

A LÉGIPOSTÁRÓL

Az ábécét és a könyvnyomtatást leszámítva, azok az emberi találmányok tettek legtöbbet a civilizációért, amelyek a távolságokat rövidítették meg“, írta Macaulay, s így méltán nevezhetjük a repülőgépet és léghajót az emberi elme egyik legnagyobb találmányának, amely rövid fejlődés után azonnal az emberi kultúra szolgálatába szegődött.

A légiforgalom rövid tíz esztendeje megmutatta, hogy a repülőgép és léghajó méltán nevezheti magát közlekedési eszköznek, mert rendelkezik mindazokkal a tulajdonságokkal, amelyeket minden közlekedési eszköztől megkívánnák: gyorsaság, pontosság, üzembiztonság. Az utolsó évek statisztikai adatai alapján bátran állíthatjuk, hogy pontosság és üzembiztonság tekintetében semmivel sem marad hátra a többi közlekedési eszközök mögött, gyorsasága pedig felülmúlja az összeseket s így komoly versenytársként jelentkezik a vasúttal, autóval és hajóval szemben mindazoknál a szállításoknál, ahol a nagy sebesség szerepet játszik, úgy a személy-, valamint az áru-, de különösen postaszállításnál.

A különféle közlekedési eszközök elért legnagyobb sebességei a következők:

óceán hajó.....	54.81 km/h (óránként kilométer)
gőzjacht	72.5 »
gőzmozdony	120 „
léghajó	132 „
villamos mozdony	210 „
autó	371
repülőgép	575.7 »

míg a használt közlekedési eszközök rendes sebességei:

óceán gőzös	. 40 km/h
autó 50 „
vasút	75 „
léghajó110 „
repülőgép ..	. 180 „

A többi közlekedési eszközzel szemben jelentkező gyorsaságbeli fölényt a mai rohanó élet kihasználja mindazokban az esetekben, mikor az időbeli nyereségért fizetendő költségtöbblet alatta marad az időnyereséggel elért haszontöbbletnek.

Különösen nagy szerepe van a légi közlekedésnek légi posta szállításában, mert míg az utas- és áruforgalomban a légi járóművek csekélyebb befogadóképessége miatt a repülőgép és léghajó ma még alatta marad a többi szállítóeszköznek s így csak a legnehezebb s a maga-

sabb szállítási költséget elbíró árut, az utasforgalomban a luxus turista utast és az üzletembert szállíthatja, addig a postaszállításnál már befogadóképesség és üzembiztonság szempontjából is egyenlő vetélytársként jelentkezik, gyorsasági előnyével pedig e szállításnál predomináns szerepre van hivatva. Az alábbiakban egyelőre csak a levél-szállítással foglalkozunk.

Az austerlitz-i csata után, 1805-ben, 10 napig tartott, amíg a gyorsfutár a csata eredményét a francia fővárosba megvitte, s amidőn 1801-ben Pál cárt meggyilkolták, 21 nap múlva érkezett meg a jelentés Párizsba. A Bushirtól Teheránba vezető 1000 km hosszú utat 4—5 hétig teszi meg a karaván, s Európából Dél-Amerikába a leggyorsabb postahajó 21 nap alatt ér el. Ezzel szemben a repülőgép Berlintől Párizsig 5½ óra alatt repül, Párizs és Leningrad között a távolság repülőgépen 18 óra, Bushirtól Teheránba 8 óra alatt röpti át az utast a gépmadar és a postánk Budapestről 9 nap alatt Rio de Janeiróba érkezik, ha légi úton küldjük.

