



# PRZEGLĄD POCZTOWY



## Dodatek miesięczny do Przeglądu Teletechnicznego

KOMITET REDAKCYJNY:

J. WALCHER, M. BLACHIER, J. ROMAN, J. FLORKOWSKI.

W sprawach redakcyjnych Przeglądu Poczтового udziela informacji Dr. J. Roman, Pl. Napoleona 8, tel. 555-20 wewn. 105.

TREŚĆ:

|   | str. |
|---|------|
| 1. Rozwój instytucji pocztowych w Polsce do czasów Króla Stanisława Augusta (C. d.)<br>Jan Walcher . . . . .    | 49   |
| 2. Rozwój polskiej poczty lotniczej i korzyści wynikające z przewozu powietrznego<br>Adam Krzeczowski . . . . . | 53   |
| 3. Poczta polowa w Legionach Polskich (1914 — 1918)<br>Z. Zygmuntowicz . . . . .                                | 56   |
| 4. Higiena pracy<br>Mr. Ludwik Kolak . . . . .  | 59   |
| 5. Trąbka pocztowa<br>Leopold Siwiec . . . . .  | 61   |

SOMMAIRE:

|  | page |
|--|------|
| 1. Développement des établissements postaux en Pologne jusqu'au règne de Stanislas Auguste<br>J. Walcher . . . . .   | 49   |
| 2. Le développement de la poste aérienne en Pologne et les avantages du transport aérien<br>A. Krzeczowski . . . . . | 53   |
| 3. Poste militaire en Légions Polonais (1914 — 1918)<br>Z. Zygmuntowicz . . . . .                                    | 56   |
| 4. L'hygiène du travail<br>L. Kolak . . . . .  | 59   |
| 5. La trompette postale<br>L. Siwiec . . . . .   | 61   |

## ROZWÓJ INSTYTUCYJ POCZTOWYCH W POLSCE DO CZASÓW KRÓLA STANISŁAWA AUGUSTA.

JAN WALCHER.

(Ciąg dalszy do str. 40 Nr. 4, 1932 r. „Przeglądu Poczтового“).

Od każdego tedy arkuszowego pisania lubo listu lubo sprawy, kto posyła będzie dawał groszy osiem, a od pół arkuszowego da połowicę, na pocztę list dając, czyniąc bez swaru i bez hałasu pod warunkiem de securitate poczty konstytucją obwarowanej. Ktoby zaś nad trzy arkusze więcej spraw albo munimentów posyłał, tedy już co nadto będzie, od każdego arkusza po cztery grosze tylko dano pocztarzowi będzie, aby nazbyt bez wielkiego kosztu każdemu wygodzić się tą pocztą mogło. Dlatego też nie powinien będzie pocztarz listów po kamienicach i klasztorach roznosić, tylko dać znać, jeżeli do kogo jest list, aby sobie przysłał kogo wykupić. Które zaś listy przez ręce tylko przejdą, jako to ze Lwowa, te już darmo kursorom

tak do Lwowa lwowskim jako do Krakowa krakowskim oddane będą. Względem zaś tego pocztarz publiczny w Lublinie mieszkający za staraniem przemyskiego pocztarza będzie darmo z Przemyśla powzięte listy i sprawy lubo dalej, gdzie dirigowane, przez ręce swoje przesłał, lubo w Lublinie do kogo pisane bez wykupienia wydawać, także i responsa nazad bez płacy do Przemyśla przesłał. Żydzi od każdego listu (tak na pocztę dając, jako wykupując) będą dawać po pułtatego. A iż poczta w piątek będzie do pomienionych miast wychodziła, dla ogłoszenia tego prądzie we czwartek rano, o południu i wieczór będą trąbką pocztarską po ulicach trąbić dla znaku, żeby listy dawano. Przysięga pocztarza takowa ma być:

„Ja NN. przysięgam Panu Bogu w Trójcy Świętej Jedynemu, iż na ten rok, za pocztarza będąc naznaczony, listy, pisma i sprawy wszystkie tak, które do posłania jako w responsach i jakimkolwiek kształtem przyniesione do rąk moich przyjdą, wiernie każdemu komu należą, nie tając i nie zwłocząc ogłaszać i oddawać będę powinien, nikomu na zdradę, jednemu za drugiego list nie oddając, ani odpieczętując, ale komu właśnie należy. Tak mi Panie Boże dopomóż”.

Jako zaś powiatowym kosztem z czopowego pospolitego ta poczta ordynuje się, tak co rok na deputackim sejmiku będzie sejmik deputował z pośrodku siebie dwóch szlachty, aby w tydzień nadalej zjechawszy do Przemyśla o porządku poczty rozmówiwszy się, jeśli może w tym in melius, (substantialia jednak tu ordynowane nullatenus tollendo) zaraz przy tem inszego corok (dla odświeżenia in novo subiecto pilności) naznaczać będą z mieszczan przemyskich pocztarza, który odprawiwszy wyżej pomienioną przysięgę, pocztą będzie przez rok zawiadował; albo tegoż pocztarza potwierdzą, jeśli wygodne i sposobne. Będzie przestrzegał pocztarz, aby cursorowie powracający koniecznie we środę na noc stawali, żeby przez czwartek listy, komu należą oddawszy mogły się responsa na piątek wychodzącemu drugiemu cursorowi gotować, zwłaszcza w pilnych trybunalskich albo inszych gdziekolwiek szlacheckich lub kupieckich handlowych sprawach dla prędszej bez zatrzymania korespondencyej. Lubo wydanie pieniędzy czopowego miasta Przemyśla zaczęło się die sexta iunii anno millesimo sexcentesimo sexagesimo septimo, jednak iż ta poczta ordinari prędszej nie mogła, tedy się pierwsza cursoria zacznie do wyżej pomienionych (sc. miast) jako najprędszej, a tak in perpetuum co tydzień trwać będzie. Pocztarz, gdyby fałsz jaki w listach uczynił, pozwany do grodu będzie arbitrio iudicii sine appellatione sądzony pro qualitate delicti, jako periurius z pocztarstwa zrucon będzie, aby inszy był substitutowany. Cursor zaś w jakim fałszu umyślnem przestrzeżony, gardłem karany będzie do miejskiego sądu oddany.

Chociaż najwięcej listów, chociażby też jeden był, winien z nim cursor według przypadającego dnia wychodzić, bo jeśli stąd mało listów poniesie, ale nazad może ich stamtąd więcej przynieść, aliasby korespondencja przerwała się, gdyby cursoria którego tydnia nie wychodziła. Wyżej mianowane tysiąc złotych, że się na tegoroczną pocztę ordynowały z retent przeszłego czopowego u jegomości pana Piotra Gorayskiego, podczaszego chełmskiego, tedy one wydać powinny czterema ratami ante diem prima iunii anni millesimi sexcentesimo sexagesimi octavi, jedną teraz ratę ex nunc już anticipative zadawszy, to jest złotych dwieście i pięćdziesiąt, drugą wyda ratę in principio sep-

tembris, trzecią in principio decembris, czwartą in principio mardii anni millesimi sexcentesimo sexagesimi octavi za kwitami pocztarza. Ze zaś tenże jegomość pan Podczaszy i na przyszły czas arendował toż czopowe, tedy względem drugiego roku in mentem laudum wiśnińskiego a die prima iunii anno millesimo sexcentesimo sexagesimo octavo pocznie pocztarz przy wiadomości tegoż jegomości pana Podczaszego brać anticipative od subkolektorów czopowego samego miasta Przemyśla za kwitami swojemi po złotych dwieście i pięćdziesiąt, co ćwierć roku według mianowanych miesięcy, co mu sine disquisitione przyjąć jegomość pan Podczaszy, lubo kto inszy kiedykolwiek na potym będzie czopowe trzymać, luboby i same miasto one w administracji kiedy miało.

To się dokłada za tę pocztę, lubo się do Krakowa, Lublina i Lwowa tylko ordynuje, aby za staraniem pocztarskiem, przyłączywszy się w tych miastach do dawnej publicznej poczty, na dalsze miejsca listy commode zachodziły z rąk do rąk i stamtąd reciproce wieści odbierane być mogły, mając sam pocztarz z różnemi kupcami icudzoziemcami korespondencją listową we Gdańsku, w Warszawie, Piotrkowie i Kamieńcu i inszych miejscach, dla różnych w sprawach publicznych i prywatnych wiadomości i przestrogi. Aby zaś mieszaniny jakiej nie było w prędkiej odmianie, tedy terażniejszy obrany i przysięgły pierwszy pocztarz, pan Jakób Solari de Werna, wójt przemyski, będzie trwał aż do Sejmiku deputackiego in anno millesimo sexcentesimo sexagesimo octavo przypadającego, gdzie dopiero dwóch szlachty sejmik deputować będzie na podaniu inszego pocztarza dorocznego przysięgłego albo na potwierdzenie tegoż, jeśli sposobny. Gdyby zaś się trafiło, żeby pocztarz trafunkiem umarł, zaczem sejmik deputacki nastąpi dla ordynowania inszego pocztarza, powmien będzie ex nunc magistratus miasta Przemyśla jednego koniecznie z pośrodku siebie obrać pocztarza do zawiadowania pocztą, aby nie ustawała aż dalsza decyzja sejmiku deputackiego nastąpi w ordynowaniu (jak się wyżej rzekło) pocztarza inszego. Jeżeliby, który pan arendarz albo exactor czopowego nie chciał wyżej pomienionego tysiąca złotych na pocztę co rok wydawać, albo remoram oddawaniu czynił, ratom przeszkadzając, przez coby poczta hamować musiała, tedy każdemu szlachcicowi, jako pro iniuria publica i o przeszkodę poczty et pro violentia, wolno będzie pozwać exactora, którykolwiek pro tempore i kiedykolwiek będzie, pro poenis, jako w konstytucyjej anni praesentis de approbatione poczty są wyrażone, in foro jako tam konstytucja opiewa, które to postanowienie inhaerendo mianowanej konstytucyjej perpetua lege, nunquam abroganda, mieć nasza ziemia przemyska chce. Do czego przez laudum my z sejmiku wiśnińskiego będąc deputowani do akt grodzkich

przemyskich tę uchwałę z podpisem rąk naszych podać zleciliśmy. Działo się w Przemyslu, die octava iulii, anno Domini millesimo sexcentesimo sexagesimo septimo. Andrzej Maksymilian Fredro z Pleszowic, kasztelan lwowski. m. p. Marcin z Niedzielska Madaliński, starosta przemyski, Kasper Wojakowski sędzia ziemia przemyskiej, Stanisław Sieciński z Sin'a, podsedek ziemi przemyskiej, Aleksander z Jastkowa Jastkowski, sekretarz J. K. M. pisarz grodzki przemyski.

Powyższa ordynacja wymaga pewnych wyjaśnień, a to z uwagi na to, że jest ona prawdopodobnie wzrowana na ordynacjach innych oraz, że służyła ona może za wzór innym miastom czy ziemiom przy urządzaniu własnych poczt (Jarosław). Przedewszystkiem zaś zaznaczmy, że postanowienia tej ordynacji obowiązują dla całego województwa przemyskiego względnie dla całej ziemi przemyskiej, nie zaś dla samego miasta Przemyśla. Pod tym względem zachodzi ta ważna różnica między tą ordynacją a wszystkimi dotąd znanymi identycznymi aktami, że ordynacja ta nie wymagała sankcji rady miasta; ordynację tę stwarza wola sejmiku relacyjnego, a tylko wykonawcą tej woli ma być miasto. Fundusze na pocztę daje cały powiat, nietylko miasto, Państwo jako takie nie łoży na tę pocztę nic, daje ono natomiast pełną ochronę prawną dla zapewnienia swobodnego wykonywania przewozu poczty.

