

amely esetekben kétségtelenül figyelembe veendő a termés behordásának időpontja és a pénzügyi naptár adóbeszolgáltató terminusa.

Amidőn a m. kir. postatakarékpénztár az országos gazdasági (takarékosági) propaganda előkészítését, megszervezését és irányítását a m. kir. pénzügyminiszter ur rendelkezésére vállalta, természetesen sulyt helyezett a közvetítő postahivatalok hathatós támogatására. A postatakarékpénztár üzletágainak propagálása a szabályoknak megfelelően amugy is a közvetítő postahivatalok feladatai közé tartozik s jelen esetben a takarékosági propaganda elsősorban az intézet takaréktüzetágát érinti. A közvetítőszolgálat pontos és lelkiismeretes ellátása terén is a postaalkalmazottakat csak elismerés illetheti, de ettől függetlenül a közvetítő postahivatalok tevékenységére és buzgó közreműködésére való appellálás ezen tulmenőleg más szempontból történik. A jól teljesített munka, a kötelességérzet legerősebb megnyilvánulása még egy magasabb etikai nyomás alatt kell, hogy álljon, ez pedig az a tudat, hogy rábeszélésük, propagandájuk sikere végeredményben csonka hazánk gazdasági talpraállására és megerősödésére vezet, így tehát a hazafias érzésnek, a szebb jövőben való hitnek kényszerítő szava, parancsa az, amelyik a száraz kötelességteljesítésen tulmenő lelkes munkát, apostoli működést kíván meg a hazájukat szerető postásoktól.

Most, amidőn a kormánynak az országos gazdasági propagandával és a takarékosági nap megtartásával kapcsolatos intézkedése nyilvánosságra került, a közvetítő hivatalokon a sor, hogy a ténykedésükhöz fűzött reményeket — mint oly sokszor a multban, ugy a jelenben is — valóra váltsák.

Néhány szó a postai kézbesítő-szolgálatról

Irta: Dr. Szigeti Jenő postatanácsos.

A háborut követő oláh megszállás idején a magyar postát megfosztották a forgalom lebonyolítására szolgáló technikai eszközök egy részétől. Az államháztartás egyensúlyának helyreállítása céljából pedig csökkenteni kellett a személyzeti létszámot. Mindezeknek természetes következményeképpen a kézbesítő szolgálat berendezését is az adott viszonyok szerint kellett átalakítani.

Az átalakítás abból állott, hogy a küldeményfajok szerint elkülönített kézbesítést egyesíteni, a kézbesítőjárásokat összevonni, a kézbesítő indítások számát csökkenteni kellett. A kézbesítő szolgálat ellátása tehát a mult-hoz képest nagy mértékben hanyatlott. A hanyatlás talán ennél a szolgálati ágánál következett be a legnagyobb mértékben, mert a kézbesítés terén a munkateljesítmény egyik igen fontos eleme a kézbesítési terület kiterjedése; a terepviszonyok, az emeletek száma stb. nem változott; a kézbesítéshez szükséges technikai eszközöknek s főként a személyzet létszámának megállapításánál tehát a kézbesítendő küldemények mennyisége (a munkaegységek) nem eshet döntő sullyal a latba.

Az államháztartás egyensúlyának helyreállítása, a beruházások lehetőségé, a postai forgalomnak emelkedése folytán, a mult költségvetési év-

ben végre megindulhatott a kézbesítő szolgálat fejlesztésének munkája is, ami a folyó költségvetési évben úgy a fővárosban, mint a vidéken is, talán még fokozottabb mértékben folytatható.

Ilyen körülmények között — úgy vélem — nem lesz érdektelen, ha néhány szóban összefoglalom a kézbesítő szolgálat berendezésénél köveendő elveket s gyakorlati eljárásokat.

A kézbesítés gyors és pontos csak akkor lehet, ha a levélposta kézbesítése el van választva a csomagpostától. Ez természetes is. A levélposta beszállítása a hivatalba könnyebb, feldolgozása gyorsabban megy és a kézbesítési módja is úgy van szabályozva, hogy a lehetőséghez képest semmi se akadályozza a kézbesítőt előrehaladásában. Mihelyt azonban a levél-kézbesítést egybe kapcsoljuk más küldeményfaj kézbesítésével, a gyors kézbesítés lehetősége kiaknáztatlanul marad. De csökken a levélkézbesítés pontossága is, mert ha a levélkézbesítők a postautalványok és csekkek összegének háznál való kifizetését, esetleg a szállítólevelek kézbesítését is végzik, ez utóbbi küldemények mennyiségének hullámozása (a hó elején és végén tapasztalható erősebb utalványforgalom, rokkant- és illetményutalványok stb.) folyton változó eltolódást idéz elő a levelezés kézbesítésének időpontjában, ami a kézbesítő útjának vége felé esetleg már 1—2 órára is emelkedhetik.