E néhány példa is igazolja, hogy a repülőgép és léghajó 300—400 %-kal rövidíti meg a menetidőt, különösen ha nagy távolságokról van szó. A gyors szállítás gazdasági előnyeit felismerve, még a háború előtt megpróbálkoztak légipostaszállítással, s a háború folyamán úgy a központi hatalmak hadvezetősége, (Budapest—Becs 1918 júl. 4-én, Bécs—Krakkó—Lemberg—Kiew 1918 márc. 30-án, Berlin—Hannover 1918 febr. 15-én), valamint az antant hatalmak vezetősége (Folkestone brit főhadiszállás Franciaországban 1918 őszén) folytatott kísérleteket légipostaszállítással. 1918 májusában az Egyesült-Államok postaigazgatósága is megindította kizárólagos postaszállító járatait és 9 esztendőn át a 4300 km hosszú New-York—Sanfrancisco útvonalat saját kezelésében tartotta üzemben, eleinte 7 tisztán napi szakaszból álló, egymással összefüggésben nem lévő járatban, majd összefüggő nappali és éjjeli járatban. A New-York—Salt Lake City szakaszon az éjszakai szolgálat földi berendezései 542.000 dollárt emésztettek fel,¹ de e befektetéssel a postaigazgatás elérte, hogy a vasúttal 2 y₂ vagy 3½ nap alatt befutható távolságot 32½ órára csökkentette le. A légiposta propagálására 1924-ig surtaxe-mentesen szállította a postát, így tehát a fenti befektetésekhez semmiféle fedezete nem volt. 1924 júliusában bevezette a pótdíjat, s így az 1924—25. évben 602.628 íj-t vett be. Ez a bevétel 1925—26-ban 861.865-re emelkedett (160.199 kg összsúly). A járatok fenntartása 2,782.422-be került ugyanez évben.³ 1926—27-ben a fővonalat még maga a postaigazgatás tartotta fenn, de a hozzácsatlakozó vonalakat magántársaságoknak adta ki, úgynevezett „szerződéses vonalakénak, árlejtés alapján. 1927 júliusában a fővonalat is kiadta a Boeing cégnek, 1928 aug. i-én pedig leszállította a légiposta-pótdíjat (10 cent 15.5 g-ként) a negyedére (5 cent 31 g-ként).³ A tarifaleszállítás, majd Lindbergh óceánrepülése annyira emelte a légipostái forgalmat, hogy az 1927/28. év 809.883 kg szállítmányával szemben 1928/29-ben 2451.520 kg-ra emelkedett a légipostaszállít-

¹ Küsgen: Luftpost in Deutschland und im Auslande.

² Aerodigest 1927. 2. sz.

³ Kelly törvény 1928 máj. 17.

mány súlya. 1918. év májusától 1927 júniusáig Amerikában 298,517.760 levelet szállítottak légi úton. Ugyaníly emelkedést tapasztalunk más vonalakon is. A Cie Générale Aeropostale Toulouse-Casablanca vonalán:

1920-ban	3.300 kg	
1923-ban	57.810 „	
1925-ben	124.070 „	(marokkói háború)
1928-ban	67.460 „	
1929-ben	66.613 „	postaszállítmány volt.

Franciaországban 1929-ben szállított légi posta összsúlya 149.398 kg-ot tett.

Németországban:

1926-ban	24.856 kg levelet
1927-ben	»
1928-ban	38.772 „ „, szállított légi úton.

Hazánkban a már említett és a háború alatt működött katonai légi járat után az első magánvállalkozás a Magyar Aeroforgalmi Rt. (Mefort) volt, amely Budapest—Szeged—Szombathely közön szállított légi postát 1920 ősztől 1921 nyaráig.

Újól csak 1922-ben indul meg a légi postaszállítás, május i-én, a CIDNA (Cie Internationale de Navigation Aérienne) Párizs—Budapest vonalának megnyitásával, amelyet még ugyanazon év végén Stambulig hosszabbítanak meg. Az 1923. év elején két magyar vállalat is megkezdte működését: a Magyar Légiforgalmi Rt. és az Aero Express,¹ mindkettő a Budapest—Bécs vonalon. A Magyar Légiforgalmi Rt. 1926. év októberétől kezdve Budapest—Grác között is rendszeres járatot tartott fenn 1928 ősziéig. A CIDNA, mint a fővárosok vonala, kitűnő légi összeköttetést nyújt saját vonalán, minthogy a Stambultól—Párizsig való távolságot egy nap alatt teszi meg, viszont a Magyar Légiforgalmi Rt. kora reggel indulva Budapestről, Bécsben az összes európai vonalokhoz (Velence—Róma, Berlin—Amsterdam—London, München—Zürich—Genf, stb.) csatlakozik, s ily módon hazánk az összes nemzetközi légi postái járatokba bekapcsolódik.