Poczta przemyska, odmiennie od omawianych dotychczas, była wyłącznie piesza; motywem takiego postawienia rzeczy był brak funduszków lub też słuszna może obawa przed zbyt wielkimi kosztami urzędzenia poczty konnej. Ze się ograniczono do posłańców pieszych to nie można się dziwić, jeżeli się uwzględni, że poczta miała iść w trzy strony. Zachodzi jednak pytanie, poco ziemia przemyska podjęła się utrzymywania połączeń pocztowych z Krakowem i Lwowem, skoro wiemy skądinąd, że takie połączenia między Krakowem a Lwowem istniały (Dominik Montelupi, Robert Bandinelli) i że Przemysł mógł chyba z tych połączeń korzystać, gdyż leżał na ich szlaku. Również zaciekawić nas musi dlaczego Przemysł utrzymuje osobnego posłańca do Lwowa a osobnego do Lublina, skoro wiemy, że Lwów miał połączenie stałe z Lublinem (Robert Bandinelli, Andrzej Krzczonowicz, Fabjan Zywert) i że korespondencje do Lublina mógł posłańiec przemyski oddawać poczcie lwowskiej do dalszego transportu.

Musimy sobie zdać sprawę z tego, że tak poczta Montelupiego, Bandinellego i t. d. jak i każda dotychczas omawiana była pocztą prywatną, podczas gdy poczta przemyska była pocztą publiczną. Z tej różnicy powstała prawdopodobnie niemożliwość skoordynowania prac obu poczt — z drugiej zaś strony widzimy, że taka koordynacja prac jest przewidziana i

wprost nakazana w odniesieniu do poczt publicznych, zdążających z Lublina do Warszawy, Gdańska, Piotrkowa i t. d. Widzimy więc na tym przykładzie najlepiej, jak nieplanowo urządzano kursy pocztowe i jakie marnowanie funduszków publicznych pociągał za sobą brak jednolitej, centralnej administracji pocztowej w Polsce.

Mówiliśmy już, że fundusze na pocztę łożyło województwo z pobieranego podatku t. zw. czopowego. I pod tym także względem zachodzi ważna różnica między pocztą przemyską a lwowską. Podczas gdy pocztę lwowską opłaca społeczeństwo w formie opłat za przewóz listów i rzeczy, tu koszty poczty ponoszą obywatele ziemi przemyskiej w formie opłaty czopowego. Mamy więc tu ciekawą analogię między tą pocztą a pocztą państwową. Tu na pokrycie wydatków służy czopowe, tam quadrupla, tu dochód z opłat idzie na rzecz „pocztarza” za jego „doroczną pracę”, tam idzie do kasy państwowej, tu dochody pocztarza zależą od intensywności ruchu korespondencji, tam pocztmagister ma dochody stałe, tu pocztarz jest wybierany co roku przez sejmik, tam mianuje postmagistra król — wspólne u obu: tytuł prawny i ochrona prawna instytucji pocztowej.

Co do ochrony prawnej urzędzeń pocztowych oraz przewożonej korespondencji zaznaczyć można, że uwidacznia się ona tak materialnie jak i formalnie w dwojaki sposób, raz przez odznaki, jakimi się poczta nazewnętrz ma prawo posługiwać, oraz przez ustanowienie specjalnie uprzywilejowanego sądownictwa w sprawach zbrodni pocztowej. Co do odznak, to prawo do ich noszenia i do ważności tych odznak nietylko na ziemi przemyskiej, ale i poza nią daje konstytucja z roku 1667 w słowach „in perpetuum securitatem oney tak na mieyscu yako y w drodze waruyemy”. Ordynacja nakazuje pocztarzowi sprawić „herby cynowe z orłami”, a więc nie z herbem miasta Przemyśla t. j. niedźwiedziem czarnym z gwiazdą nad głową, ale z „orłem” to jest z godłem państwowem, czyli innymi słowy, cursores byli prawnie traktowani narówni z posłańcami poczty państwowej. O ochronie prawnej urzędzeń pocztowych będziemy mówili na innym miejscu; tu ograniczymy się jedynie do zaznaczenia, że ochrona państwa dana poczcie przemyskiej jest taka sama, jaka została przyznana poczcie państwowej.

Niepodobna wyjaśnić na podstawie znanych nam źródeł, czy obywatele ziemi przemyskiej opłacali obowiązkową quadruplę na utrzymanie poczt państwowych, czy też nie. Konstytucja z roku 1667 postanawia niedwuznacznie, głoścąc „Tedy ordynację tey poczty non derogando publicznym podatkom approbuyemy”, że podatki państwowe nie mogą być tą ordynacją zniesione ani uszczuplone, z czegoby wynikało, że obok quadrupli łożyli obywatele przemyscy w odmiennej formie „czopowe” na pocztę. Jak

istotnie było nie wiemy — możemy atoli wyrazić zapatrywanie, że mimo wyraźnego brzmienia konstytucji z 1667 obywatele ziemi przemyskiej quadrupli nie płacili. Trzeba sobie bowiem uprzytomnić, że dzieje się to w okresie, w którym sejmiki, jakiegokolwiek one miano nosiły, odgrywały w życiu państwowym bardzo wielką rolę, i że sejmiki te podkopywały w bardzo znacznym stopniu znaczenie i powagę sejmu. Wiemy, że stałą dążnością ówczesnych sejmików oraz ogółu szlachty było stopniowe ograniczanie władz państwowych. Wiemy, że na sejm wysyłano posłów z obowiązującymi instrukcjami, od których nie wolno im było odstąpić; z działalności zaś swojej posłowie zdawali szczegółowe sprawozdanie na sejmikach relacyjnych. Ponieważ zaś uchwały sejmu mogły zapadać jedynie jednogłośnie, stąd znaczenie posłów olbrzymie. Ten stan rzeczy zmuszał rząd do uciekania się do sztuczek, które władzę króla i sejmu w rezultacie jeszcze bardziej podkopywały. W szczególności jeżeli posłowie pewnego województwa uniemożliwiali powzięcie jakiej uchwały broniąc się instrukcją, wówczas królowie po sejmie zwoływali sejmik danego województwa, by on przecież przyjął uchwały sejmowe. Było to więc odwoływanie się od pełnomocników do mocodawców, którzy mogli swoją wolę zmienić. Działo się to coraz częściej — w ten sposób, i sprawy podatkowe przechodziły powoli na sejmiki, które zaczęły z tego korzystać w ten sposób, iż na sejmach pozwalały posłom deklorować pewne kwoty podatkowe, ale zastrzegały sobie możliwość pokrycia podatku według swej woli. Zaczęły się wytwarzać osobne podatki wojewódzkie, powstawał osobny skarb wojewódzki, dla którego zawiadywania wybierał sejmik własnego zarządcę. Do takich podatków, które przeszły ze Skarbu Państwa na skarb wojewódzki było i czopowe. Natomiast co do quadrupli pocztowej (czworo podwodne) nic nie wiemy — można jedynie się domyśleć, że pewien sejm zrzekł się tego podatku, o ile sejmik zapewni pokrycie wydatków z innego źródła dochodów na koszty utrzymania poczty.

Trudną do rozwiązania i dość zawile przedstawia się sprawa opłat, do których pobierania uprawniony został pocztarz przemyski w omawianej ordynacji. Nie chodzi nam tu o sam fakt wysokości opłaty, lecz o tytuł do jej pobierania. Skoro bowiem ordynacja postanawia, że „co zaś od listów będzie brać, to mu cedet za jego doroczną pracę” to nasuwa się uzasadnione pytanie, dlaczego nie pozwolono pocztarzowi pobierać żadnych opłat za listy, idące, że się tak wyrazimy „transito” przez pocztę przemyską, ani też za „responsa” do Przemyśla przesyłane. Z samego tekstu ordynacji należy wnioskować, że chodzi tu o listy, przy których kursorowie przemyscy nie mieli właściwie nic do roboty, że więc chodzi tu tylko o pośredni-

ctwo lokalne, a nie o świadczenie usług tranzytowych. Jeżeli tak jest, to znowu musimy stwierdzić wielkie marnotrawstwo sił i czasu, skoro kursorowie lwowscy (nie przemyscy) mogli przynosić korespondencję ze Lwowa do Przemyśla i skoro nawet z Krakowa wychodzili specjaliści kursorowie, aby oddać korespondencję pocztarzowi przemyskiemu do dalszego transportu. Nie mamy dowodów na stwierdzenie, czy korespondencja, pochodząca ze Lwowa, a przeznaczona np. do Kraśnika musiała być opłacana we Lwowie i czy z tego powstawała potrzeba rozrachunku między pocztarzem lwowskim i przemyskim, czy przemyski pocztarz mógł zarządzić wykupywanie korespondencji przez adresata kraśnickiego, czy też pocztarz przemyski musiał ją dostarczyć do Kraśnika darmo. Czyżby ordynacji przemyskiej przyświecała późniejsza reforma Hilla, która nie zna odległości, nie zna kosztów pośrednictwa, tylko wagę korespondencji?

Ciekawe jest postanowienie ordynacji co do postępowania, gdyby poborca czopowego wzbraniał się uścić pocztarzowi owych tysięcy złotych w ratach. Otóż niezapłacenie sumy pocztarzowi traktowane jest prawie jako:

- a) iniuria publica,
- b) przeszkoda poczty i
- c) violentia.

Skargę wnosić ma nie pokrzywdzony pocztarz, ale „każdy szlachcic”, czyli, że niezapłacenie kwoty uważane było za zbrodnię publiczną, karaną w takim samym trybie postępowania sądowego, jak np. naruszenie w wykonywaniu samej służby pocztowej. Skarga mogła być wnoszona kiedykolwiek, czyli przestępstwo nieuiszczenia sumy nie podlegało przedawnieniu. Są to momenty bardzo ważne dla oceny znaczenia poczt partykularnych w stosunku do poczt państwowych, czyli jak je nazywa ordynacja przemyska „publicznych”.

I jeszcze jeden moment godny jest specjalnej wzmianki. Wybór dwóch członków, a więc posłów sejmiku deputackiego, oraz stałość wyboru takich dwóch członków na każdym sejmiku, których zadaniem miało być „rozmówić się o porządku poczty” każe wnioskować, że sejmikowi chodziło o stworzenie jakiejś rady, jakiejś komisji, któraby miała obowiązek czuwania nad rozwojem względnie udoskonaleniem (in melius) służby pocztowej.

Jest to nowość, dotąd w Polsce nieznaną i niewiadomo, czy była to samorzutna myśl w sejmiku, czy też naśladownictwo jakiegoś wzoru zagranicznego. W każdym razie poczta „publiczna” takiej rady jeszcze wówczas nie znała.

Obok znanych nam z dokumentów poczt litewskich, poczty krakowskiej, lwowskiej i przemyskiej musimy jeszcze wspomnieć o urządzeniu przez województwo nowogrodzkie własnej poczty w roku 1726, opartej jednak praw-

nie na postanowieniach konstytucji w roku 1667.

Niezależnie od powyższych aktów, dotyczących bezpośrednio urzędzeń pocztowych w Polsce, znajdujemy wiele różnych innych rozporządzeń rządowych z XVI i XVII wieku dotyczących poczty tylko pośrednio, bez których jednak poczta ówczesna istniećby właściwie nie mogła. Są to przeróżne ordynacje, przywileje, reskrypty, uchwały i inne tym podobne dokumenta prawne, nadane różnym miastom, grodom, wsiom, osobom prywatnym — mających za przedmiot ulepszenia, udogodnienia oraz rozprzestrzenienia wygodnych komunikacji pocztowych między różnymi punktami Korony, Litwy i Księstwa Pruskiego. Dokumenty te traktują o „Drogach i ludzi podróżnych bezpieczeń-

stwie“, o przywilejach poszczególnych miast z uwagi na drogi publiczne, gościńce z wyszczególnieniem punktów i ziem, przez które te gościńce przechodzą, o szerokości dróg, o drogach zakazanych, o mostach przez różne rzeki położonych, znajdujących się na ważniejszych trasach pocztowych, o budowie, naprawie i utrzymaniu w porządku względnie eksploataowaniu takich mostów wykonanych przez miasta, wsie i osoby prywatne, o groblach i innych przeprawach ułatwiających komunikację, o mytach mostowych, grobelnych i opłatach ustanowionych za różne inne przeprawy na korzyść miast, miasteczek i osób prywatnych (Vol. Legum. Inventarz, tytuły: Drogi, Mosty, Myta, Rewizje, Rzeki i t. d.).

(d. c. n.).

