vállalat a vevőkészülékeket üzletfeleiknek a havi villanyszámlába való beírással részletfizetésre adja el. Ezek a vállalatok az antennáknak a szerelését is elvállalják, sőt önkéntesen vállalták az előfizető és a posta közti közvetítést is a készülékek bejelentése és az előfizetési díjak befizetése szempontjából. A társaságok ily módon a rádióelőfizetési díj beszedését a villanyszámla bemutatásával egyidejűleg végzik. (B. I. D. S. 1936:1.)

Tanger.

A nemzetközi rádió (jogi) bizottság 7-ik nemzetközi kongresszusát a f. é. április hó 13—18-ika közt Tangerben tartja. A kongresszus munkarendjén a következő kérdések szerepelnek:

1. Fogalom meghatározások.
2. A rádióközlekedés és a rádióműsorszóró szabályozása háború esetén.
3. A távolbalátás által felvetett új jogi kérdések.
4. A távközlés és a légiforgalom közös kérdéseinek tanulmányozása.
5. A hamis hírek vagy hamis és csalárd jelzések leadásának megakadályozására szolgáló eszközök tanulmányozása. (J. T. 1936:1.)

Dr. H. F.

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

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