1929-ben megindult a magyar belső légi postaszállítás is (Budapest—Szombathely, Budapest—Szeged), amelyeket 1930 április 15-én a Budapest—Pécs—Kaposvár vonal (utas-, posta- és áruszállítás) megnyitása követett. A Budapest—Nyíregyháza, Nyíregyháza—Szeged—Pécs—Kaposvár—Szombathely postaszállító vonal kiépítése most folyik. Magyarországon szállított légi küldemények súlya is állandó emelkedést mutat:

1926-ban	2271 kg levél	amelyből Magyarországon 628 kg
1927-ben	2260 „	feladtak, illetve ideérkezett 1730 „
1928-ban	2580 „	(lásd a grafikonokat a hírdetési oldalon) 819 „
1929-ben	3697 „	

Belföldön 1929-ben 2102 kg levelet szállítottak.

Újabbán még három igen fontos s nagyértékű külföldi légi postajárat halad át Budapesten: 1929 szeptemberében a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM),² nevű holland vállalat indította meg Amster-

¹ Ez utóbbi 1926-ban beszüntette működését.

² Egyelőre 1930. év elején beszüntette működését, de rövidesen ismét megindul.

damtól—Bataviáig járatait Budapesten át, november óta pedig az Imperial Airways Limited (IAL) Londontól Karachi-ig, illetve 1930 tavaszától Delhi-ig (7 nap) közlekedő járatát vezeti át Budapesten. 1930 május 8-án indult meg a Deutsche Lufthansa (DLH) Berlin—Sztambul, csak postaszállító járata ugyancsak budapesti megállással. Hazánk geográfiai adottsága a nemzetközi légiforgalomban mindinkább kidomborodik.

E néhány statisztikai adatból láthatjuk, hogy a modem gazdasági élet igen gyorsan és nagy mértékben felismerte s egyúttal fel is használta a légi postai szállítás előnyeit. Hogy csak egyet említsünk, a Banque Calvin & Comp. (Chicago) kb. évi 10.000-re becsüli azt a kamatnyereséget, amit azáltal ér el, hogy átutalásait, értékpapírjait, csekkjeit stb. repülőgépen küldi.

Bár a hírszolgálatban a modem kor sok egyéb, a repülőgépet meghaladó sebességű eszközzel rendelkezik (távbeszélő, táviró, rádió, képtáviró stb.), a légi posta fejlődése biztosítva van azzal, hogy sok esetben az eredeti okmányra, kézírásra van szükség, de főleg, mert gazdaságilag előnyösebb. Egy 10 szavas távirat díja Budapestről—Bécsbe 1'20 P, míg egy 20 grammos nyomó levél légi postai díja, amely a feladástól számítva 3 óra alatt a címzett kezébe jut, 48 fillér. Még nagyobb a különbség, ha Párizst vagy Londont számítjuk. Egy 10 szavas távirat díja Budapestről Párizsba 3.70 P, míg egy légi postán szállított levél díja, amelybe átlagos számítással 2000 szót írhatunk, 72 fillér, s a levelet a címzett a feladástól számított 11 óra múlva már olvashatja.

A légi közlekedési vonalak ma már szinte az egész világot behálózák, s így bárhova légi úton juthatnak el a postai küldemények. Akadályt egyelőre csak az óceánok képeznek, de az emberi akarás, s az a sok vértanú, aki feláldozta magát az emberi haladásért, már elérte célját: rövidesen az óceánon át repítik majd a léghajók és repülőgépek a légi postát.¹ A Zeppelin járatok minden alkalommal nagymennyiségű postát szállítottak át, s a Toulouse—Dakar—Natal—Rio de Janeirói légi postavonalon is sikerült már az eddig gyorsabbal lebonyolított útszakaszt (Dakar—Natal) a légi posta-szállítmánnyal átrepülni, s így a Párizs—Rio de Janeirói utat 5 nappal megrövidíteni.² E vonalon 1928-ban 6400 kg, 1929-ben 28.421 kg postát szállítottak.

Ha nem ebben az évben, úgy 1931-ben már biztosan megindul a rendszeres léghajóközlekedés az óceánon át, s akkor Budapestről—Sanfranciscoba 5 nap alatt eljut a levél.