## ROZWÓJ POLSKIEJ POCZTY LOTNICZEJ I KORZYŚCI WYNIKAJĄCE Z PRZEWOZU POWIETRZNEGO.

ADAM KRZECZKOWSKI.

Komunikacja lotnicza w Polsce eksploatowana jest przez przedsiębiorstwa lotnicze na mocy koncesyj udzielanych tym przedsiębiorstwom przez Ministerstwo Komunikacji, jako naczelną władzę w sprawach lotnictwa cywilnego. Każde przedsiębiorstwo otrzymujące koncesję na prawo eksploatacji żeglugi powietrznej w Polsce zobowiązane jest przewozić samolotami nie tylko pasażerów i bagaż, lecz także i przedewszystkiem ładunek pocztowy.

Obowiązek przewożenia przez przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej ładunku pocztowego oparty jest nie tylko na postanowieniach koncesji zobowiązującej je przedsiębiorstwa do zawarcia z polskim zarządem pocztowym umowy w sprawie przewozu pocztowych przesyłek lotniczych, lecz także na ustawie z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafii i telefonii, która w art. 45 przewiduje, że wszelkie przedsiębiorstwa przewozowe zobowiązane są przewozić za słusznym wynagrodzeniem ładunek pocztowy przy pomocy własnych organów lub pod dozorem funkcjonariuszów pocztowych.

Z prawa tego polski Zarząd pocztowy korzysta w całej pełni, z chwilą bowiem zapoczątkowania pierwszych lotów na linii Warszawa Praga — Strasburg — Paryż przez francusko — rumuńskie Towarzystwo komunikacji powietrznej (Compagnie Franco - Roumaine de Navigation Aérienne), które w roku 1921 zaczęło utrzymywać regularną komunikację lotniczą z Warszawą, pod nazwą „Towarzystwa Żegluga powietrznej w Polsce“, wprowadzono pocztowy obrót lotniczy ze wszystkimi krajami połączonymi siecią lotniczą z Polską. Pocztowe przesyłki lotnicze z Polski dopuszczono nie tylko do krajów posia-

dających bezpośrednio połączenie lotnicze z Polską, lecz także i do tych krajów, które tego bezpośredniego połączenia lotniczego nie miały, do których jednakowoż, ze względu na położenie i znaczną odległość dzielącą je od Polski, przesyłki lotnicze mogły być przynajmniej na znacznej przestrzeni przewożone drogą powietrzną. Do tego rodzaju przesyłek należały i należą jeszcze obecnie przesyłki lotnicze do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, Kanady i innych państw Ameryki Środkowej, przewożone samolotami do Paryża, w dalszej drodze do N. Yorku zwykłą drogą pocztową, a od N. Yorku drogą lotniczą.

Wprawdzie początkowo przewóz powietrzny pocztowych przesyłek natrafiał na znaczne trudności ze względu na ograniczoną wówczas jeszcze sieć komunikacji lotniczej, jakoteż ze względu na częste zmiany w rozkładach lotów — jednakowoż trudności te zostały obecnie usunięte, gdyż sieć komunikacji lotniczej pokrywa dzisiaj cały glob ziemski i niema już prawie kraju, do którego nie docierałyby samoloty komunikacyjne, zaś rozkłady lotów są zmieniane tylko 2 razy do roku na czas letni i zimowy. Przyczynia się to do sprawnego funkcjonowania przewozu powietrznego, tego środka komunikacji, nie ustępującego pod względem regularności i pewności innym środkom lokomocji.

Nawet tak odległe kraje, jak np. Australja, Indochiny francuskie, Syjam, Indje holenderskie, Afryka południowa Unja, Kongo belgijskie Uganda, Argentyna, Chili, Peru, Paragway, Urugway, Brazylja i t. p. kraje w różnych częściach świata posiadają dzisiaj stałą komunikację lotniczą i są połączone z Polską bezpośrednią siecią komuni-

kacji lotniczej. Na wszystkich liniach lotniczych samoloty komunikacyjne kursują regularnie według rozkładu lotów.

Wszystkie Zarządy pocztowe ogłaszają i podają sobie wzajemnie do wiadomości rozkłady lotów, obowiązujące na liniach lotniczych wychodzących z ich kraju, dlatego też obliczenia czasu i ustalenie drogi przewozu pocztowych przesyłek lotniczych do poszczególnych krajów, nie natrafia na trudności i czyni łatwą wymianę odsyłek lotniczych.

Również przepisy obowiązujące przy przewozie powietrznym przesyłek lotniczych i opłaty za przewóz lotniczy zostały ostatecznie uzgodnione i ustalone na Kongresie pocztowym Światowego Związku pocztowego, który się odbył w Londynie w 1929 r. Przepisy te są składową częścią Konwencji i Porozumień Światowego Związku pocztowego i obowiązują wszystkie Zarządy pocztowe, należące do tego Związku.

Jeżeli nie każdemu są jeszcze dokładnie znane korzyści, wynikające z zaprowadzenia tego rodzaju stałej i regularnej komunikacji lotniczej, jeżeli wskutek tej nieświadomości znaczna część społeczeństwa z niedowierzaniem i z pewnego rodzaju nieufnością odnosi się do tego nowego środka komunikacji, pomimo że zaprowadzony on został dla użytku i dobra tegoż społeczeństwa, to wina tego nie leży ani w samej komunikacji lotniczej jako takiej, ani w jej ustroju, lecz w tem, że znaczna część ludności nie miała możności zetknąć się bliżej z tą nową komunikacją i poznać bliżej korzyści, jakie komunikacja ta przynosi nie tylko dla poszczególnych jednostek, lecz także dla poszczególnych grup społeczeństwa i krajów.

Jeden rzut oka na mapę z siecią komunikacji lotniczej i na rozkłady lotów obowiązujące na poszczególnych liniach lotniczych uwydatni w całej pełni te korzyści, jakie można osiągnąć przy przesyłaniu pocztowych przesyłek listowych i paczek drogą lotniczą.

Dokładne określenie korzyści wynikających z komunikacji powietrznej podajemy poniżej, obecnie wspominamy i weźmiemy pod uwagę przykładowo choćby taki fakt, że przy obecnej komunikacji lotniczej pocztowe przesyłki lotnicze wysłane z Polski mogą być przewiezione w ciągu jednego dnia prawie do wszystkich krajów Europy i że najpóźniej w drugim dniu mogą być doręczone adresatom; że do najdalej położonych krajów na południu Afryki np. do Unji Afryki południowej (odległość Londyn — Capetown) docierają samoloty w ciągu 12 dni, podczas gdy inne środki komunikacyjne zużywają na to 3 razy tak długi przeciąg czasu. A inne kraje niemniej odległe np. Indochiny, Indje holenderskie, Syjam, Straits-Settlements, Argentyna, Brazylja, Chili, Peru, Paraguay, Uruguay i t. p. mają jeszcze korzystniejsze połączenia lotnicze gdyż czas przelotu samolotu komunikacyjnego do tych krajów nie przekracza 10-ciu dni. Czas przewozu samolotami do tych krajów, w porównaniu z innymi środkami komunikacyjnymi (kolej — okręty), krótszy jest od 16 do 30 dni, co w stosunkach

handlowych i przemysłowych musi przynosić jak największe korzyści.

Wspomnieć także należy, że zaprowadzony ostatnio przewóz przesyłek poczty lotniczej przy pomocy sterowca „Hrabia Zeppelin” odlatującego z Europy do Ameryki Południowej w określonych zgóry terminach, jeszcze więcej skraca czas przewozu, gdyż przelot sterowca z lotniska w Friedrichshafen pod Berlinem do Pernambuco w Brazylii trwa tylko 3 dni, a dalszy przewóz powietrzny przesyłek pocztowych do innych krajów Ameryki Południowej (Argentyna, Chili, Peru, Paraguay, Uruguay) wysłanych tą drogą trwa za ledwie 1 — 2 dni, czyli że przesyłki wysłane tą drogą z Polski dostają się do rąk adresatów najpóźniej po 5 — 7 dniach. Czyż przykłady te nie uwydatniają w całej pełni korzyści jakie może osiągnąć każdy, korzystający z tego najszybszego i najpewniejszego środka komunikacji, w szczególności zaś sfery kupieckiej i przemysłowej.

Polski Zarząd pocztowy mając na uwadze tak doniosłe korzyści, wynikające z przewozu lotniczego i chcąc je udostępnić jaknajszerszym masom społeczeństwa, zaprowadził obrót pocztowych przesyłek lotniczych tak wewnątrz Polski, jak i do wszystkich prawie krajów świata, w najbliższym zaś czasie wprowadzone zostaną przesyłki lotnicze do wszystkich bez wyjątku krajów globu ziemskiego, przy równoczesnem obniżeniu taryfy lotniczej do minimum. Opłata lotnicza od przesyłek lotniczych wewnątrz kraju niższa zostanie do połowy obowiązujących obecnie opłat lotniczych.

Nie należy bowiem zapominać, że równocześnie z rozwojem międzynarodowej komunikacji lotniczej rozwijała się bardzo szybko komunikacja lotnicza wewnątrz Polski, gdyż już w roku 1921 wprowadzono pierwsze loty samolotów komunikacyjnych na czas Targów poznańskich na linii Gdańsk — Poznań, zaś w roku 1922 powstała stała komunikacja lotnicza na linii Gdańsk — Warszawa — Lwów, wykonywana przez prywatne przedsiębiorstwo lotnicze „Polska Linja Lotnicza Aeroloyd” Sp. z o. o., która w 1923 r. rozszerzyła swą sieć komunikacyjną na linii Warszawa — Kraków. W 1925 r. zorganizowane zostało w Polsce drugie przedsiębiorstwo lotnicze z siedzibą w Poznaniu pod nazwą „Aero”, które uruchomiło linję lotniczą Poznań — Łódź — Warszawa.

W tym samym roku Towarzystwo „Aeroloyd” reorganizując się w Spółkę akcyjną pod nazwą „Polska Linja Lotnicza Aerolot” utworzyło 2 nowe linje lotnicze Kraków — Lwów i Kraków — Wiedeń, zaś w 1927 r. Kraków — Brno — Wiedeń.

Obecnie istnieje w Polsce 6 wewnętrznych linii lotniczych z komunikacją codzienną, ułożoną w ten sposób, że samoloty np. z Gdańska do Lwowa, Katowic, Krakowa, Warszawy, Poznania i Bydgoszczy i z powrotem, przelatują w ciągu jednego dnia. Wszystkie wewnętrzne linje lotnicze: 1) Warszawa — Gdańsk 2) Warszawa — Poznań — Bydgoszcz — Gdańsk. 2) Warszawa — Lwów, 4) Warszawa — Kraków, 5) Warszawa —

Katowice, 6) Kraków — Katowice, a ponadto 2 międzynarodowe linje lotnicze: 1) Lwów — Cernauti — Bucuresti — Sofia — Thessaloniki i 2) Katowice — Brno — Wien obsługiwane są przez „Polskie Linje Lotnicze Lot”. Ponadto łączy Polskę z międzynarodową siecią komunikacji lotniczej międzynarodowa linja lotnicza Warszawa — Wrocław — Praga — Strasburg — Paryż, eksploatowana przez Międzynarodowe Towarzystwo Żeglugi Powietrznej (Compagnie Internationale de Navigation Aérienne — skrót „Cidna”), które obsługują w Europie kilka linii lotniczych.

Jak już wspomniano wyżej, w Polsce przyjmowane są do przewozu lotniczego pocztowe przesyłki listowe wszelkiego rodzaju, a więc listy, kartki pocztowe pojedyncze i z opłaconą odpowiedzią, druki zwykłe, druki wypukłe dla ociemniałych, druki bezadresowe, papiery handlowe, próbki towarów i przesyłki mieszane. Przesyłki wymienione wyżej dopuszczone są do przewozu tak wewnątrz Polski, jak i zagranicę. Ponadto dopuszczone są paczki lotnicze do obrotu wewnątrz Polski i do następujących krajów Europy: Austrii, Bułgarii, Czechosłowacji, Jugosławii, Italii, Grecji, Niemiec, Rumunii, Szwajcarii i Węgier.