Az élénk forgalmu városokban főként az első kézbesítő indításnál a levélposta gyors és pontos kézbesítése igen fontos. A székesfővárosban e tekintetben az a helyzet, hogy nagy irodai személyzettel rendelkező vállalatok munkája igazában csak az első posta kézbesítése után indulhat meg s 15—20 percnyi késedelem esetén már távbeszélő útján érdeklődnek a késedelem oka felől. A fővárosban tehát a közel jövőben a kereskedelem és ipar szükségletének kielégítése, továbbá az emeleteket járó kézbesítők tehermentesítése érdekében a reggeli órákban, az irodai munka kezdetekor 30—40 percen belül kézbesíteni fogják a nyílt üzletekkel bíró vállalatok stb. részére tömegesen érkező leveleket. Ennél az ugynevezett előleg kézbesítésnél csak a közönséges levelezést vizsik majd ki, hogy még az ajánlott levelek átvételének elismertetése se gátolja a kézbesítő előrehaladását. Az első posta gyors kézbesítésére szolgálnak az ugynevezett leadási menetek is. Ahol ugyanis a reggel érkező levélposta feldolgozása a hivatalban a küldemények nagy mennyisége miatt hosszú időt vesz igénybe, vagy ahol a posta érkezése a késő reggeli órákra esik, ott az első indítás gyorsítása érdekében a közönséges levelezést már a mozgó (kalauz) postakocsikban kézbesítőjáratok szerint dolgozzák fel, az így feldolgozott levelezést tartalmazó zárlatot soronkívül szállítják a kézbesítő hivatalba. Ezt a berendezést a székesfővárosban több reggel érkező mozgópostánál rövid időn belül rendszeresíteni fogjuk. Szükség esetén a leadási menet az élénk kereskedelmi forgalommal bíró vidéki kincstári hivataloknál is berendezhető.

A kézbesítés gyorsaságát és pontosságát szolgálja a kincstári hivataloknál a külön hirlapkézbesítők alkalmazása is.

A másik cél, melyet a kézbesítő szolgálat berendezésénél nem szabad szem elől tévesztetni, a jelenlegi viszonyok között fokozott mértékben szükséges takarékság, a rendelkezésre álló technikai eszközök és munkaerők célszerűbb, gazdaságosabb kihasználása.

A kézbesítő szolgálatban a csomagok házhoz kézbesítése jár a legnagyobb költséggel. E szolgálat berendezésénél tehát minden eszközzel a kéz-

besítő járatok számának csökkentésére kell törekedni. Ennek több módja is kínálkozik. Nevezetesen, ha a kereskedelmi és ipari élet a város stb. valamely pontján, vagy a főbb utvonalain összpontosul, az itt letelepült vállalatok, üzletek stb. részére többnyire tömegesen érkező sommás-csomagokat a rendes csomagkézbesítő járatok kocsijával előre lehet kivitetni. Erre a célra a kézbesítő járatokon kívül a hivatalnál berendezett egyéb járatok, elsősorban a pályaudvari járatok is igénybe vehetők. A szállítási átalányokat ugyanis a legtöbb esetben az egész napi elfoglaltság figyelembe vételével állapították meg, ami azután a fogat egész napon át való igénybe vételére módot nyújt. Ennek lehetőségét különben a szállítási szerződésben is biztosítani kell. A másik módja a költségek apasztásának abban áll, hogy az utalványok és csekkek összegének háznál való kifizetését a helyi viszonyokhoz képest kisebb-nagyobb mértékben el kell választani a csomagkézbesítéstől s gyalogos kézbesítőkkel kell végeztetni. Ebben az esetben ugyanis a járat eredeti rendeltetéséhez képest kizárólag a csomag házhozközbesítésre szolgál és erre a célra teljes mértékben igénybe vehető, mert a csomagkézbesítőt a pénzüsszegek kifizetése nem hátráltatja munkájában. Azt, hogy a csomagpostai küldemények kézbesítésének ilyen szétválasztása hol és milyen mértékben történjék, a forgalom nagyságától, a biztonsági viszonyoktól és attól is függ, hogy a csomag és utalvány (csekk) forgalom miként oszlik el a város területén? Ugyancsak a járművek jobb kihasználását eredményezi a levélgyűjtőjáratnak — a lehetőséghez képest — az express csomagok kézbesítésénél való felhasználása is.