A légi posta rohamos fejlődése több tényezőnek köszönhető: elsősorban annak, hogy a légiforgalmi társaságok szövetsége (International Air Traffic Association) (IÁTA) közvetlen csatlakozásokat igyekszik biztosítani az egyes társaságok járatai között. Így pl. Budapestről a jó csatlakozások következtében 1930 nyarán a következő városig juttathatjuk el leveleinket ugyanazon a napon:

¹ Egyelőre oly módon rövidítik meg az óceáni utat, hogy a szárazföldről a hajó után repülőgéppel viszik 600—800 km-re a postát, ugyancsak repülőgép száll fel a hajóról a parttól 1 napi távolságra. A „Karlsruhe“ gőzösön pl. ily módszerrel 36 óra időnyereséget értek el 1929 aug. 28-án.

² Mermoz pilóta 1930 májusában átrepült Dakarból Natalba. Ez alkalommal

Amsterdam (11 óra), Basel (10.45), Bdgrád (2.05), Berlin (5.45 óra, naponta kétszer, reggel és délben), Bremen (8.50), Breslau (4.30), Bukarest (5.15), Danzig (8.50), Dresden (7.40), Düsseldorf (12.35), Frankfurt (9.15), Genf (10.XO), Graz (4), Hamburg (10), Hannover (7), Innsbruck (5 óra, naponta kétszer), Kolmar (9.35), Karlsruhe (8.25), Kaposvár (1.40), Kopenhága (12.35), Köln (10.40), Königsberg (10.15 óra, naponta kétszer), Leipzig (8.50), London (13.45 óra, naponta kétszer), Malmö (12.55), Marienbad (8), München 65.50), Nordemay (10), Nürnberg (7), Párizs (10 óra, naponta kétszer), Pécs (1.10), Prága (3), Reichenhall (8.40), Róma 69.30), Rotterdam (12), Saarbrücken 69.25), Salzburg (4 óra, naponta kétszer), Sofia (4.30), Stettin (6.30), Stockholm (13), Stambul (10.50), Strassburg (7.30), Stuttgart 67.40), Varsó 67.30), Velence (5 óra, naponta kétszer), Wien (1.25 óra, naponta háromszor).

Vagyis egy olyan körben fekvő állomások érhetőek el 13—14 óra alatt repülőgépen, amelyeknek átlagos távolsága Budapesttől 1200—1500 km, s amely városokig 36—40 óráig tart az út vasútnál.

A kellő időben (a gép indulása élön kb. egy órával) feladón levelek e városokban még ugyanazon a napon a címzetthez jutnak, de a legközelebbi vasúti csatlakozással, e repülőállomások környékén fekvő városokba is azonnal továbbítatnak.

Nagyot lendített a légiposta szállítás fejlődésén az 1927. évi hágai légipostái konferencia, amelyen 38 állam vett részt, s amely a légiposta gyors kezelésében, továbbításában, díjszabásában, igen fontos megegyezést létesített az Union Postale-ba tartozó államok között; a díjakat jelentékenyen leszállította, egységesítette, s a tengerentúli szállításokra vonatkozólag is megállapodott. Főbb határozatai:

- a) mindig az a járat viszi a postát, amely a legjobb összeköttetést biztosítja;
- b) a légipostát az egyes vállalatok egymásnak a legjobb csatlakozás szerint átadják,
- c) a légipostaküldemények pótdíja bizonyos zónán belül egyforma és 20 g-ként emelkedik,¹ kivéve egyes speciális vonalakat, ahol kisebb súlyegység is kiköthető (pl. Európából Dél-Amerikába).²