Podczas gdy ruch osobowy i pocztowych przesyłek lotniczych zapomocą samolotów stale się zwiększa i cieszy się uznaniem ze strony publiczności, a szczególnie sfer kupieckich i przemysłowych, to jednakowoż przewóz towarów i paczek lotniczych z Polski zagranicę, a także w obrocie wewnętrznym nie rozwija się w takim stopniu, jakby to, stosownie do korzyści wynikających z tego przewozu, wnioskować należało.

Przyczyna tego nie leży bynajmniej w nieufności do przewozu powietrznego ze strony przemysłu i handlu, gdyż w ostatnim roku przeciętna regularność lotów na wszystkich liniach lotniczych w Polsce wynosiła 94%, zaś na liniach międzynarodowych 98%, lecz przede wszystkim w nieświadomości, w jaki sposób transport ten jest wykonywany.

Z drugiej strony należy jednak stwierdzić z całą przyjemnością, że przeważnej części firm eksportowo-importowych naszego kraju znane są korzyści, wynikające z transportu towarów drogą lotniczą, podczas bowiem gdy Towarzystwo „Aerolot” eksploatujące żeglugę powietrzną w latach od 1925 do 1928 przewiozło w ciągu 4 lat tylko 773 222 kg towarów, to Polskie Linje Lotnicze „Lot” w jednym tylko roku 1931 przewiozło samolotami 354 316 kg ładunku, co wskazuje wyraźnie na wielkie znaczenie tego transportu. Jeżeli się przytem weźmie pod uwagę fakt, że przeważnie wszystkie ważniejsze ośrodki gospodarcze kontynentu jak np. Wiedeń, Praga, Budapeszt, Bukareszt, Belgrad, Sofia, Bazyleja, Berlin, Wrocław, Brema, Hamburg, Gdańsk, Bruksela, Antwerpia, Londyn i t. p. mogą być osiągnięte przy pomocy szybkiej komunikacji lotniczej w tym samym dniu, to łatwo zrozumieć, jak szerokie możliwości transportowe stoją otworem dla handlu i przemysłu.

Panuje jednakowoż do tego czasu jeszcze

wielka nieświadomość tego, jaka ilość towarów, z powodu ich specjalnych właściwości nadaje się bardzo dobrze do transportu lotniczego.

W jaki sposób urządzona została organizacja przewozu powietrznego towarów i jakie korzyści dla polskiego kupiectwa i przemysłu może przynieść ta organizacja dają najlepszy obraz niektóre szczegóły zaczerpnięte z tej organizacji, a mianowicie:

#### 1. Wielka szybkość transportu.

Samoloty komunikacji lotniczej ze swoją przeciętną szybkością 160 klm. na godzinę są najszybszym środkiem komunikacyjnym świata. Najszybszy pociąg przebywa dzisiaj przestrzeń np. Warszawa — Paryż w ciągu 32,15 godzin, podczas gdy samolot tę samą odległość ze wszystkimi zatrzymaniami przebywa w ciągu 10 godzin, podobnie pociąg Warszawa — Praga — 16 godzin, zaś samolot tylko 3 godziny 45 minut. Przykłady tego rodzaju można mnożyć w nieskończoność przez sam rzut oka na rozkłady lotnicze i kolejowe.

#### 2. Przyspieszone przyjmowanie, odprawianie i doręczanie.

We wszystkich miastach, posiadających regularną komunikację lotniczą, kursującą z centrum miasta na lotnisko na krótko przed odlotem i przylotem samolotów specjalne motocykle i samochody, które przywożą i odwożą przesyłki lotnicze. W każdym mieście z portem lotniczym urządzone są specjalne punkty zbiorcze, z których na krótki czas przed startem samolotu zabierane są przesyłki nadane do przewozu lotniczego. Nadeszłe samolotami przesyłki lotnicze muszą być doręczone przy pierwszym planowem doręczaniu po nadejściu samolotu, zaś w dni świąteczne wolne od doręczeń przez specjalnych gońców t. z. ekspresistów.

Analogicznie postępują przedsiębiorstwa lotnicze, które także we własnym zakresie działania przyjmują bezpośrednio od nadawców towary do przewozu lotniczego. Po przylocie samolotu przedsiębiorstwa lotnicze powiadamiają bezzwłocznie telefonicznie adresatów albo przez nich upoważnionych o nadejściu paczek i o możliwości ich odbioru. Jeżeli zaś do jednego odbiorcy nadejdzie większy ładunek, wówczas Towarzystwo lotnicze odwozi go odbiorcy do domu.

Przez prosty w założeniu system i przy pomocy należycie wyszkolonego personelu tak Zarząd pocztowy, jak i Towarzystwo lotnicze starają się o to, by doręczenie mogło się odbyć jaknajszybciej. Ma to bardzo wielkie znaczenie w szczególności przy transporcie towarów (paczek) do tych krajów, gdzie ekspresowe lub pośpieszne doręczanie jest nieznanne. W tych wypadkach przewóz lotniczy przynosi wielkie usługi.

#### 3. Prosty i łatwy sposób opakowania.

Do opakowania zawartości przesyłek lotniczych wymagane jest opakowanie odpowiadające zwyklemu przewozowi. Wszystkie te kosztowne i skomplikowane środki zapobiegawcze, które są konieczne przy przewozie towarów okrętami i kolejami, ażeby zawartość nie uległa zniszczeniu wskutek wilgoci, wstrząśnięć, nacisku innych to-

warów i t. p. są zbyt ciężkie przy przewozie powietrznym.

4. Szybka i uproszczona manipulacja celna.

Na lotniskach, z których odlatują samoloty zagranicę i przylatują z zagranicy, urządzone są miejsca odprawy celnej, które pracują niezależnie od urzędu celnego w mieście i są w stanie odciec bezwzględnie wszystkie przesyłki nadeszłe samolotem. Sposób oclewnia przesyłek lotniczych jest również znacznie uproszczony. Należy wspomnieć choćby o tych korzyściach, które odnoszą się np. do przesyłek przechodzących tranzytem, które są przewożone bezpośrednio bez zalegania w magazynach.

5. Możliwość przesyłania towarów za pobraniem należności przed wręczeniem przesyłki.

Polskie Linje Lotnicze „Lot” przyjmują do przewozu lotniczego wszelkie przedmioty z obowiązkiem pobrania należności za towar i za przewóz od odbiorcy przed doręczeniem przedmiotu i wypłaceniu jej wysyłającemu. Jedynie szybko psujące się przedmioty i których zawartość nie przekracza kosztów przewozu muszą być opłacone przy nadaniu.

Przy szybkim przewozie i uproszczonym sposobie rozrachunków między Towarzystwami lotniczymi, Towarzystwo to jest w stanie wypłacić pobrania wysyłającym towary już po kilku dniach.

6. Pewność transportu.

Według urzędowej statystyki wszystkie polskie przedsiębiorstwa lotnicze (Aeroloyd, Aerolot, Aero i P. L. L. „Lot”) od czasu ich powstania do dnia dzisiejszego pokryły 8 967 125 kilometrów, co odpowiada długości 224 razy dookoła ziemi, bez żadnego wypadku śmiertelnego z ludźmi i bez zaginecia lub uszkodzenia przesyłek lotniczych.

7. Ostrożne i troskliwe obchodzenie się z przedmiotami w czasie transportu lotniczego.

Przesyłki lotnicze, które w porównaniu z wielkimi masami przewożonymi okrętami i kolejną są znikomo małe, mogą być traktowane w sposób bardziej indywidualny stosownie do każdego pojedynczego przedmiotu i jego właściwości.

Towary, które szczególnie nadają się do transportu lotniczego.

Specyficzna właściwość przewozu powietrznego szczególnie korzystna jest dla następujących towarów:

Wartościowe materiały chemiczne; gotowe produkty chemiczne, farmaceutyczne i przemysłu farbianoego.

Szybko psujące się przedmioty wszelkiego gatunku.

Świeże kwiaty i żywe zwierzęta.

Wszystkie towary, którym zagrażają zmiany atmosferyczne, wskutek długiego transportu kolejną lub statkami morskimi.

Filmy.

Drogie wyroby optyczne, przemysłowe i t. p., nieznoszące wstrząśnień transportu kolejowego.

Części zastępcze do maszyn, składowe części aut i aparatów elektrycznych wszelkiego gatunku.

Szlachetne metale, biżuterja, jedwab, koronki i podobne wysoko wartościowe towary, dla których przy szybkich i bezpośrednich połączeniach lotniczych, możliwe są niższe stawki asekuracyjne.

Papiery wartościowe, dokumenty, papiery handlowe, których szybkie doręczenie może umożliwić wykorzystanie koniunktury i ułatwienie wszelkiego rodzaju interesów.

Próbki wszelkiego rodzaju.

Wszystkie przesyłki, które np. z powodu warunków zastrzeżonych przy kupnie muszą być dostarczone na określony termin, albo też muszą osiągnąć określone połączenia statków morskich.

Wszystkie wskazane powyżej korzyści wynikające z przewozu powietrznego uwydatnią się w całej pełni z chwilą urządzenia międzynarodowych linii pocztowo-lotniczych z lotami nocnymi (samoloty będą przewozić wyłącznie ładunek pocztowy), co uskutecznione zostanie prawdopodobnie w najbliższym już czasie, gdyż w tej sprawie zwołana została europejska konferencja pocztowo-lotnicza, która się odbędzie z końcem maja b. r. w Brukseli.

Na konferencji tej delegacji wszystkich europejskich Zarządów pocztowych i władz lotniczych ustalą międzynarodowe linje pocztowo-lotnicze, jak również możliwość przewozu lotniczego także w nocy. Z chwilą wprowadzenia przewozu powietrznego pocztowych przesyłek lotniczych w nocy, szybkość transportu zostanie zdwojona gdyż przewożone w nocy przesyłki będą mogły być doręczone adresatom w ciągu dnia następnego we wszystkich krajach Europy.

## POCZTA POŁOWA W LEGJONACH POLSKICH (1914—1918).

Z. ZYGMUNTOWICZ.

Dnia 31. października 1914. r. zastępca komendanta Lisiewicza (legjonista Zygmunt Nowakowski), dziś znany pisarz i długoletni dyrektor Teatru Krakowskiego, ówczesnie młody akademik), wysłał sprawozdanie, w którym zaznacza wyraźnie, co uniemożliwia należytą manipulację pocztową. Czytamy tam między innymi:

Przeszkodę stanowił brak automobilu, w pierwszym jednak rzędzie niemożność oznaczenia miejsca, dokąd

(Ciąg dalszy do str. 47, Nr. 4 „Przeglądu Poczтового”).

należało pocztę odwieźć. Wreszcie dnia 18/10 zdołano wysłać ogromny transport zawierający z górą sto listów pieniężnych, przesyłek i siedm worków listów. Jednakowoż po czterech dniach transport ten wrócił z pod Nadbrzezia z tem, że do pierwszego pułku dotrzeć nie mógł. Wobec tego skierowano pocztę w innym kierunku, t. j. znowu na Kielce. Kom. Lisiewicz wyjechał dnia 23 b. m. na linję z częścią materiału, dotąd jednakże nie wrócił.

Następnego dnia cały transport wrócony z pod Nad-



brzezia wysłano na Kielce, ale i ta wyprawa spełza na niczem. Zastój w ruchu pocztowym do pierwszego pułku trwa już od 29/9 i narazie nie ma widoków przełamania go.

Na podstawie porozumienia z Feldpost-Sortierstelle i układu z C. K. Poczta wysyłamy począwszy od pierwszego października codziennie przez nas już posortowaną i ocenowaną korespondencję dla drugiego i trzeciego pułku.

Osobno otrzymuje listy batalion uzupełniający pierwszego pułku w Suchej i piąta baterja artylerji w Radłowie.

W Krakowie rozsyła się codziennie listy urzędowe, oraz na podstawie własnych i z biura sanitarnego otrzymanych informacji rozdziela się korespondencję dla znajdujących się w krakowskich szpitalach legionistów. Również staramy się o doręczenie listów legionistom chorym lub rannym leczącym się poza Krakowem.