Célszerű volna továbbá a csomagkézbesítésnél használt jármű szabványának felülvizsgálása, mert élénkebb csomagforgalom mellett a jelenleg használt kézbesítőkocsi a célnak kevésbé felel meg. Könnyebb szerkezetű s főként nagyobb befogadó képességű kocsira is szükség volna, melyet az élénkebb csomagforgalmi, rendszerint karbantartott főutvonalakon használnának. Ha a kézbesítőkocsi típusa jobban igazodnék a forgalom nagyságához, gazdaságosabban lehetne kihasználni, mert ezidő szerint a járatnak számos vidéki hivatalnál a kocsi korlátolt befogadó képessége miatt többször kell fordulnia s hazatérőben holt utat befutnia.

A kézbesítési költségek apasztása végett az olyan városokban, ahol az utviszonyok kedvezőek s az express csomagok forgalma külön kézbesítőjárat berendezését teljes mértékben még nem indokolja, az express csomagok kézbesítéséhez 80—100 kg. teher szállítására alkalmas tartállyal felszerelt, könnyű szerkezetű, lábbal hajtható, három kerekű hajtányok is előnyösen használhatók. Ezek a járművek a belterületen való levélgyűjtésre, a levélzárlatoknak a hivatal és a pályaudvar között való szállítására is alkalmasak.

A szabványszerű kézbesítő kocsik a főváros kereskedelmi szempontból jelentősebb területrészein a csomagok házhöz kézbesítésére teljességgel alkalmatlanok. Hiszen nem egy esetben előfordul, hogy két-három cégnek szóló csomagokat sem lehet a kézbesítő kocsival a körzetbe szállítani s külön tárkocsikat, batárokat kell pótkocsik gyanánt igénybe venni. A főváros élénk csomagforgalmu belső területén a közeljövőben 8 m³-es elektromobillal fog történni a csomagok házhozközbesítése. A járművek gazdaságos kihasználása végett ezen a területen az utalványok és csekkek összegének háznál való kifizetését külön gyalogos kézbesítők fogják végezni, hogy a csomagkézbesítés gyors ütemét semmi se akadályozza. Az elektro-

mobilitat azután a kézbesítés befejeztével a csomaggyűjtéshez, esetleg más helyi járatokhoz használják majd fel, mert a nagy tőkét képviselő jármű kellő kihasználása, a lófogatu üzemmel szemben való gazdaságos alkalmazása csak ilyen módon biztosítható. Ezenkívül a fővárosban is szükséges volna különböző befogadó képességű kézbesítő kocsik rendszerezése.

A kézbesítő szolgálat berendezésének nem kevésbé jelentős mozzanata, a kézbesítő járások helyes beosztása s az egyes járásokban a sorrend pontos meghatározása. A járások megállapításánál figyelemmel kell lenni a beosztott munkaerők kellő foglalkoztatására, a város (község) területén a lakosok települési módjára, az ipar és kereskedelemnek elhelyezkedésére, a forgalom nagyságára stb. Ha vidéken az ipar és kereskedelem a város (község) aránylag csekély kiterjedésű belső területre összpontosul, legcélszerűbb ezt a területrészt a kézbesítő járások között arányosan megosztani oly módon, hogy a kézbesítők itt kezdjék munkájukat és sugár alakban haladjanak a város széle felé. A kézbesítés sorrendje szigorúan megállapítandó és ettől a kézbesítőnek eltérnie nem szabad. A sorrend megállapításánál egyes feleket kihagyni, másokat előnyben részesíteni nem lehet. Igen fontos az is, hogy a kézbesítő járásokat s egy járáson belül a kézbesítés sorrendjét kényszerítő szükség nélkül ne bolygassuk. Különösen áll ez az élénk forgalmu városokra, ahol az ipari és kereskedelmi élet a maga belső berendezésében évek során át hozzásimult a kézbesítés rendjéhez s annak megbolygatása tömeges felszólalásra szolgáltathat alkalmat. Az állandóság különben nemcsak a felek érdekében szükséges, de — főként a fővárosban — a szolgálati érdek is megkívánja. A székesfővárosba szülő postai küldemények irányítása ugyanis igen bonyolult, hosszú tanulmányt, gyakorlatot igényel, amellyel az egyes kézbesítő hivatalokban speciális képzettségű külön munkaerők foglalkoznak. Az irányítás gyakori változása könnyen téves irányításra, késésekre stb. vezethet.

A kézbesítő indítások száma általában a posta érkezésektől függ. Ott, ahol külön hírlapkézbesítés nincs berendezve, az egyik indítás ahhoz a postához igazodik, amellyel a Budapesten reggel megjelenő napilapok érkeznek.