Még nagyobb lépést jelentett a postaszállításban az éjjeli légiforgalom bevezetése. Azelőtt, míg a repülőgépek csak nappal közlekedtek, egynapi légi távolságra elszállított anyag az éjjeli pihenő alatt szinte teljesen elvesztette azt az időnyereséget, amelyet nappali úton szerzett és így a hosszabb távolságokon kevés időnyereség mutatkozott. Az Egyesült Államokban építették ki legelőször az éjjeli légipostaszállítást a New-York—Sanfranciskói vonalon, de ma már számos európai vonalon is be van rendezve, így Párizs—London, Strassburg—Párizs között, úgyhogy a Budapesten 11 órakor feladott levél este 10 órakor Párizsban, éjjel 3 órakor már Londonban van. Ugyancsak éjjeli járatok vannak Berlin—Párizs között, a berlin—moszkvai vonalon a Berlin—Königsberg szakaszon, továbbá Berlin—Hannover közt. Ez éjjeli vonalakon megfelelő távolságra elhelyezett vüágító-tomyok irányítása mellett repül a gép, s a statisztika azt mutatja, hogy az éjjeli légiforgalom ugyanoly pontos és biztos, mint a nappali, mert a levegő éjjel még nyugodtabb, mint nappal, a fel- és leszállások pedig nappali fényben úszó kivilágított repülőtereken mennek végbe.

¹ A légipostái pótdíj Magyarországból Ausztriába, Bulgáriába, Csehszlovákiába, Jugoszláviába, Németországba, Romániába, Svájcba 20 g-ként 16 f, Európa többi országaiba (kivéve Oroszországot) 32 f stb.

² Pl. Brazília a pótdíj 5 g-ig 3.71 P, 10 g-ig 5.43 P stb., Argentínába, Paraguay, Uruguay és Peruba 5 g-ig 4.05 P, 10 g-ig 6.10 P stb. E levelezéshez speciális 5 g súlyú levélboríték és papír készül.

A légiforgalmi társaságok évről-évre javítanak menetrendjükön, a társaságok szaporodásával a járatok gyakorisága is nő (Budapest—Becs naponta három járat, Budapest—Párizs, Budapest—Berlin, Budapest—Velence, Budapest—Salzburg és Innsbruck naponta két járat). A technika haladásával állandóan gyorsul a szállítás menete: részben gyorsabb gépek beállításával, részben a tartózkodási idők és a leszállások számának csökkentésével (expressz-járatok) igyekeznek még inkább megrövidíteni a szállítás idejét.¹ Más oldalról pedig a légiforgalmi társaságok azon vannak, hogy megszünjék a légiforgalomnak a mi kiimánk alatt tapasztalható saison-karaktere.³ Az őszi és téli rövidebb napok beálltával eddig kisebb szakaszokat repültek a gépek és így még inkább elveszett a sebesség folytán nyert előny, sőt a téli zord időjárásnál azelőtt járataikat teljesen be is szüntették a vállalatok. Néhány év óta azonban fenntartják a közlekedést a téli hónapok alatt is kielégítő eredménnyel. A jövőben bevezetendő néhány újabb technikai javítással (skitalp nagy hó idején, caterpillar felszálló talp stb.) remélhető, hogy a téli időjárás többé nem képez akadályt. Ha majd az összes vonalak éjjeli repülésre lesznek berendezve, a napok megrövidülését nem fogják megérezni, s így a légijáratok menetrendjei egész éven át ugyanazok maradhatnak.

Addig is, míg az éjszakai járatok kiépítve nincsenek, vasút és repülőgép kombinálásával oldják meg e kérdést. Egy ideig így szállította a magyar postaigazgatás is a párizsi leveleket Budapestről az esti 23.30-as gyorsal Bécsig s onnan a reggel 8 ó. 20-kor induló repülőgép vitte tovább Párizsba. Az 1930 május hóban megindult Berlin—(Budapest)—Stambul-i légi postajáraton pl. a légiposta Berlinből 17 ó. 47 p-kor indul az FD 37 sz. gyorsvonattal, 21 ó. 56 p-kor Breslau adja hozzá postáját és az egész postaszállítmány reggel Bécsben repülőgépre kerül. Ez 7 ó. 40 p-kor indul Bécsből, Budapesten van 9 ó. 5 p-kor és Stambulba érkezik este 18 ó. 45 p-kor. Az időnyereség 1 ½ nap Berlin—Stambul között.

Minthogy a légipostaszállításnál az időnyereség a többi közlekedési eszközzel szemben igen nagy, igen fontos, hogy a feladási és kézbesítési kezelés a lehető leggyorsabban történjék, s az a nyereség, amelyet a légiszállítás folytán szerzünk, el ne vesszék e két művelet alatt.