Oprócz wymienionych funkcji poczta krakowska wysyła za pośrednictwem Polskiej Organizacji Narodowej listy do osób prywatnych do Zagłębia, Częstochowy i Piotrkowa.

Obecny skład personelu jest następujący: kom. Lisiewicz Bronisław, zast. Nowakowski Zygmunt, Sokółowski St., Ruszkowski L., Daszewski L., Wojtasiewiczowa.

Kraków, dnia 31/10.1914 r.

Komendant Poczty Polowej Nr. 1.  
w. z.

Po powrocie z linii, t. j. z frontu, komendant poczty Bronisław Lisiewicz dowiedziawszy się, że Departament Wojskowy N. K. N., który był władzą przełożoną Poczty Polowej, jest z funkcjonowania poczty niezadowolony i żąda przeorganizowania tej instytucji, a do tego, że niektóre dzienniki krakowskie zamieściły skargi rodzin legionistów na Poczta Legionową, wysłał dnia 6. listopada 1914. r. obszernie sprawozdanie do tegoż Departamentu, w którym czytamy wśród innych:

Dnia 28 września b. r. objąłem z ramienia Komendy Etapowej w Krakowie stanowisko Komendanta Poczty Polowej Nr. 1, po ustępującym ob. Skierce-Dzwonkowskim, który po wydzieleniu z personelu poczty paru urzędników stworzył Poczta polową Nr. 2, i z którymi wyjechał na Węgry. Zadaniem Poczty Polowej Nr. 2 było obsługiwanie jedynie tych oddziałów, które udały się na Węgry. Poczta Polowa Nr. 1 zajęła się dostarczaniem materiału listowego dla Poczty Polowej Nr. 2 (zapomocą codziennej wysyłki przez c. k. Zarząd sortowni dla poczt polowych). Poczta Polowa Nr. 1 zajęła się wysyłkami do pułku 1, do bataljonu uzupełniającego w Suchej, do artylerji w Radłowie, dalej wysyłkami do Zagłębia, do Częstochowy oraz rozsyłaniem korespondencji stronom i żołnierzom, bądź systemem alfabetycznym, bądź na poste-restante.

Wyjazd Poczty Polowej Nr. 2 nastąpił nagle i zgoła niespodziewanie — Poczta zostawiona została w złe uporządkowanym stanie i jedynie dzięki nadzwyczajnej sumienności pracowników Poczty Nr. 1 udało się wszystko uporządkować i należyty ład zaprowadzić.

Dnia 1. października odeszła Poczta na linię. Wiózł ją ob. Brożek pocztmistrz z linii automobilem ob. Tora. Nastąpiła potem dłuższa przerwa. Pułk posuwał się szybko naprzód, zmieniając kierunek. Rozkaz Komendanta Piłsudskiego zakazywał wysyłanie jakiegokolwiek transportu na linię. Poczta również udać się nie mogła, linja kolejowa była daleko od linii bojowej, raporty donosiły Komendzie Etapowej o niemożliwości dostania podwód. Starania moje o automobil spełzły na niczem; tak Departament Wojskowy N. K. N., jak Sekcja Automobilewa N. K. N. odpowiedziały odmownie, starania w Militaer i Festungs Kommando również nie powiodły się.

Pierwszy transport idący na linię d. 18 października r. b. zabrał pocztę, której dostarczeniem zajął się ob. Szołkowski, komendant Poczty na linii. Niestety po 6-dniowej tułaczce do Nadbrzezia i z powrotem poczta wraz z całym transportem wróciła.

Wtedy to szczęśliwym zbiegiem okoliczności dostaliśmy miejsce w automobile ob. Sławka i rankiem 23. października zabierając 3 worki listów zwykłych i listy pieniężne udałem się na linię.

Przyjechawszy do Radomia zastałem tam ob. Brożka, który powiadomił mię, że cała poczta leży w Radomiu. Mimo, że w chwili tej pułk odległym był o niepełna 40 km., mimo, że przed paru dniami pułk 2 dni zatrzymywał się w Zwoleniu, że podczas przemarszu postój miał w Makowcu, odległym wszystkiego o 8 km. od Radomia, a poczta tamtejsza była w posiadaniu 6 koni i 2 wozów, oraz licznego personelu, ob. Brożek, powodując się tem, że został przydzielony do taboru drugorzędnego, zadowolili się wysłaniem pisma do sztabu i pułku, prosząc o przydzielenie do taboru pierwszorzędnego, a o wysyłaniu poczty nie myślał. Powołując się na powyższe przydzielenie żądał i odemnie ażeby pocztę przywiezioną w Radomiu zostawił. Korzystając z koni ob. Sławka udałem się na linię i tam część poczty, t. j. do sztabu, do żandarmerji i saperów, osobnie oddałem, a resztę of. sztabowemu ob. Fuksiewiczowi, wydelegowanemu do odebrania poczty, oddałem.

Dnia 26. października b. r. udał się poraz wtóry ob. Szołkowski na linię, lecz i tym razem bezskutecznie, zawróconym został z drogi i wrócił do Krakowa, przywoząc całą pocztę przesyłkową i listową z powrotem.

Linja powrotna moja szła przez małe miasteczka, niespotkałem się już z ob. Brożkiem, któremu zostawiłem list reklamacyjny i nie mogłem reklamacji odebrać — nie zostały one jednak załatwione, ponieważ dnia 3. b. m. funkcjonariusz poczty z linii przywiózł nam pocztę listową, a o reklamacjach nie było wzmianki.

Zastanawiającem jest również lekceważenie wszystkich naszych pism i odnoszeń się do Poczty Polowej Nr. 2 — absolutnie żadnych wiadomości nie mamy, czy nasze przesyłki codzienne docierają do Poczty Polowej Nr. 2, na wszystkie nasze reklamacje i zapytania nie dostaliśmy słowa wyjaśnienia, a przeciw zostawili nam pocztę tak nieuporządkowaną i tyle rzeczy wymagało wyjaśnień. Dziwnem jest, że wysyłając jednego z funkcjonariuszów Poczty na urlop do Krakowa przysłano nam jedynie ustne pozdrowienia, a pozatem nic, słówka jednego na tyle, tyle listów z zapytaniami.

Odeprzeć jeszcze muszę zarzuty robione nam z powodu niedostatecznego funkcjonowania poczty. W porównaniu z pocztą austriacką (Feldpost) — poczta nasza nie sprawuje się bynajmniej gorzej i tam reklamacje trwają bardzo długo. Żołnierze austriaccy i publiczność skarżą się na to, że kartki i pieniądze absolutnie nie dochodzą, my z największym wysiłkiem staraliśmy się o dostarczenie przesyłek z ciepłą bielizną żołnierzom naszym, podczas gdy poczta austriacka zamknęła ruch przesyłkowy na przeciąg 2 miesięcy. Uwzględnić trzeba także, że środki lokomocji nasze nie stoją w żadnym stosunku do potrzeb poczty. Własnym staraniem utworzyliśmy listę strat, na podstawie której doręczamy listy i pieniądze chorym i rannym żołnierzom. Dodajmy, że otrzymaliśmy lokal w najwyższym stopniu niehygieniczny, niestosowny, tak, że publiczność z każdą kartką windować się musi na 2. piętro po schodach brudnych i nieoświetlonych, wskutek czego przychodzi już z góry źle usposobiona.

Jeżeli mimo wszystko wyż wymienione zarzuca się komendzie i personalowi brak dobrej woli, opieszałość, dowodzi to stanowczo braku zrozumienia trudności, jakie instytucja nasza na każdym kroku spotykać musi.

Proszę Departament Wojskowy Naczelnego Komitetu Narodowego, ażeby wziął nas w obronę przed tymi zarzutami, jako zupełnie nieuzasadnionymi.

## POCZTA POŁOWA LEGJONÓW

L. 1.

BRONISŁAW LISIEWICZ

Komendant Poczty Polowej.

W Krakowie, dnia 6. listopada 1914 r.

Sprawozdanie Lisiewicza jest obszerne i daje dużo materiału dla zaznajomienia się z czynnością poczty w pierwszych miesiącach naszych poczynań wojennych. Do tego możemy tylko dodać, że w tym czasie poczta polowa w Krakowie przyjęła 1341 listów pieniężnych na kwotę 9435 koron 42 halerczy, 45 rubli, 20 marek, z tych wysłała tylko 1293 listów, poza tem przyjęła poczta 500 paczek (wysłano tylko 307) i około 75.000 listów. Czytamy to w drukowanym sprawozdaniu Komendy Etapowej. Poza tem nadmienić musimy, że w tym czasie wydała poczta kartki, listy i koperty, a też i znaczki o których wyżej mówiliśmy. Wykonano wtedy nowe pieczętki, jak: „Poczta Polowa Legjonów L. 1”, taką samą z cyfrą „L. 2”, „Komendant Poczty Polowej Nr. 1”, „Poczta Polowa Legjonów”, „Feldpost der polnischen Legionen” i inne.

Wracając do dalszego rozwoju Poczty Legjonowej zaznaczyć musimy, że Departament Wojskowy nie uznał widać tłumaczenia się Lisiewicza i postanowił zorganizować ten dział należycie. Poszukiwano wyszkolonego zawodowca. Ktoś ze znajomych piszącego tę historję Poczty Legjonowej zwrócił uwagę Szefa Departamentu Wojskowego, podpułkownika Władysława Sikorskiego, późniejszego Ministra Spraw Wojskowych, na osobę mają — jako fachowca. Byłem wtedy w bataljonie kapitała Galicy (dzisiejszego generała w Suchej). Otrzymałem rozkaz zameldowania się w Krakowie u szefa departamentu. Tam otrzymałem zlecenie objęcia komendy poczty, celem zorganizowania i doprowadzenia do porządku. Po odbyciu kilku konferencyj z czynnikami Departamentu Wojskowego, nie wchodząc w dotychczasową organizację, złożyłem w pierwszej połowie listopada projekt organizacji, który oparłem na odrębności i samodzielności działań Legjonów. Przedłożony ówczesnie projekt podajemy w całości, brzmi on:

„Na polecenie z dnia 5.XI.14 L. 3355 przedkładałem w ogólniejszych zarysach projekt organizacji polskiej poczty polowej na podstawie czego mógłbym objąć kierownictwo tego działu i zająć się energicznie ściślejszem przeprowadzeniem manipulacji wewnętrznej i zewnętrznej.

**Kwestja zasadnicza.**

1) N. K. przydzieli pocztę polową jednemu z odpowiedzialnych czynników w N. K., do którego jako najwyższego zwierzchnika, komenda poczty zwracać się mogła w każdej sprawie.

2) N. K. N. ustali pewną kwotę, która może być przeznaczona na pierwsze potrzeby przeprowadzenia organizacji poczty.

3) Komendant poczty będzie miał możność posiadania ściślej wiadomości, w której okolicy (mniej więcej) obraca się dany pułk lub bataljon.

4) Dep. Wojsk. N. K. N. przydzieli do służby tej, możliwie tylko legionistów pocztowców, których nazwiska podam i ludzie ci będą stale już to przez armję, już

to przez N. K. N., w charakterze żołnierzy i oficerów (wedle rang) zajęci i utrzymywani.

**Projekt organizacji w ogólniejszym zarysie.**

1) Główna zbiornica pol. p. pol. będzie stała w miejscu siedziby Dep. N. K. N. Tam będą przesyłki sortowane i stamtąd wysyłane na miejsce pobytu pułków, wzgl. nadesłane z pola i doręczane adresatom.

2) W kierunku wymarszu na pole walki legjonów, tworzyć się będzie t. zw. etapówki, t. j. składnice, które przy pomocy własnej organizacji przesyłać będą pocztę otrzymaną dalej, w kierunku pobytu wojska. Zbiornice te będą także przyjmować przesyłki.

3) Do każdego pułku, względnie samodzielnego bataljonu, będzie przydzielony jeden legionista, który stać będzie w łączności z ostatnią stacją etapową i tam kierować będzie materiałem poczty. W miarę dalszego posuwania się zarządzi otwarcie jednej lub kilku nawet dalszych zbiornic, tak, by on tylko wiedział, gdzie ostatnia poczta ma siedzibę. Zbiornice względnie etapówki będą mogły oddawać i inne usługi jak np. wywiadowcze, skierowywanie na właściwą drogę poszukujących pułku lub wracających ze stanu chorych itp.