Mivel a székesfőváros az ország iparának és kereskedelmének centruma s az innen induló mozgó (kalauz) posták és gyorsvonatok útján szállított, illetve közvetített zárlatokban érkezik a kézbesítendő küldemények zöme, a kézbesítő indítások a legtöbb esetben ezekhez a postákhoz igazodnak. Legalább napi kétszeri kézbesítés minden forgalmasabb nem kincstári hivatalnál rendszeresítendő. Általánosságban a kézbesítő indítások berendezése a postaérkezések számától, idejétől, az érkezett küldemények mennyiségétől, az iparnak és kereskedelemnek a városban (községben) való elhelyezkedésétől, a kézbesítő személyzet létszámától, megterhelésétől, a postahivatal általános személyzeti viszonyaitól függ. Különösen a késő délutáni (16—18) órákban érkező levélposta kézbesítésére kell gondot fordítani s ha a rendes kézbesítő személyzetet igénybevenni már nem lehet, a hivatal belső személyzetével (belsőszolgálatos, táviratkézbesítő, gyűjtő, stb.) a levélpostai küldeményeket legalább a belső területen kézbesíteni kell.

A kézbesítő szolgálat helyes berendezése mellett nem lehet eléggé hangsúlyozni a kellő ellenőrzés fontosságát. Az ellenőrzés gyakorlása a kéz-

besítő szolgálatában a legnehezebb. A kézbesítő, mihelyt a hivatalból eltávozott, a közvetlen felügyelet alól kikerült s a járásban magára hagyatva végzi munkáját. Működését tehát a hivatalnak fokozott figyelemmel kell kísérni.

A kézbesítő személyzet szolgálata közben állandóan érintkezik a közönséggel, amely gyakran fordul hozzá felvilágosításért. A kézbesítők kiválogatásánál tehát ezt a körülményt nem szabad szem elől téveszteni s erre a szolgálatra jó megjelenésű, értelmes altiszteket kell beosztani s kiképzésükre fokozott figyelmet kell fordítani.

A f e k b é r

Dr. Kovács József.

A P. Ü. Sz. 83. §-a tudvalevően úgy rendelkezik, hogy minden csomagért vagy értékdobozért, mely bizonyos időn tul a címzett, avagy a feladó hibájából fekszik a hivatalban, fekbért kell fizetni.

E küldemények fekbérmentes idejének helyes megállapításánál és így a fekbér helyes felszámításánál hivatalaink nem mindig járnak el egyöntetűen.

Pedig a P. Ü. Sz. idevonatkozóan elég világosan előírja, hogy a fekbérbe nem számítható be és így fekbérmentes az a nap, melyen a küldemény a hivatalba érkezett és a beérkezést követő két köznap. A kézbesítés, továbbá az után- vagy visszaküldés napjának fekbérmentessége kimondva azonban sehol sincs. Ezért a beérkezést követő két köznap eltelével, a csomag kiváltásának, vissza- vagy utánküldésének napja után is fel kell számítani a naponként esedékes fekbért.

A fekbér kivetésénél itt-ott tapasztalható ingadozó gyakorlatra talán a P. Ü. Sz. 83. §. 2. a) pontjához fűzött következő szövegű magyarázó rendelkezés adhatott alkalmat: „A beérkezés napja után közvetlenül következő vasárnapot és munkaszünetes, illetőleg a 89. §. 4. pont 1. bekezdésében körülírt ünnepnapokat tehát szintén fekbérmentes napoknak kell tekinteni.” — Épen mert e kiegészítésre s a közönség érdekeinek védelmére szánt rendelkezés alkalmazásánál sok félreértés és változó gyakorlat alakult ki, ezért vélem szükségesnek, ha e rendelkezések helyes alkalmazásával a nyilvánosság előtt, gyakorlati példák alapján foglaljuk zunk. — Nézzük tehát a különböző gyakorlati eshetőségeket:

1. Tegyük fel, hogy valamely csomag ez év március 21-én (hétfőn), tehát köznapon érkezett be valamely hivatalhoz. Ez a nap, — mint a beérkezés napja, — fekbérmentes. Hasonlóképen fekbérmentes, a beérkezést követő két köznap, ez esetben tehát március 22. és 23-ika. Ha most már a kérdéses csomagot csak március 28-án váltották ki, úgy március 24—28-ig terjedő 6 napra (tehát a kiváltás napjára is) kell fekbért felszámítani, noha március 25-ike Boldogasszony és 27-ike vasárnap, tehát közbe két ünnepnap is esik.

2. Második példának vegyük azt az esetet, hogy a kérdéses csomag március 20-án, vasárnap érkezik be — és március 24-én váltják ki. Ez esetben a fekbér 2 napra (23-ra és 24-re) esedékes.

3. Ha a csomag március 25-én (péntek, Gyümölcshétfő boldogasszony