Az előbbit előmozdítják: a közönség megfelelő kioktatása a légi-postái levelek feladási idejét illetőleg úgy a fővárosban, mint a vidéken; különleges alakú és színű levélszekrények felállításai a városok fontos, forgalmas és idegenek járta helyein (pályaudvarok, szállodák stb.) és e levélszekrényeknek közvetlenül a légijáratok, illetve vidéken a légijáratokhoz csatlakozó vonatok indulása előtt való kiürítése; légiposta-állomás a repülőtereken, hogy a levél még az utolsó pillanatban is feladható legyen, végül s legfőképpen sűrű légijáratok bevezetése, hogy

¹ Részletesebben Szilber „Irányelvek a légiforgalom fejlődésében“ Aviatika 1930 április.

² A mellékleten levő grafikonokon, amelyeket Strasser Ferenc „A légipostáról“ c. értekezéséből vettem át, kitűnően látható a légiposta mennyiségének hullámzása évszakok szerint.

a nap bármely részében feladott levél azonnal továbbíttassék.¹ Magyarországon 1926 óta bármely levélszekrénybe bedobható légiposta. A magam részéről helyesebbnek tartanám a külön, feltűnő alakú s propagandát terjesztő levélszekrények felállítását.

Ugyancsak hasonló a helyzet a levelek kézbesítésénél is. Már a londoni Nemzetközi Postakonferencián (1928) felvetették azt az eszmét, hogy a légi postával érkező összes leveleket azonnal, expressz-levél módjára kellene kézbesíteni, nehogy a szállítás folytán nyert idő, a kézbesítésnél elveszék. Sajnos a londoni konferencia a tagállamok egy részének óhajára ezt a megoldást elvetette, és az egyes posta igazgatóságokra bízta, hogy bevezetik-e ezt a „sürgős“ kézbesítést minden külön díj lerovása nélkül. Több állam ezt a mult és idej évbén már elrendelte (Jugoszlávia, Csehország, Lengyelország, Románia stb.). Ahol csőposta vagy esteli kézbesítés van a rendes napi kézbesítésen kívül, ott e kérdés nem annyira fontos, mert a repülőgép érkezése után azonnal a címzett kezébe kerül a levél a rendes kézbesítés során. Tehát fontos lenne ez oly országokban, ahol sem csőposta, sem esteli kikézbesítés nincsen, mint pl. nálunk, mert ily helyeken megtörténhetik, hogy egy levél, amely 10 óra alatt tett meg 1500—1600 km távolságot, de a rendeltetési helyére már a délutáni (15 óra) kézbesítés után érkezik, csak a reggeli kézbesítésnél jut a címzetthez, s így 10 órás repülő út mellett 18 órát vár kézbesítésre. Reméljük, hogy a legközelebbi konferencián az összes tagállamok egyöntetűen a „sürgős“ kézbesítés mellett foglalnak állást. Addig is előnyös volna a kérdés országoként való külön rendezése.²

Csak 10 év állt a rendelkezésre a légiforgalomnak s a postaigazgatóságoknak, hogy a légipostaszállítás mintaszerű berendezését közösen megalkossák, de e tíz év eredményei is elegendők, hogy a jövő perspektíváját elének varázsolják. 647 órát, vagyis kb 120.000 km-t repült ép a napokban egy amerikai repülőgép zárt körben egyhuzamban, ami egyenes vonalban az egyenlítő háromszorosának felel meg: megindulhat nemsokára a földkörüli körlégjázat, amely egyhuzamban, leszállás nélkül, repüli körül a földet s a légipostát ejtőernyővel dobja le s a töltőgépből veszi fel az újabb postát.

SZILBER JÓZSEF

¹ Londonban a Post Master General ez év június 21-én 11, hengeres alakú, „pillar-box“-ot állított fel az üzleti negyedben a City és Victoria pályaudvar között a légiposta számára. E boxok kékszfűiek és így színükkel és alakjukkal is eltérnek a rendes piros színű, szegletes levélszekrényektől. Nálunk a belvárosban áll két kékszfű, de normális formájú légipostaszekrény.

² Újabban már nálunk is intézkedés történt, hogy a légipostái leveleket „expressz-levél“ módjára kézbesítsék, ha a gép érkezése oly időbe esik, hogy a rendes posta kézbesítéssel nagy késés állana elő.