Przez stworzenie tego systemu przesyłania pocztę odpadnie ciężar utrzymywania specjalnych samochodów lub koni, gdyż te słyby z głównej siedziby poczty do pierwszej z brzoğu i powracały natychmiast, a miejscowa zbiornica wysyłałaby wynajętymi furmankami do najbliższej. Koszt mały, gdyż często do dyspozycji będą podwozy, ludność zaś miejscowości danej etapówki dostarczy zawsze jednego konia z wózkiem do przewozu.

4) Odległość jednej etapówki od drugiej powinna w zasadzie wynosić 5—7 mil, t. j. przestrzeń, którą można w przeciągu jednego dnia (12 godzin) przebyć. W razie wysunięcia się wojsk naszych w głąb kraju można stworzyć etapówki na odległość 24 godzin jazdy, t. j. 10—12 mil.

5) Do obsłużenia tych etapówek trzeba będzie 3 ludzi, t. j. jednego komendanta (podoficera) i dwóch żołnierzy, uzbrojonych.

6) W ten sam sposób odbywałby się transport poczt z pola do głównej zbiornicy

7) Poczta wychodziłaby 2 razy lub raz tylko w tygodniu w miarę potrzeby, jednak w ściśle oznaczonych dniach. Tu podany jest odpowiedni przykład.

8) O ile do pewnej miejscowości dochodzić będzie już poczta polowa austriacka, albo kolej, wysyłać należy materiał tą drogą aż do ostatniej miejscowości, gdzie nasza etapówka materiał ten odbierze i dalszą drogą etapów wyśle na miejsce pobytu pułku.

Rzecz komendanta będzie stać w ścisłym porozumieniu z komendą austr. poczty pol. względnie zarządem austr. poczty, skąd czerpać będzie wiadomości o możliwości przesyłania materiału pocztowego drogą austr. poczty lub kolei.

9) Do przeprowadzenia tego planu potrzebny jest etat:

W głównej zbiornicy: 1 komendant oficer, 1 podoficer do przyjmowania i wysyłania wartościowej poczty, 2 podoficerów do służby wewnętrznej wzgl. 2 pamię i 2 ordynansów.

Do każdej etapówki trzeba jednego kierownika podoficera i 1 lub 2 żołnierzy do konwoju, stosownie do ruchu i ułożenia się stosunków lokalnych. Do pracy używać można ludzi słabszych, niezdolnych do służby polowej (frontowej), również do każdego bataljonu przydzielić należałoby jednego podoficera, któryby rozdawał nadeszłe przesyłki.

(C. d. n.)

# HIGJENA PRACY.

Mr. LUDWIK KOLAK.

Higjena jest to nauka, która ma na celu zapobieganie i usuwanie przyczyn szkodzących zdrowiu człowieka.

Słowo higjena pochodzi z greckiego „hygieinos” — „zdrowy”.

Higjena dzieli się na różne działy: jak higjena społeczna, higjena szkoły, higjena miast, higjena pracy i t. d.

Higjena pracy ma na celu zapobieganie i usuwanie tych przyczyn pracy, kt re szkodzą zdrowiu pracownika.

Poza tem higienie pracy zależy na tem, aby praca była o ile możności jak najprzyjemniejszą, tembardziej, że człowiek ma wrodzoną skłonność do pracy.

Higjena pracy dzieli się na higienę pracy poszczególnych zawodów; również można higienę pracy podzielić na higienę pracy umysłowej i higienę pracy fizycznej.

Higjena pracy jest uzupełnieniem naukowej organizacji pracy; obie te nauki winny zdążyć do jak największej wydajności człowieka, nie rujnując jego zdrowia [człowieka].

Ochrona pracy przewidziana naszymi ustawami ma na celu przede wszystkim stworzenie dla pracownika higienicznych warunków pracy.

Źródłem ustawowej ochrony pracy a więc także źródłem ustawowej higieny pracy jest art. 102 naszej Konstytucji, według którego praca, jako główna podstawa bogactwa Rzeczypospolitej, pozostaje pod szczególną ochroną Państwa. Art. 103 Konstytucji li tylko w trosce o zdrowie człowieka zabrania pracy zarobkowej dzieci niżej 15 lat oraz pracy nocnej kobiet i robotników młodocianych w gałęziach przemysłu, szkodliwych dla ich zdrowia.

W rozporządzeniu Prezydenta Rzplitej z 14.VII 1927. (Dz. U. R. P. Nr. 67 ex 27) o „Inspekcji Pracy” są ustanowieni lekarze inspekcijni, których zadaniem jest troska o zdrowie człowieka pracy.

Z uwagi na doniosłe znaczenie higieny pracy w służbie pocztowo-telegraficznej, Ministerstwo Pocht i Telegrafów rozporządzeniem z dnia 3 listopada 1930 r. (Dz. U. M. P. i. Nr. 21, ex 1930 poz. 116) o służbie przygotowawczej i egzaminie praktykantów w wykonawczej służbie pocztowo-telegraficznej nakazuje wykładać na kursach pocztowo-telegraficznych higienę pracy, a temsamem i egzaminować z tych wiadomości.

O higienie wogóle mamy wiele dzieł, również na temat higieny pracy jest sporo dzieł.

W dawniejszych wiekach zajmowano się również sprawą ochrony zdrowia pracownika.

Z podstawowych dzieł polskich traktujących o higienie pracy mamy książkę obszerną D-ra Józefa Zielińskiego niedawno napisaną. Dr. Józef Zieliński, lekarz zmarły w roku 1927 był ostatnio urzędnikiem Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej.

Również polskiem dziełem naukowym jest Higjena Pracy profesora Uniwersytetu wileńskiego D-ra Kazimierza Karaffa-Korbutta.

Dr. Józef Zieliński rozróżnia zmęczenie od przemęczenia, wygłaszając następujący pogląd na te dwa pojęcia:

Higieniście pracy nie chodzi o zmęczenie, które jest objawem normalnym, nieszkodliwym dla organizmu, koniecznym nawet dla prawidłowego życia; zmęczenie nie wywołuje przykrego samopoczucia ustaje po skończeniu pracy w 15 — 20 minut, czy nawet prędzej, czy też po nocnym odpoczynku lub śnie; higieniście pracy zajmują się więc nie zmęczeniem jako objawem naturalnym, lecz przemęczeniem, które to przemęczenie jest właśnie szkodliwym dla zdrowia, jest chorobą powstałą z różnych przyczyn i warunków. Przemęczenie jest przykrem samopoczuciem, pochodzącem z powodu nagromadzenia się w tkankach organizmu trujących substancji, które powinny być zeń wydalone

z moczem, z potem, z powietrzem wydychanem; doświadczenia wykazały, że jeżeli zastrzykniemy do żyły zdrowemu psu krew przemęczonego, zziąjanego psa, to wywołamy takie same objawy przemęczenia, co dowodzi, że przemęczenie jest samootruciem organizmu. Krew pracownika zmienia się, zatrzuwa z powodu przemęczenia. Liczba czerwonych ciałek krwi w pierwszych godzinach pracy zwiększa się, później w miarę zmęczenia spada. Najważniejszy czerwony barwik krwi, hemoglobina przy znacznem zmęczeniu zmniejsza się o 10%. Natomiast ilość białych ciałek krwi, leukocytów zwiększa się przy wszelkiego rodzaju zmęczeniu. Wszystkie jednak te zmiany ustępują po pewnym czasie, jeżeli pracownik po pracy należycie wypocznie. Przy pracy zdrowy pracownik nie powinien doznawać żadnego bólu w żadnej okolicy, w żadnym organie, ani ciągłego przyspieszonego bicia serca lub oddechu, ani zawrotów głowy, ani żadnego osłabienia, ani żadnego krwotoku, żadnego drżenia. W kwadrans lub w pół godziny po ukończeniu pracy, wszystkie funkcje powinny przyjść do normy, do zwykłego stanu; puls zwolnić 60 — 70 uderzeń na minutę, bicie serca przyspieszone ustać, oddech zwolnić do 16 razy na minutę, wszelkie zawroty, bóle głowy, omdlenia — ustać, apetyt wrócić, poczucie zmęczenia znacznie się zmniejszyć. Nazajutrz po pracy po wypoczęciu nocnem pracownik zdrowy, nieprzemęczony, nie powinien doznawać żadnego bólu, żadnego znużenia, rześkość, wesołość i ochota do pracy powinny wrócić.

Powyższy pogląd na zmęczenie i przemęczenie zamieścił Dr. Józef Zieliński w swej „Higjenie Pracy”.

Szczegółowe wymagania higieny pracy są następujące:

1. W lokalu pracy musi się zachować kardynalne zasady zwiększające wydajność pracy, a zapobiegające chorobom wogóle i szkieciu przemęczeniu się pracownika. Do tych wymagań należy:

- a) należyte oświetlenie,
- b) odpowiednia temperatura,
- c) odpowiednia wentylacja pomieszczeń biurowych, magazynów, spedycyj i wogóle ubikacyj, w których się pracuje,
- d) utrzymanie w lokalu pracy odpowiedniego porządku i czystości,

e) zwalczanie hałasu, zgiełku, gwaru.

**Ad a)** Najlepszem jest światło naturalne, d ienne w dostatecznej ilości z wyeliminowaniem szkodliwego dla wzroku blasku. O ile natomiast musimy używać światła sztucznego, to światło to musi być jak najodpowiedniejsze.

O świetle sztucznem pisze dr. Zieliński w swej „Higjenie Pracy” następująco:

„Najodpowiedniejsze sztuczne oświetlenie jest elektryczne, daje bowiem światło mocne, przyjemne, nie zanieczyszcza powietrza i daleko mniej wytwarza promieni ciepłych, niż inne źródła światła.

Szklka ochronne (klosze matowe, alabastrowe, młeczne) stosowane przy lampach, jak również reflektory osłaniające oczy od blasku, skierowują promienie we właściwym kierunku, rozpraszają światło, chronią lampy od kurzu, wilgoci i uszkodzenia.

Gdzie niema elektryczności można oświetlać zakłady pracy lampami gazowymi, byle z palnikami żarowymi obróconemi w dół i z kloszami matowemi.

Lampy naftowe o ile posiadają dobre palniki, mogą być używane przy pracy, lecz słabo oświetlają, wydzielają dużo ciepła, zanieczyszczają powietrze, kłopotliwe przy obsłudze.

Lampy spirytusowe wydzielają ciepła mniej, zanieczyszczają mniej powietrze pracowni, niż lampy naftowe, lecz są od nich niebezpieczniejsze i kosztowniejsze.

Lampy acetylenowe odpowiednie w małych warsztatach. kłopotliwe są przy obsłudze i mogą niekiedy spowodować wybuch.

Nie dość zaprowadzić w zakładach pracy choćby najlepsze źródło sztucznego światła — elektryczność, trzeba odpowiednio do rodzaju pracy rozmieścić lampy i żarówki i dać odpowiednią siłę światła, zaopatrzyć w stosowne klosze i reflektory, utrzymać wciąż szkła w największej czystości”.

Ważne znaczenie ma sposób ustawiania mebli w ubikacji pracy, przedmioty te winne się tak ustawiać, by nie dawały one cienia na biurko, czy stół, przy którym pracownik pracuje.

Pozatem warto nadmienić, że obecnie wprowadza się w życie coraz więcej t. zw. światła pośrednie polegające na tem, że światło sztuczne bezpośrednio pada na jasny sufit, od którego odbijając się działa łagodnie i równomiernie w danej ubikacji.

Przestrzeganie zasad o należytem oświetleniu nie pociąga za sobą żadnych specjalnych kosztów, względnie wyjątkowo kosztu niewielkie, zapobiega zaś chorobom oczu i nie osłabia ustroju nerwowego pracownika.

**Ad b)** Przeciętą temperaturą w lokalach biurowych winna wynosić około 17°C.; nieodpowiednią bowiem temperatura zmniejsza wydajność pracy urzędnika.

Dr. Zieliński o temperaturze mówi, że w zimie:

1) dla pracy całkowicie siedzącej bez wysiłku fizycznego potrzeba minimum 15°C. i maximum 20°C,

2) dla pracy siedzącej wymagającej średniego wysiłku mięśniowego: minimum 13°C a maximum 18°C,

3) przy pracy forsownej z wysiłkiem: minimum 10°C a maximum 15°C.

**Ad c)** Odpowiednią wentylacją ubikacji, w których się pracuje ma na celu dostarczenie czystego powietrza, które jest czynnikiem ogromnie ważnym, zwłaszcza w urzędach pocztowych, gdzie powietrze zanieczyszczają przesyłki pocztowe. Wentylacja może być zwyczajna, najprostsza przez otwarcie okien, względnie zapomocą wentylatorów.

O przewietrzaniu lokalu pracy pisze Kazimierz Jabłowski w swej organizacji pracy biurowej następująco:

„Wbrew rozpowszechnionym mniemaniom lekki ruch fal powietrza stały ruch powietrza w salach jest dla zdrowia konieczny, należy tylko unikać silnych przeciągów. W 1913 roku jeszcze utworzono w Ameryce komisję badania spraw racjonalnej wentylacji, duszność bowiem uznaną została naukowo za czynnik ogromnie hamujący wydajność pracy. Raport tej komisji jest wytyczną dla wszystkich rozwiązań w tych sprawach, które rzeczoznawcy określili jako „troskę o dostarczenie świeżego powietrza” i które uznali za najważniejszy obok światła czynnik przy pracy. Jako zasadę przyjęto konieczność stałego nieprzerwanego wentylowania sal zarówno zimą jak i latem i utrzymania fali powietrza w ciągłym, choć powolnym ruchu. Powietrze tłoczone do wewnątrz lokali, czy to za pośrednictwem wentylatorów elektrycznych, czy też umieszczonych w oknach, rzucane jest na sufit, skąd stopniowo dopiero miesza się z ogrzanem już powietrzem sali”.

Pracownicy powinni unikać również zanieczyszczania powietrza dymem tytoniowym, powinni w tym wypadku zważać na osoby, którym dym papierosów szkodzi.

Są pracownicy tak wrażliwi, że dym tytoniowy powoduje u nich bóle głowy, zapadanie na choroby dróg oddechowych, rozstrój i t. p.

To też palacz tytoniu winien kierować się tu nie swą osobistą przyjemnością, zresztą natury pozornej, lecz zdrowiem otaczających go współpracowników i unikać w ramach jak najdalej idącej możliwości zanieczyszczenia powietrza dymem tytoniowym.

**Ad d)** Również utrzymanie w lokalach pracy, a więc w tym

wypadku i w urzędach pocztowych należytego porządku i czystości ma pierwszorzędne znaczenie dla zdrowia pracownika, a tem samem dla wydajności pracy.

W magazynach urzędów pocztowych, w spedycjach, w poczekalniach dla stron, w ambulansach pocztowych, znajdując się moc bakterji chorobotwórczych, rozmnażaniu się których można zapobiec tylko przez częste, gruntowne mycie, szorowanie i dezynfekowanie.

Rozporządzenie Ministerstwa P. i T. z dnia 6.III 1930 Dz. U. M. P i T. Nr. 5 ex 1930 poz. 23 zmienione częściowo rozp. z dnia 2.IV 1931 Dz. U. Nr. 7 ex 1931 poz. 37 o utrzymaniu porządku w pomieszczeniach pocztowo-telegraficznych i w wagonach pocztowych przyznaje naczelnikom i kierownikom urzędów (zarządów) odpowiednio ryczałty i nakłada na nich obowiązek pokrywania z nich kosztów robocizny i materiałów, związanych z utrzymaniem porządku i czystości w lokalach pracy.

W szczególności należy tu czyszczenie wewnętrzne budynków i pomieszczeń pocztowych; mycie schodów, posadzek, okien, szyb, drzwi, ustępów, spluwaczek, zamiatanie podłóg, froterowanie, lakierowanie, ścieranie kurzu, czyszczenie inwentarza biurowego i wszelkie inne czynności związane z utrzymaniem czystości.

Dzisiaj nikt nie wątpi, że higiena w lokalu zwiększa wydajność pracownika.

Porządek i czystość w urzędzie świadczy o wartości naczelnika urzędu.

Inspektor Dyrekcji wszedłszy do urzędu, którego jeszcze nie inspekcjonował, a zobaczywszy na pierwszy rzut oka brud, nieporządek w urzędzie — od razu wie, że i szczegółowa rewizja urzędu wykaże liczne niedomagania i brak kwalifikacji u naczelnika na stanowisko, które zajmuje.

Ponieważ człowiek ma wrodzone poczucie do ładu, porządku i czystości, wobec czego w tem gorszem świetle przedstawia się w oczach władzy naczelnik urzędu, w którego urzędzie panuje brud i niedbałstwo.

Za naczelnikiem urzędu lubiącym czystość i porządek pójdzie i personel podwładny i będzie na każdym kroku przestrzegał zasad higieny w lokalu urzędowym.

**Ad e)** Na hałas, gwar, zgiełk panujący w lokalu pracy nie zwraca się uwagi, przechodzi się z tą kwestją do porządku dziennego, aczkolwiek, jak naukowo stwierdzono, hałas zmniejsza ogromnie wydajność pracy.

Hałas i gwar czyni pracownika nerwowym, męczy go szybko i jest powodem licznych błędów i usterek, czyli innymi słowy hałas jest wrogiem wydajności pracy.

Kazimierz Jabłowski w swej organizacji pracy biurowej pisze: „Hałas zmniejsza odporność nerwową urzędnika, ujemnie wpływa na stan jego zdrowia, powoduje częste bóle głowy i opuszczania dni pracy. Pozatem jest jedną z przyczyn rosnącego wśród personelu rozdrażnienia, opryskliwości, niedbałego załatwiania spraw. Konieczność przestrzegania ciszy w lokalu biurowym, prowadzenia niegłośnych rozmów i zachowania się w sposób niezwracający uwagi są wymaganiami, jakie kierownictwo biura winno postawić własnym urzędnikom i interesantom”.

Bez kwestji, że w służbie pocztowo-telegraficznej trudno o ciszę idealną, ale w każdym razie przy dobrej woli wszystkich pracowników można zachować względny spokój, można zmniejszyć hałas i gwar do minimum.

Błędy i usterek z powodu hałasu są liczne, zwalczajmy więc hałas do jak najdalszych granic a sprawność i wydajność pracy wzrośnie, zdrowie zaś pracownika nie będzie narażone na niebezpieczeństwo przedwczesnej niezdolności do pracy.

II. Pracownika należy przydziałać do czynności nie przekraczających jego zdolności fizycznych, czy umysłowych, w przeciwnym bowiem razie pracownik będzie mało wydajny, będzie narażony na liczne usterki służbowe i na szybkie przemęczenie, a następnie przedwcześnie będzie wogóle do prac nie zdalny.

Między innymi powodem przemęczenia i przedwczesnej niezdolności do pracy będzie tu stała depresja duchowa, przynębnienie, niezadowolone z pracy spełnianej przez pracownika.

Badania lekarskie, badania psychotechniczne a następnie ciągła obserwacja położonych umożliwiają przydzielenie pracownika do pracy odpowiadającej jego ustrojowi.

III. Pracownik musi odpowiednio po pracy wypocząć, nie nadużywać alkoholu, nie przepędzać nocy na hulankach, grach i t. p., jednym słowem pracownik musi uregulować swoje życie pozasłużbowe w ten sposób, by czuł się jak najzdrowiej, gdyż to jest jego obowiązkiem etycznym a także służbowym.

Przynajmniej połowę swego urlopu wypoczynkowego pracownik powinien starać się poświęcić wyłącznie na wypoczynek w bezwzględnie spokoju na wsi, w okolicach lesistych, górzystych, by nie miał nic wspólnego z miejskim zgiełkiem, hałasem, dymem i t. p.

Przełożeni winni we wszelki możliwy sposób dawać podwładnemu personelowi wskazówki, pouczenia, by ten prowadził życie prywatne uregulowane i higieniczne.

Nie od rzeczy warto wspomnieć tu także o dobrej wodzie do picia; człowiek zaspakaja często podczas pracy pragnienie piciem wody; niezaspokojenie pragnienia zmniejsza wydajność pracownika.

Według dr. Józefa Zielińskiego — pragnienie gasi najprędzej świeża woda albo lekka herbata z kilku kroplami kwasu cytrynowego; naczynie z wodą, z płynem do picia musi być

czyste, szczerlnie przykryte i nie stać na słońcu; według tego uczonego dobra, zdrowa woda do picia powinna odpowiadać pewnym warunkom higienicznym, być przezroczysta, bezbarwna, bez zapachu i jakiegoś niewłaściwego smaku, mieć smak orzeźwiający i wygląd apetyczny, posiadać jednostajną temperaturę 7—11°C, nie powinna zawierać zarazków chorobotwórczych i związków trujących, nie powinna co do posiadanych różnych soli przekraczać granic, powinna zawierać powietrze — tlen.

Wreszcie podnieść należy, że na zdrowie pracownika a więc i na wydajność pracy działają ujemnie przyczyny natury duchowej, a mianowicie: tarcia i scysje wśród personelu, brak ojcowskiej opieki naczelnika urzędu nad podwładnymi funkcjonariuszami, nietakt i opryskliwość naczelnika, brak zaufania do niego i t. p. Pracownik niechętnie idzie do pracy tam, gdzie takie stosunki panują, pracownicy czują się w takich razach przynębnieni, niezadowoleni.

Higiena pracy zwalcza także i te przyczyny ujemnie działające na zdrowie pracowników i zmniejszające sprawność urzędu.

Takt i rozum kierowników (naczelników) może i powinien i w tym kierunku wiele działać t. j. zapobiegać niezgodzie i tarciom między pracownikami. Naczelnik urzędu winien być przyjaznym doradcą personelu podwładnego, dbać o jego zdrowie fizyczne i duchowe,

Jak z wszystkiego, co wyżej powiedziano, wynika, higiena pracy ma wymagania proste, niekosztowne, nietrudne do spełnienia; z wymagań tych zresztą każdy inteligent sam zdawał sobie i zdaje sobie sprawę; w referacie niniejszym zaś chodziło tylko o zebranie wszystkich nam znanych z tej dziedziny rzeczy, o odpowiednie ich ujęcie i wreszcie o przypomnienie w celu szerszego i pewniejszego ich zastosowania.

## TRĄBKA POCZTOWA.

LEOPOLD SIWIEC

Historyczna trąbka pocztowa, której głos przez długi czas wzbudzał radosne uczucia u ludności, przechodzi do tradycji.

Nie słyszymy już nie tylko jej sympatycznych dźwięków, ale zanika ona również jako godło instytucji, której wiernie przez kilka wieków służyła.

W krajach, gdzie świeciła ongiś swe największe triumfy, została nawet w najnowszych czasach bez szkopułu usunięta z poczty.

W wolnej Polsce nie postąpiono z nią tak bezwzględnie i jakkolwiek nie spełnia ona i tu swej właściwej służby, to jednak zajmuje nadal poczesne miejsce, jako godło poczty.

W historii poczty odegrała ona wybitną rolę, już to jako zewnętrzny, uprzywilejowany znak instytucji pocztowej, już to jako instrument sygnałowy, którego głos zmuszał ludzi do pewnego posłuchu, a niewykonanie go pociągało za sobą niemile następstwa, lub wreszcie jako instrument muzyczny, na którym pocztyljoni, wygrywając rozmaite melodie, uprzyjemniali w ten sposób podróżnym długie godziny jazdy dylizansem.

Gdzie i kiedy poczęto najpierw używać trąbki w komunikacji pocztowej, dotychczas nie zostało stwierdzone i na ten temat istnieją rozmaite przypuszczenia.

Ma ona być rzekomo naśladownictwem sygnałowym kurjerskiej służby w Chinach, o której wspomina w

swych pamiętnikach sławny podróżnik, weneccjanin Marco Polo, który w latach 1275—1290 podróżował po całej Azji.

Według niego znajdowały się na głównych szlakach w Chinach stacje kurjerskie, oddalone od siebie o 3 mile, przy których mieszkali zawodowi piesi gońcy, zobowiązani do wykonywania służby kurjerskiej panującego.

Każdy taki gońiec nosił na sobie w czasie biegu pas z dzwonekami. Otrzymałszy więc sztafetę, biegł co się do następnej stacji, w której oczekiwał go już dalszy gońiec, przygotowany do biegu odgłosem dzwoneków.

Inni natomiast utrzymują, że trąbkę przyjęła poczta państwowa od t. zw. „poczty rzeźniczej“, istniejącej już w 15 wieku w południowych Niemczech, mianowicie w Wirtembergji i Badenji.

Rzeźnicy, jak dziś jeszcze to czynią, tak i ongiś, przedsiębiorząc często bliższe lub dalsze podróże, celem zakupów bydła, posiadali własne konie. Jako tacy, pociągnięci zostali do pewnych świadczeń, tak w czasie pokoju, jak i wojny.

W czasie pokoju świadczenia te polegały na wykonywaniu służby kurjerskiej dla panującego oraz przewozu podróżnych, wzamian za to, oprócz wynagrodzenia pieniężnego, zwolnieni byli od pewnych ciężarów komunalnych.

Rzeźnicy, jako ludzie zamożni, dawali pewną rękojmę, to też ludność, zwłaszcza kupiectwo, darzyło ich zaufaniem i powierzało im korespondencję, celem doręczenia adresatom w miejscowościach, do których udawali się w celach handlowych.

Przybycie swe do danej miejscowości oznajmiali rzeźnicy dęciem w rogowe trąbki, bynajmniej nie celem odania listów, lecz w ten sposób zawiadamiali posiadaczy bydła o okazji sprzedaży.

Okazyjny więc niegdyś przewóz listów przez rzeźników otrzymał w ten sposób nazwę „poczty rzeźniczej”.

Inni wreszcie upatrują początek używania trąbki pocztowej w zwyczaju średniowiecznym, kiedy to podróżującego magnata poprzedzała zwyczajnie grupa trębaczy, głosząc przybycie jego do miejscowości odegraniem fanfar.

Wszystko to jednak są tylko przypuszczenia, które nie ustalają wcale, kiedy właściwie weszła w użycie trąbka pocztowa.

Najstarsze wiadomości o trąbce pocztowej znajdujemy w statucie konfraterni kurjerów w Walencji, zatwierdzonym przez Króla Ferdynanda w r. 1506.

Artykuł 38 i 39 tego statutu nakazuje, że wszyscy „correos” muszą nosić odznakę królewską na piersiach oraz trąbkę.

Również w kronice proboszcza Michała Laminit z Memmingen pisanej wprawdzie około r. 1600, lecz opisującej zdarzenia o wiele wcześniejsze, znajduje się następująca wzmianka o trąbce:



RYS. 1. POCZTYLJON Z 16 WIEKU.

„Za cesarza Maksymiljana I (1493—1519) posłańcy konni używali trąbek myśliwskich z rogu, którymi oznajmiali z daleka swe zbliżanie się do stacji, by następny oczekujący tam posłaniec przygotował się do dalszej jazdy”.

Nie do tego jednak wyłącznie celu używano trąbki w służbie pocztowej.

Już Ottavio Cotogno w swym „Itinerario della poste” w r. 1608 przypisuje jej znaczniejszą ilość funkcji, a mianowicie:



RYS. 2. POCZTYLJON Z 17 WIEKU.

„by pocztyljon, gdy przybędzie nad rzekę, mógł trąbką zawezwać przewoźnika do przewiezienia go na drugi brzeg;

by stróże nocni bramy miasta, czy zamku bezzwótcznie mu je otwierali, celem oddania listów, przedewszystkiem zaś

by pocztyljon zbliżając się do stacji pocztowej dawał znać swe zbliżanie się trąbką, celem przygotowania koni do dalszej jazdy. Z tych względów mają pocztalteryz polecone spać w noc w takich izbach, których okna wychodzą na gościniec, lub kazać w nich spać któremu ze służby”.

Znacznie później, gdyż w pierwszej połowie 18-go wieku niemiecki prawnik von Beust w dziele swem o regalu pocztowym, opisując obszernie, do jakich celów służy trąbka pocztowa, nadmienia prócz wyżej wspomnianych już, jeszcze następujące:

„by na dany znak trąbką usuwał się każdy z drogi jadącej poczcie;

by pocztyljon w razie pobłądzenia w nocy mógł dawać sygnał trąbką, które słysząc psy w pobliskich osiedlach, mogą szczekaniem naprowadzić pocztyljona na właściwą drogę, wreszcie

by pocztyljon w razie jakiegokolwiek niebezpieczeństwa mógł trąbką wzywać pomocy”.

Z biegiem więc czasu, gdy poczta nabierać zaczęła charakteru publicznej instytucji t. j. z początkiem 16 wieku i trąbka równocześnie przybierała na znaczeniu.

Przewidujący Włoch Francesco Taxis, urządzający na mocw układu z cesarzem świętego państwa rzymskiego niemieckiego narodu Maksymiljanem I w r. 1516 pierwszy wielki kurs pocztowy między Innsbruckiem — Wiedniem a Brukselą, nie omieszkał też zaopatrzyć swych pocztyljonów w trąbki pocztowe, nie tylko dla spopularyzowania, lecz i dla podniesienia powagi swego przedsiębiorstwa, gdyż w niedługim czasie rozpoczął starania o uzyskanie wyłącznego prawa używania trąbki pocztowej tylko przez pocztyljonów swego przedsię-

biorstwa, które pierwotnie zajmowało się przewozem cesarskiej korespondencji.



**RYŚ. 3. POCZTYLJON WARSZAWSKI**

Przemawiały za tem przedewszystkiem względy konkurencyjne, to też uzyskanie prawa wyłącznego używania trąbki przez pocztyljonów Taxisów, spotkało się z energicznym protestem ze strony tak poszczególnych władców feudalnych, jak i posłańców miast oraz innych organizacji posłańczych.

Spór ten trwał długi czas, gdyż około 200 lat i skończył się w r. 1746 zupełnem zwycięstwem Taxisów.

Szereg patentów i mandatów cesarskich, poczynsz od Rudolfa II, a skończywszy na Józefie II, zatwierdzał prawo używania trąbki wyłącznie przez posłańców Taxisów, grożąc opornym dotkliwemi grzywnami.

W innych krajach, gdzie nie istniały poczty Taxisów również istniały podobne zakazy.

W ten sposób trąbka pocztowa stała się nie tylko uprzywilejowanym instrumentem pocztyljonów, lecz i godłem poczty.

Pocztyljon bowiem nawet nieumundurowany „ad essentiam et formam”, mając trąbkę pocztową przewieszoną przez ramię, stawał się osobą urzędową.

Pod względem kształtu przechodziła trąbka pocztowa z biegiem wieków rozmaite zmiany.

Pierwotnie była wykonywana z rogu bydłowego, nieco wygiętego, jak to widoczne jest na starych drzeworytach 16 i 17 wieku (rys. 1).

Miejsce trąbki rogowej zajęła z czasem trąbka metalowa zwinięta, na której można było wygrywać tylko dwa tony, mianowicie zasadniczy i oktawę. (rys. 2).

Na takich trąbkach nie mogli wygrywać pocztyljoni kunsztownych melodyj, dopiero gdy technika wrobu trąbek posunęła się znacznie naprzód i weszły w użycie trąbki większe o 5-ciu tonach, podobne do dzisiejszych sygnałówek używanych w piechocie, lub kilkakrotnie zwijanych, wówczas otworzyło się pole do popisów dla pocztyljonów. (rys. 3).

Złoty wiek trąbki pocztowej przypada na pierwszą połowę 19 wieku, gdy wzmagający się ruch pasażerski, który podówczas był identyczny z ogólnym ruchem pocztowym, spowodował wprowadzenie na szlakach pocztowych udogodnienia dla podróżnych, jak poczty pospieszne, ekstrapoczty, sztafety, kurjerów i t. d.

Wówczas to uprzyjemniając jazdę podróżnym, pocztyljoni zapewne nie bezinteresownie wygrywali rozmaite melodie na trąbkach.

Ciekawą jest jednak rzeczą, że ujęcie i ustalenie w pewną normę sygnałów pocztowych na trąbkę nastąpiło dopiero w pierwszej połowie 19 wieku.

Do tego czasu nie obowiązywały żadne przepisy. Sygnały przepisowe wygrywane na trąbce przez pocztyljonów w b. Królestwie Kongresowem podajemy poniżej (rys. 4).

Znaczenie trąbki nie ograniczyło się li tylko na uprzywilejowaniu tego instrumentu w obrębie poczty.

Przechodzi ona nawet do klejnotów szlacheckich, ongiś bardzo wysoko cenionych. W r. 1514 cesarz Maksymilian I zatwierdzając, z uwagi na wierną służbę, Taxisom dziedziczne szlacheństwo, nadał im w herbie trąbkę

Powtarzało się to niejednokrotnie w późniejszych



**RYŚ. 4. PRZEPISOWE SYGNAŁY WYGRYWANE PRZEZ POCZTYLJONÓW W B. KRÓL. KONGRESOWEM.**



**RYŚ. 5. PIECZĘCIE POCZTOWE TORUNIA I LWOWA Z CZASÓW KR. STANISŁAWA AUGUSTA.**

stuleciach przy nadawaniu szlachectwa wybitnie zasłużonym urzędnikom pocztowym.

W urzędowych pieczęciach pocztowych występowała trąbka prawie we wszystkich państwach. W polskich pieczęciach pocztowych ukazała się już za czasów Stanisława Augusta (rys. 5).

W najnowszych czasach znika jednak z pieczęci, a miejsce jej zajmują liczby lub napisy, odpowiadające bardziej nowoczesnym wymaganiom.

Widzimy ją dalej na licznych mapach geograficznych z 17 i 18 wieku, jak również i na dzisiejszych specjalnych, gdzie znak trąbki oznacza urząd pocztowy w danej miejscowości.



RYŚ. 6. NAGROBEK ZMARŁEGO POCZTOWCA.

Na szlakach pocztowych w Saksonji w 18 wieku, słupy, oznaczające odległość jednej miejscowości od drugiej, ozdobione były znakiem trąbki pocztowej.

Angielskie okręty pocztowe aż do początku ubiegłego stulecia używały flagi, na której uwidocznił się konny pocztyljon z trąbką przy ustach.

Znajdujemy ją nawet i na nagrobkach zmarłych pocztowców (rys. 6).

Zarządy pocztowe wielu państw często umieszczały trąbkę na swych znaczkach pocztowych. Uczyniła to najpierw Szwajcaria (okręg pocztowy Genewa), po niej Rumunja, Hannover, Węgry, Finlandja, Norwegja, Szwecja, Rosja, Danja, Holandja i Niemcy. Nie tylko na znaczkach, lecz i na wszystkich prawie drukach pocztowych umieszczano trąbkę często, jako znak wyłączności pocztowej.



RYŚ. 7. HERB TAXISÓW DZIERŻAWCÓW POCZTY.

Popularność i sławę swą zawdzięcza trąbka pocztowa swej własnej sile, mianowicie muzycznemu czarowi, którym ujmowała serca ludzi, a wnikając do poezji, zdobyła pamięć, którą ugruntowali jej w licznych dziełach poeci, kompozytorzy i artyści, jak Cervantes, Shakespeare, Goethe, Bethoven, Bach i i wielu innych.

Z naszych poetów wspomina o trąbce pocztowej L. Kondratowicz (Wł. Syrokomla) w „Pocztyljonie — Gawęda gminna”.

Stąd nie usunie jej już żadna siła ludzka, a wspomnienia o niej przypominać będą zawsze minione bezpowrotnie czasy.

#### ŹRÓDŁA:

Ohman Fr. — Die Anfänge des Postwesens und die Taxis.

Union Postale IX. 1884.

Zeitschrift für Post und Telegraphie 1904.

Archiv für Postgeschichte in Bayern.

Polański W. — Jak przewożono pocztę polską w dawnych czasach.

Handwörterbuch des Postwesens.